

**a
m**



autó-motor

XXIV. évf.
1971. VIII. 21.
Ára: 3 Ft

16



A HUNGAROSZERVIZ ZSIGULI MÁRKASZERVIZE



Budapest IX., Hentes utca 12—14. (Gubacsi út sarok)

Kijelölt vevőszolgálati állomás. 1—2—3-as szemlék. Garanciális javítások.
Karosszériaajavítás és fényezés. Komplex diagnosztikai állomás. Garancián túli javítások.
Autóvillamossági javítás. Mérnöki szaktanácsadás. Szerviz. Minőségi olajok.

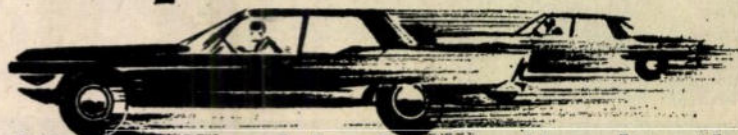


AUTÓMENTŐ SZOLGÁLAT
VEVŐSZOLGÁLAT
TEL.: 136-093

MINDEN ZSIGULI-IGÉNYT
KIELÉGÍTÜNK.
KERESSE FEL MÁRKASZERVIZÜNKET!



extra. szuperbenzin



még nagyobb teljesítmény!

Az AFIT szervizállomások fejlesztéséről



A Közlekedéstudományi Egyesület Közúti Gépjárműjavító Szakosztálya és az Autófenntartó Ipari Tröszt szervezésében „Autójavítóipari Szimpózium 1971” címen megtartott tanácskozásról lapunk 12-es számában adtunk először hírt. Emiatt, hogy a háromnapos, üzemlátogatásokkal is kombinált magas színvonalú konferencián több baráti ország, így a Szovjetunió, Csehszlovákia, Lengyelország és Jugoszlávia szakértői, valamint neves nyugati cégek, például a Volkswagen és a Renault képviselői tartottak előadást. A hazai autójavító ipar irányítói pedig elemző módon ismertették a legfontosabb ágazatok jelenlegi tevékenységét és a IV. ötéves terv során várható fejlesztés lehetőségeit, eredményeit. A szervizállomásokkal összefüggő kérdéseket taglalta Valtér Medárd, az AFIT vezérigazgató-helyettese. Tanulmányából idézünk itt néhány részletet.

...SZEMÉLYGÉPKOCSI-ÁLLOMÁNYUNK VEZÉRTÍPUSA A ZSIGULI LEGYEN

A világgazdaság és a kultúra fejlődésének a XIX. és XX. században egyik legfontosabb feltétele a közlekedés volt. A vasúti közlekedés megeremtése, elterjedése döntő szerepet kapott az ipari forradalmat követő gazdasági fejlődésben. A gépkocsigyártás gyors ütemű előretörése következtében azonban fokozatosan megváltozott és ma is változik a közlekedési struktúra, és mind a személy-, mind az áruszállításban egyre növekszik a közúti járművek teljesítményeinek aránya. Hazánk közlekedésének fejlődésében is a világtendenciák érvényesülnek, azokkal a sajátosságokkal, amelyek ebben a vonatkozásban meglevő viszonylagos elmaradottságunkból, és a személygépkocsik hazai gyártásának hiányából adódnak.

A hazai személyautógyártás problematikáinak lényeges változását jelenti viszont, hogy a magyar ipar évi 300 ezer Zsiguli kocsihoz — kooperációban — alkatrészeket és felszerelési cikkeket gyárt, illetve szállít a Volgai Autógyárnak. Egyedül ezekért az alkatrészekért évenként 9000 komplett gépkocsit kapunk. Ez a kooperációs együttműködés és a további mennyiség kedvező beszerzése lehetővé teszi, hogy sok típusból összetevődő személygépkocsi-állományunk vezértípusa a Zsiguli legyen — mondotta előadásának bevezetőjeként Valtér Medárd vezérigazgató-helyettes. Ezt követően tért rá

az állami autójavító ipar kialakulását és fejlődését

számszerű adatokkal is jellemzett elemzésre. Ebből az értékelésből tényként megállapítható, hogy a hazai gépkocsiállomány fejlődésének intenzitása az 1950-es évben kezdődött — alapvetően a tehergépkocsiparkra vonatkozóan —, míg a személyautóállomány gyors ütemű fejlődése az 50-es évek közepétől számítható.

A gépkocsiállomány fejlődése százalékban kifejezve:

	1950	1960	1965	1970	1975
tehergépkocsi	100,0	332,9	489,8	843,9	1444,8
személygépkocsi	100,0	239,5	761,4	1685,3	3838,2

A gépkocsiállomány gyarapodásával párhuzamosan növekedett az autójavítási igény is, amelyeket a hagyományos kisipari módszerekkel kielégíteni már nem lehetett.

A gépkocsiközlekedés fejlesztésének lehetőségét, valamint a javítási kapacitás mennyiségi és minőségi fejlődését akadályozó kisipari módszerek megváltoztatását a szükségyszerűség eredményezte.

Az állami autójavító ipar kialakulása — lényegét tekintve — az 1949—1950. évben történt, amely időszak a gépkocsiállomány és ezzel összefüggően a javítási igények gyors ütemű fejlődésének kezdeti időszaka.

Az állami autójavító ipar — továbbiakban az AFIT —

fejlődését és a javítási tevékenységek arányainak változásait a következő adatok is reprezentálják:

	1950	1960	1965	1970
Foglalkoztatott létszám % -ban	100,0	175,4	276,5	336,0
Javítási tevékenységek %-os megoszlása:				
— gépkocsinagyjavítás	62,8	55,6	56,1	39,3
— gépkocsikarbantartás	19,7	22,1	20,9	39,3
— egyéb	17,5	22,3	23,0	21,4
a gépkocsikarbantartásból a magánautókra fordított szolgáltatás	15,5	21,4	28,8	37,0

Az állami autójavító ipar megalakulása óta eltelt időszak alatt az AFIT kiemelkedően nagy vállalat lett, amelynek üzemegységei az ország különböző városaiban települtek és vonzási körzetükkel az egész ország területére kiterjednek.

A gépkocsijavítás jelenlegi helyzetének értékelése

Az AFIT-hálózat kapacitása a legutóbbi öt évben, 1965-höz viszonyítva lényegesen fejlődött: a termelési érték 380,0%-kal, a javítóipar munkaóráinak száma pedig 3,5 millióval növekedett, úgy, hogy annak döntő része, vagyis 2,9 millió óra a karbantartás területén jelentkezett.

A tervidőszak alatt létesült két új nagyjavító vállalaton túlmenően 11 új karbantartó állomást helyeztünk üzembe és 7 karbantartó állomásnál végeztünk kapacitásbővítést. A területi kapacitás évenként átlagosan 12%-kal növekedett, és az elmúlt 5 év során 725,8 millió forintot fordítottunk új beruházásokra és az állóeszközök pótlására.

A magántulajdonban levő személygépkocsik gyártási év szerinti megoszlásával jellemzett átlagos műszaki állapota, az egy évben előforduló javítások száma és az egy-egy javítás átlagos költsége közötti összefüggés egyértelműen igazolható:

Személygépkocsik életkor- esoportjai a gyártási év alapján	Egy személygépkocsira jutó javítási esetek száma/év	Egy javítás átlagos költsége/év
0—2 év	3,8	257,—
2—3 év	4,9	310,—
3—5 év	4,5	341,—
5—7 év	5,0	443,—
7—9 év	5,6	569,—
9 év felett	5,3	579,—

A táblázat adataiból is megállapítható, hogy a személygépkocsi-állomány átlagos életkora feltétlenül hatással van a karbantartási igényekre. Ezzel kapcsolatban viszont meg kell jegyezni, hogy ez a felmérés nem tartalmazza a magánautók tulajdonosai által házilag végzett javításokat és azok költségeit. (Folytatjuk)

A 4-ES FŐÚTVONAL

Szolnok megyei szakaszának korszerűsítésére az idén mintegy százmillió forintot fordítanak. A Pest és Solnok megye határáról Karcagig terjedő 62 km-es szakaszon várhatóan határidő előtt befejezik a munkát. A korszerűsítéssel a Solnok megyei átkelő szakaszon 12 méter koronaszélességű, két nyomvonalú, optikai vezetősávval és autóparkolókkal ellátott útvonalat alakítanak ki. Augusztus végére elkészül az út Pest megye határáról Solnokig, az Abonyi úti felüljáróig terjedő szakasza; itt megkezdtek az új, négy nyomsávú felüljáró építését. Kisújszállásnál ugyancsak új felüljáró létesül; és épül már Debrecenben a homokkerti, 83 m hosszú felüljáró is: feszített szerkezete már elkészült, most a híd betonozása folyik.

A BIZTONSÁGOS AUTÓVEZETÉS

oktatásáról — fővárosi tapasztalatok alapján — forgalombiztonsági bemutató-sorozatát tart Békéscsabán a Volán 8-as számú vállalata. A város legforgalmasabb pontjain bemutatják az autóbusz- és teherautóvezetőknek a veszélyforrásokat, ugyanakkor felhívják a figyelmüket arra is, hogy defenzív vezetői magatartással ezeken a pontokon még a mások által előidéztet veszélyhelyzetet is ki lehet néha védeni. A következő hetekben a taxisofőröket, és később esetleg a magánautósokat is bevonják az oktatásba.

ÚJ KÖZLEKEDÉSI RENDET

vezettek be Balatonfüred szívében a gyógyhelyi csend védelme és az üdülők zavartalanabb pihenése érdekében. A Blaha Lujza utcában a gyógszertártól a kórház felé augusztus 2-től csak célúvarral közlekedhetnek gépjárművek. A forgalom elterelése érdekében több utcát egyirányúvá tettek.

ÜTELZÁRÁS:

1. A baracska-alcsti 8111. számú közút október 31-ig. Terelőút az építés alatt álló úttal párhuzamosan. 2. A 8. sz. főközlekedési út 65+920-66+200 km között, valamint a 73 123 sz. városközi út-lejáró 0+000-0+50 km szelvénye 1972. május 31-ig. Terelőút: a külön kiépített pályán.

300 SZEMÉLYES KEMPING

nyílt a csongrádi Tisza parton, a Kőrös torkolatánál. A víz- és villanyhálózattal felszerelt táborban főzési lehetőséget is biztosítottak.

AZ ÁLLAMI BIZTOSÍTÓ

XI., Hamzsabégyi út 60. alatti gépjárműkárrendezési székházának új telefonszámai: 669-501/558/570/571. Szeptember 1-től megszűnik a Révész utcai iroda, tehát ettől kezdve Budapesten a Hamzsabégyi úti központon kívül a XII., Magyar Jakobinusok tere 2/3. és IX., Toronyház u. 3/a. alatt lehet a gépjárműkárokat bejelenteni.

RITKA ALKALOM

a motorosoknak! A Zalka Máté MK a típuson kívüli használt motorkerékpárjait (Java-250, 350, túra Pannónia cross), valamint az új és használt Jawa- és Pannónia-alkatrészeket, továbbá a terepgumikat átadta értékesítésre a Bizományi Motorbolt-nak (XIX., Nagykőrösi út 156.). A motorok OTP-hitellevélre is kaphatók.

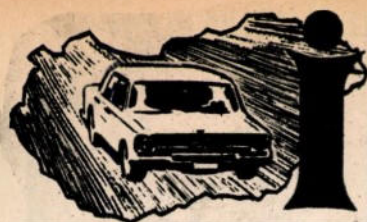


Az M 7-es úton tartott ellenőrzések szomorú képet festenek a szabálytalan vezetésből, nemegyszer az agresszív alkatból eredő súlyos kimenetelű közúti balesetekről. Ugy tűnik, hogy a büntetések ereje eddig még nem bizonyult elég hatásosnak. Ez igazolódik ebből a képsorozatból is, amelyet július 27-én, egy közös keddi hétköznapon készítettem reggel fél 9 körül a Balaton felé menet. Volgánk, amelynek szélvédője mögül fotografáltam, mintegy 100 km-es sebességgel haladt! Ekkor lőtt ki mellettünk, bennünket előzve az IB-05-40-es Fiat — anélkül, hogy az előzés egyik fontos feltétele, a jobb oldalra való visszatérés lehetősége fennállott volna számára. Így hát most elkezdte harmadiknak előzni a teherautó előzésébe kezdett Wartburgot és az öt ugyanakkor előzési szándékkal követő VW-t. A második képen látható, hogy ezzel a Wartburgot előzési szándékának megmástására kényszerült, s a VW-nak is nyilvánvalóan fékeznie kellett, s visszahúzódtak a teherautó mögé, mert a Fiat lélegzetelállító manőverezéssel a teherautó elé vágott. Megdöbbenve láttuk, hogy szemben, gyors tempóval egy Skoda közeledik...

(SIMAI ISTVÁN felvételei)



Immár két éve dolgozik a Fővárosi Köztisztasági Hivatal korszerű gépekkel felszerelt jelzőtáblagyártó üzeme. Elsősorban a fővárost ők látják el közlekedési jelzőtáblákkal — köztük a fényvisszaverő fóliával bevont változatokkal is. Külön említést érdemel, hogy meglehetősen nagy mennyiségű fényvisszaverő fólia-hulladék gyűlt náluk össze, amivel ők már nem tudnak mit kezdeni. Pamlényi Péter üzemeteknikus szerint azonban ezek a hulladékok igen eredményesen felhasználhatók lennének a kerékpárokban, a motorokban, a bukósíkokon fényvisszaverő jelzésekre. Minden bizonnyal akad majd, aki felismeri ebben a „fénylő hulladékban” rejlő értékeket...



smérd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

32

Mohorán, a Mauks-háztól kissé lejjebb, az Egészségháznál jobbra fordulva — 100 méterre — találjuk hazánkban a törökös divat utolsó emlékét idéző sajátos formájú, várszerű Váy-kastélyt. Négy hagymakupolás toronyát félhold díszíti. A kastély várszerű jellegére az épületet körülzáró vízesárok ma is jól látható maradványai utalnak (1. kép). Az 1700-as években épült udvarház látványos műemlékeink egyike. Jelenleg a község óvodája itt működik.

Utunk további szakaszán érintjük Becsket. A határában levő Szandavár romjait ebből a községből közelíthetjük meg a legkönnyebben (2. kép). E túrát azonban — természetesen gyalogszerrel — csak a legbátorbab és legelszántabb utitársainknak ajánljuk. A romokhoz igen meredek út vezet. „A váracskát” még a XIII. században építették.

Különösebb hadászati jelentősége azonban sem akkor, sem pedig később nem volt. Megmaradt bástyafalairól, hét méter magas toronyfaláról szinte az egész Nógrád-medencét belátni (3. kép). A hegy tővénel — Szanda község irányában — igen kellemes ízű, hűs vizű forrás található. A várromok Szanda és Szandaváralja helységekétől is megközelíthetők. Esős, sáros időben a túra megtételét egyáltalán nem javasoljuk.

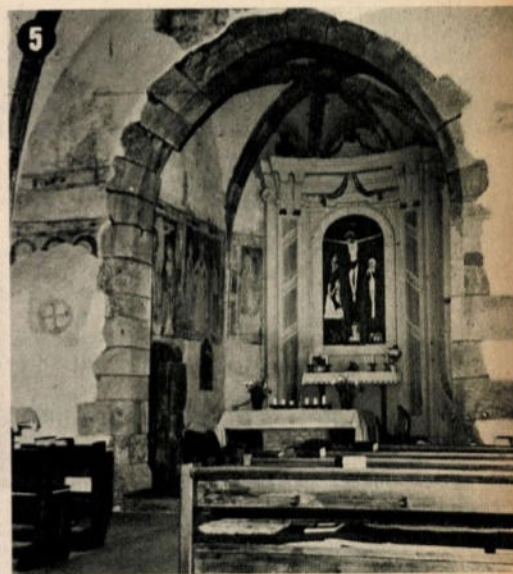
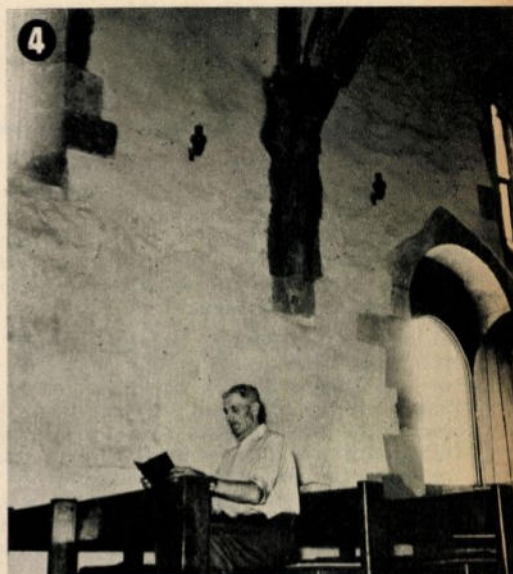
Galgagutára érve ne mulasztuk el a három km-re fekvő Nógrádsáp nevezetességét megtekinteni. A bekötőút minősége jó. Az elágazást követően azonban mindjárt 10%-os emelkedő van, de csak ezen az egy helyen. Olyan nevezetességgel ismerkedhetünk itt meg, melynek megtekintése egyébként egy külön kirándulást is megérdemel. A település központjában forduljunk balra, majd a napórás műemléki haranglábnál jobbra. Előbb azonban — a biztonság kedvéért — keressük meg Füle Ignác harangozót (Dózsa Gy. út 5.), hogy a rendkívül szép templom belsejét is megnézhessük (4. kép). A falu feletti kis domb tetején kőfallal körülvett XV. századi gótikus támpilléres templom áll. Boltozata bordás, ablakai csúcsívesek, tornya nyolcszögű. Egyik látogató ezt a bejegyzést írta a vendégkönyvbe: „Kicsiny hazánk páratlan gyöngyszeme” — valójában ennél többet mi sem mondhatunk a ma is eredeti funkcióját betöltő, szépen helyreállított műemléki templomról, mert az a maga egyszerűségével is csodálatos (5. kép).

Acsát érintve tovább haladhatunk a Galga-völgyén Galgamácsa felé, vagy Pencet érintve juthatunk el Vácra.

A Galga menti régi népi hagyomá-

nyokból újra és újra sarjadó népművészet egyik kiemelkedő központja: Galgamácsa. A ma is virágzó népművészet országos hírű képviselője, Vankó Imréné Dudás Júlia lakik itt, akinek nagyszerű alkotásai előttünk sem ismeretlenek. Az útviszonyok Galgamácsa felé lényegesen jobbak, mint Pencen keresztül. Ha azonban valaki Pencre „téved”, ne felejtse el a község központjában — az út bal oldalán — az iskola mellett levő szerény kis múzeumi anyag megtekintését (6. kép).

(Folytatjuk)



(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



Almássy Tibor :

Autós szemmel - Skóciában

Az Edinburgh-i autósiskolában (2)

Különösen nagy jelentőséget tulajdonítanak, tapasztalataim szerint itt is annak, hogy a gépjárművezető-jelöltek a tulajdonképpeni gyakorlati foglalkozás megkezdése előtt tanpadi előképzésben részesüljenek. Vagyis az úgynevezett audiovizuális reflexinspirátoron megszokják új környezetüket.

Az intézet igazgatója bevezetett egy ilyen oktatóterembe. A valóságos vezetőüléshez nagyon hasonló tanpadokban helyet foglaló hallgatók feszülten figyelték a filmvetítés révén alájuk robogó utat. Kormányoztak, kapcsoltak, fékeztek, gázt adtak, attól függően, hogy az eléjük varázsolt utca — amelyben az érzécsalódás révén már otthonosan érezték magukat — milyen forgalomritmust diktált nekik. Eppen zöld jelzésre indult — már gyorsító fokozatban — az egyik lámpától a kis csoport, amikor hirtelen egy guruló labda, majd egy előrobogó kisgyermek tűnt fel.

Valósággal hallani lehetett a tanpadi fékek csikorgását: a vezetőjelöltek a reflexeik által adott vezényszóra — ki előbb, ki utóbb — próbálta kivédeni a veszélyhelyzetet. És abban a pillanatban a lámpa is kigyulladt. Mi pedig megkönnyebbültünk, hogy a drámaian veszélyes forgalmi szituáció csak a filmen pergetett le előttünk.

De a vezetőjelöltek feszültsége még akkor sem oldódott fel teljesen. Tudták ugyanis, hogy a foglalkozásvezető most felteszi a kérdést: „Lássuk: ki hogyan próbálta elkerülni a veszélyhelyzetet?” És, persze, a hallgatók azt is tudták, hogy erre a kérdésre nem ez után kell szóban felelniök. A tanpadi gépezet a reakció-gyorsaságuktól a kormányelmozdításig valamennyi mozgásfázisukat a „filmvezetés” során pontosan mérte és regisztrálta. Az egymástól eltérő diagramokat tükröző tesztlapok értékelésekor a foglalkozásvezető pontosan tudta, hogy ki, miben hibázott.

Meglepett, hogy a gyakorlati vezetés oktatásának ebben az igazán kezdeti szakaszában a defenzív vezetői magatartás egyáltalán szóba kerülhetett. Az egyik hallgatót ugyanis azért róttá meg az oktató, mert mereven az útra szegezett fejjel, senki másra nem figyelve, semmi másztire nem véve vezetett egész vetítés alatt. Pedig fel tudott volna készülni ő is ennek a váratlan veszélyhelyzetnek a kivédésére, ha az előjelzésekből gyorsan le-

vonja a következtetéseket. Ilyen előjelzések voltak ebben a filmben, hogy a közelítő autó előtt, az utca túlsó oldaláról, egy játszótérről egy kisfiú kiáltott át a mi oldalunkra, feltehetően a járdán tartózkodó pajtásának, akit a hirdetőoszlop előlünk éppen eltakart. És az oszlop mögül ekkor egy guruló labda, majd a következő pillanatban a labda után önfeledten szaladó gyermek tűnt fel...

„Uram, ön nem ismeri a defenzív autóvezetés alapelemeit. Pedig a tragédia bekövetkezése előtt a várható veszélyről több előjelzést is kapott. Csakhogy ön a közvetett megfigyeléssel gyűjthető információk mozaikjainak jelentéstartalmát nem tudta felfogni, javára fordítani. Elütötte a kisgyermeket!”

Döbbenet hallgattam ebben a jól műszerezett oktatóteremben a didaktikailag is hatásosan hangszerelt, művi vádbeszédet. Annyi biztos, hogy mindannyiukban emlékezett, figyelmeztető nyomot hagyott. Mert olyan csoport számára szólt akkor éppen a konzultációs foglalkozás, akik a forgalomban igazi volán mögött is gyakoroltak már, de valamilyen jellegzetesen ismétlődő hibás ténykedésük kivizsgálása vagy leszoktatása miatt irányították őket vissza az „autós laboratóriumba”.

Örültem annak, hogy a mi otthoni, központi autóvezető-képző iskolánkban felszerelt Elan-tanpadsor is minden bizonnyal képes nyújtani ennyit. Csak talán ez idő szerint nincs kellőképpen kiaknázva...

Mr. Thomson külön felhívta a figyelmem arra, hogy az általuk használt Indoor Driver Trainerrel természetesen nem a gyakorlati vezetés minimálisan nélkülözhetetlen óraszámait akarják megtakarítani. Ez a tanpad azonban kiválóan alkalmas arra, hogy a teljesen új környezetet jelentő autót a tanulók először nyugodtabb körülmények között megszokják, és minden egyes vezérlőegységét, a vezetés biztonságát valamilyen módon befolyásoló műszerét megismerjék.

Igy már itt, ebben a „laboratóriumi” autókörnyezetben azért hozzászoknak — például — ahhoz, hogy a kocsi-ban az ülést azonnal és mindenekelőtt a saját kényelmükre be kell állítaniok. Hasonlóképpen itt szoknak hozzászokni ahhoz, hogy mindig meggyőződjenek: a tükör valóban a legkisebb holtterülettel segíti-e a tájékozódásukat, és megtanulják, hogy a biztonsági öv ki- és bekapcsolása (jó konstrukciójú öv esetén) nem jelent több időt és munkát, mint amikor a zakóknak középső gombját zárjuk és oldjuk.

A környezethatás érdekében a gázpedál mozgatásával szinkronban változó erősségű motorzaj is jól hallható, s ugyanakkor egy aszimmetrikusan működő vibrációs berendezés olyan érzést kölcsönöz a volán mögött ülőnek, mintha az autó valóban a kissé érdesített úton (bármilyen simának is tűnjék egyébként) robogna.

A konzultációs gyakorlóórákat nem számítva, ezen a tanpadon általában kilenc külön programot, foglalkozást biztosítanak. Az elsőben a vezetőjelölt megismerkedik az autó erőforrásával, a mozgást biztosító berendezések és

Kilencszer másfél órás program anyagát sajátíthatják el a vezetőjelöltek az IDT-tanpadokban

A BSM prospektusa arra figyelmeztet: ne a szülőktől vagy jópajtásuktól tanuljunk autóvezetést. Csak az oktatáshoz is értő szakember-től!



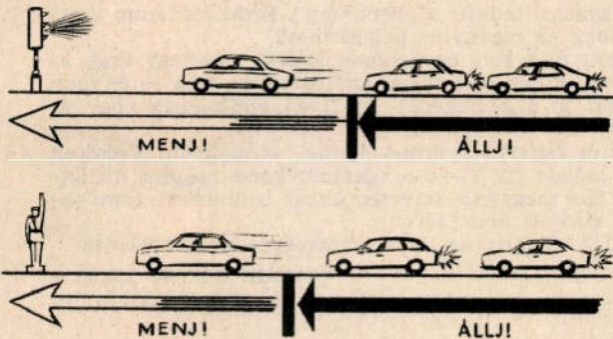
alkotóelemek lényegével. Ezt követően a tengelykapcsoló, a gáz- és fékpedál, a kormány, a műszerek, vezérlőberendezések szerepével, kezelésükkel ismerkednek meg. Utána pedig már a szélesvásznú ernyőre vetített „igazi utca” forgatagába lép a hallgató. Az első órán természetesen még csak gyéribb forgalomban gyakorolnak. Közben megismertetik velük az útburkolati jeleket, a közlekedési táblákat, a jelzőlámpákat, a rendőri karjelzések jelentését. És ugyanakkor még itt, a tanpadi foglalkozások során lesz a defenzív vezetői magatartás is téma.

Laboratóriumi körülmények között természetesen nem lehet az autózást megtanulni. De képzeljük el, hogy az egyébként kilencszer másfél órás tanpadi vezetést biztosító kurzus után, igazi autó volánja mellett és az igazi forgalomban mennyivel előnyösebb helyzetben kezd igazán vezetni a hallgató, mint azok, akiknek ez a lehetőség nem adatott meg.

Az iskola igazgatója szóba hozta, hogy a motorizációs fejlődés ilyen fokán a gépjárművezetés tanítását igazán eredményesen csak hivatásos oktatók, vagy központilag előírt és ellenőrzött egységes képzési normákhoz igazodó magánoktatók, oktatócsoportok vállalhatják.

Ő maga óva int mindenkit attól, hogy közvetlen családtagjától tanuljon, vagy közvetlen családtagját tanítsa vezetni. Ez nemcsak a gyakorlás során, hanem a későbbi — az esetleges sikeres vizsga utáni — együttutazások alkalmával is kölcsönös gyötrelmeket, nemegyszer bal- esetveszélyes szövegtáblákat jelent.

A gyakorlati vezetés tanításának tematikáját az Edinburgh-i iskolában is minden oktató számára kötelezően előírt szempontok szabályozzák. Ebben a könyvecskében egy érdekes fejezet foglalkozik az egységes vezényszá-



A BSM Edinburgh-i iskolájában egy ilyen tábla arra hívja fel a figyelmet, hogy amikor a lámpával vagy rendőri irányítással szabályozott kereszteződéshez közelítünk és éppen a tilos jelzés kezdődik, mikor adjunk még gázt, és mikor kell feltétlenül fékezni. Általában ha ötven méteren belül vagyunk, ilyenkor nyolcvanas tempóval még baj és szabálysértés nélkül átjuthatunk a kereszteződésen.

vakkal. Így a BSM Angliában működő valamennyi (mintegy 200) iskolájában az oktatók egységesen használják és értelmezik ezeket a vezényszavakat. Így például a kuplungot (nem másképp nevezve) „le”- és nem „ki”-nyomni kell! A sebességet nem „fel” és „le” kapcsoljuk, hanem egyesbe, kettesbe váltunk stb. . .

Látszatra első olvasásra talán elhanyagolható szörszálhasogatásnak tűnhetnek az ilyesfajta szigorú előírások.

A vezetőképzésnek négy lépcsőfoka van a BSM iskolában. Az elsőben a haligatók rutinfeladatokkal és a forgalomban bizonyítják vezetői jártasságukat a Közlekedési Minisztérium vizsgabiztosai előtt. Ha a szigorú vizsgán megfelelnek, a jogosítványt azonnal(!) kiállítják részükre. A második, harmadik és negyedik lépcsőfok különböző tananyaggal és különböző vizsgakövetelményekkel lényegében az autózás műhelyfoglászaira, mesterfogásaira, művészetére készít fel. És az ehhez szükséges gyakorlati tanpályákhoz már nélkülözhetetlen az ilyen tanpályák is.



Érdekes találmány az autózástól ismeretek „önképző” alapon történő felkészítésére. A szakoktatót a következő óra anyagát magnószalagról ismertető hangja helyettesíti. A nehezebb feladatoknál (amelyeket kezdetben mindenki el szokott véteni egy kétszer) a szakoktató látatlanban meg is rója a „tanulóudvarban” teljesen egyedül gyakorlatozó hallgatóját. Nagy jövőt jósolnak a Computer Training Development angol cég újdonságának. És minden bizonnyal sok autózó vezetőjelölt már azt reméli, hogy az ő vizsgáján a vizsgabiztosok a vezetői rátermettséget legalább ilyen távirányítással módszerrel fogják felmérni. . .



Le kell azonban szögeznünk, hogy ez nem csupán angolai példa: a gépjárművezetőképzés hazai reformjának bevezetése után kiadott oktatásmódszertani útmutatók lényegében nálunk is ilyen szigorú előírásokat tartalmaznak. Sajnos, ez idő szerint még a vizsgákon nagyon sok egyébként jó képességű, de kormányt „fejő” vagy keresztbe átfogó, kuplungot a kanyarokban visszakapcsolás után is kinyomva tartó vezetőjelöltet marasztalnak el és utasítanak újabb vizsgára. Olyanokat, akiknek az oktatója esetleg jó autózó, de rossz pedagógus volt.

(Lapzártakor értesültünk arról, hogy az Autóközlekedési Tanintézet igazgatója a KPM elé terjesztette aláírás végett a rendelettervezetet a közeljövőben nálunk megalakuló gépjárművezetőképzői munkaközösségek működési szabályzatáról. A végleges rendelkezést természetesen annak idején részletesen ismertetni fogjuk.)

A skóciai autósiskolában szerzett tapasztalatokhoz, befejezésül még annyit:

Ebben az erősen motorizált országban a gépjárművezetőképzés nagyon fejlett módszereit tanulmányozhattam. De jól ismervén a mi jelenlegi képzési módszereinket, őszintén mondhatom: nekünk sincs okunk már szégyenkezni.

Csak egy dolgot irigyeltem tőlük. Jelenleg a BSM rendelkezik Európában a legjobb autózó vezetői gyakorló pályával, amelynek speciális kiképzésű betonfelületén különböző veszélyhatású útviszonyok között lehet az autózást oktatni és gyakorolni. Úgy tudjuk, a hazai gyakorló pályák jó néhány terve is elkészült már. Közös összefogással (KPM, Autóklub, MHSZ stb.) egy-két hónap alatt meg is lehetne valósítani! . . .

Több szem többet lát...

A VIDÉK IS MAGYARORSZÁG

Beszélni kellene egyszer arról, hogy a vidéki autósok milyen hátrányban vannak a fővárosiakkal szemben. Létezik egy szemlélet, amely szerint: Magyarország = Budapest.

A megbízottam például bement a pesti Cordatic-boltba gumiért, és ott tudtuk meg, hogy előzőleg igényelni, illetve előjegyeztetni kellett volna a köpenyt. Miért nem adnak időnként országos tájékoztatást az ilyen ügyekben?

Vagy itt van egy másik példa. Az Autófenntartó Ipari Tröszt az AM-ben is meghirdette, hogy kézikönyveket lehet kapni az egyes típusokhoz. De készpénzért csak személyesen lehet vásárolni. A vidékieknek is!

De még fontosabb dolog az, hogy írni kellene egyszer a tanyasi állatorvosok autógondjairól, akiknek 2-3 év alatt tönkremegy a kocsijuk. Én havi 1800-2000 km-t teszek meg, többnyire földutakon, hivatalból. Úgy gondolom, a mi számunkra — és a hozzánk hasonló hivatású emberek számára — a 2-CV Citroént kellene beszerezni. Egy ilyen típusért szívesen odaadtam volna a VW-kiutalásomat...

DR. RÓZSA JÓZSEF főállatorvos
Hódmezővásárhely



MEMENTO MORI...

Ravennában, a kéklő Adria partján fotografáltam le ezt a Fiat-kocsit, amelynek tulajdonosa ilyen díszít rakott a sebességváltó rudjára. Nyilván annak bizonyítékul, hogy az „Emlékezz a haldíra!” jelszó a latinok földjén született (MEZEI BELA felvétele)

VILLOGJON A ZÖLD FÉNY!

A XI., Bocskay út és Bartók Béla út kereszteződésében sajnálatos balesetnek voltam szemtanúja. A karambol oka — ami ott tisztázódott — az volt, hogy a jelzőlámpa hirtelen váltott át zöldről sárgára.

Ezzel kapcsolatban fel kell vetnem a kérdést: miért szüntették meg azt a bevált módszert, hogy a zöld fény villog a váltás előtt? Tudom, Önök megírták,

hogy egyes szakértőknek ez a véleménye. De nem írták meg — és ezt hiányolom —, hogy ezt a nézetüket a szakértők mivel indokolják. Érdemes lenne nyílt vitát kezdeni erről a lapban, hogy győzzön az az álláspont, amely ismét rendszerestén a lámpák villogását, mert azzal szerintem sok balesetet elkerülhetünk.

SZABÓ LEHEL
Bp. XI., Ulászló u. 50.

„BÉBI-STOP”

A rádióban hallottam, hogy új mozgalom indult: a „bébi-stop”. Érdemes lenne megemlíteni az autósok lapjában is, hogy ez mennyire helyesítható.

Akinek van kisgyermke és ácsorgott már vele egyhelyben félórát vagy egy órát, az tudja, mekkora segítség, ha valaki — akinek ez a vonal amúgyis útba esik — felveszi kocsijába, és elviszi odáig, ahol már jó a közlekedés. Az ilyen segítségnek nagy az erkölcsi hatása és értéke.

En a feleségemmel, három hónapos és hat éves gyermekeimmel várakoztam Vecsésen a cukrászda előtt, amikor az arra haladó CZ-71-26 rendszámú kocsit megállt mellettünk, és felajánlotta, hogy ha Pest felé megyünk, szívesen elvisz bennünket. Nem tudom elfelejteni azt a jóérzést, ami elfogott bennünket.

Köszönetként szeretnénk propagandát kifejteni az ilyen emberséges magatartásnak.

CSALÁDI JÓZSEF kőműves
Bp. XVIII., Építő u. 14.

ÖREG KOCSI NEM VÉN KOCSI

A képen látható Wartburg két fiatal rostock-i mérnök leleményességét dicséri. Hans Friedel és Paul Poppe nagyon megkedvelték a hűséges és igénytelen, de már kicsit öreg Wartburgjukat, így az új típusra való kicserélés helyett inkább a generáljavítást választották.

Am nem csak a motort, az erőátviteli rendszert, a futóművet javították mesterien, hanem a sokat futott nagy kerekű fiatalabb testvér kárpitozását és műszerfalát is megkapta. A rádió kívül, — a rakodópólc és a műszerfal között közepén — helyet kapott még egy olyan kapcsoló szerkezet is, amellyel többek között bekapcsolható a hátsó ablak fűtése, az elakadásjelző, vagy akár a halogénlámpa.

Háromnegyed évvel ezelőtt a megfiatalított Wartburg egy Rostock-Budapest-Rostock utat a Szovjetunióon keresztül minden műszaki hiba nélkül futott végig.

R. L.
Budapest



ÉS ÚJBÓL A „FÖL-FÖLDOBOTT KŐ”

A „Föl-földobott kő” címen írt cikkek tartalmával egyetértek, s mégis hozzászólásra késztetnek.

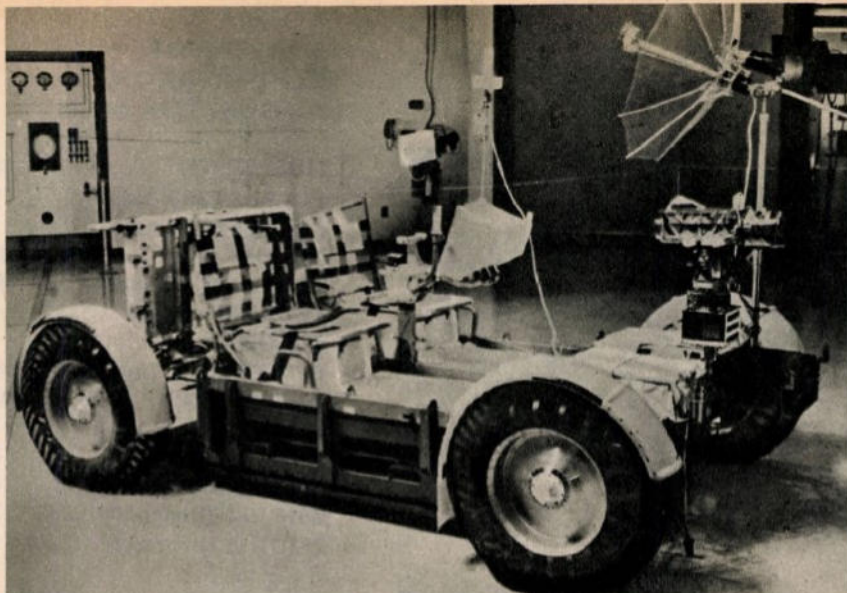
Sajnálatos, hogy a földobott kő a nagyvárosokban sem ritka dolog.

Az utak szennyezésében első helyen állnak a sóderszállító járművek. Píramisként emelkedik a rakfelületen a sóder, de bőven jut belőle az oldalak külső részeire is. Ezek menetközben szépen elszóródnak, s bizony nem egy gépkocsiban sötétedett el a világ a vezető szeme előtt, mert a vezető örül, ha meg tud állni baleset nélkül, s mire kiszállna, hogy felírja a kárt okozó járművet, az már messze jár.

Ha pedig nincsen rendszám, két tanú, vagy egy halotti bizonyítványunk, akkor fizethetjük magunk a kárt, mert nincs, aki a felelősséget vállalja. Vajon miért nem lehet kötelezni a sóderszállító járművek vezetőit, hogy rakodás után egy oldal- és végmagasítót tegyenek fel, valamint, hogy a kocsik oldalát leseperjék, mielőtt elindulnak? A Tüker-kocsikról a brikett és a vágott fa, a vásári kocsikról a karfiol éppúgy mindennapos vendég az úteseten, mint a meszeskocsiról a folydogáló mész, vagy a buszmegállót jelző olajtócsák.

Nem kell tehát vidékre menni ahhoz, hogy útszennyzéssel találkozzunk. E kérdésben nem elég csak cikket írni, de végre hatásosabb intézkedés is kellene.

KORTES ISTVAN
Bp. XXI., Völgý u. 16.



A General Motors, valamint annak a Delco autóvillamosági berendezésekről ismert leányvállalata és a Boeing Company egyaránt részesek a David Scott és James Irwin űrhajósoknak szánt holdautó megalkotásában. Tízévi kísérlet előzte meg a 3,1 m hosszú, 2 m széles, nem éppen modern vonalú, de technikailag kétségtelenül korszerű jármű első útját. Es ezek a kísérletek olyan költségekkel jártak, hogy 37,8 millió dollárra számítható az Apollo-15 utasainak készült „Rover” nevű négykerekű ára. Egy ilyen Rover maximális sebessége 16 km/óra, kerekeit négy villamos motor hajtja meg, ezeket pedig két ezüst-cink akkumulátor táplálja. (Itt a kormányzás is a telepek hatékonyságától függ.) De külön említjük a holdjármű kerekeit, hiszen egy-egy „abroncs” 64 ezer drótfonatból áll, és az üreges, rugalmas kerék futófelületén titánumbetéteket helyeztek el



Képes



híradó



A holdjármű után most egy nagyon is földi kép. Autós kép, bár úgy véljük, első pillanatban még az autós szem sem a Wankel-motoros NSU-ra, hanem a kánikulai öltözetre téved...

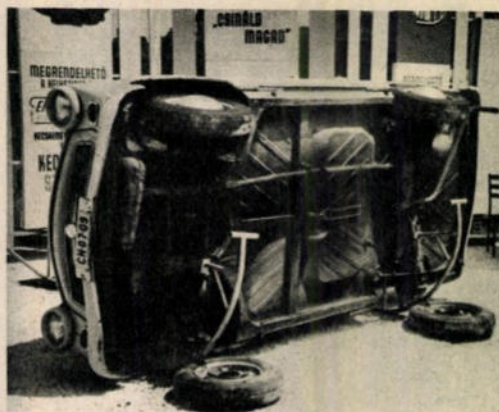
Az autós világ legfrissebb újszülöttje, a kombi-karosszériás Citroën GS, amelynek csak formai megoldása — az is csak hátul — eltérő a lapunk olvasói előtt nem ismeretlen GS Limousine-tól. Nyilván adataik között sem lehet nagy különbség, mert erre nem utal a gyári kísérő szöveg



AUTÓSOKNAK

ALVÁZGONDOZÁS

A SZEGEDI IPARI VÁSÁRON LÁTOTT AUTÓBILLENTŐVEL

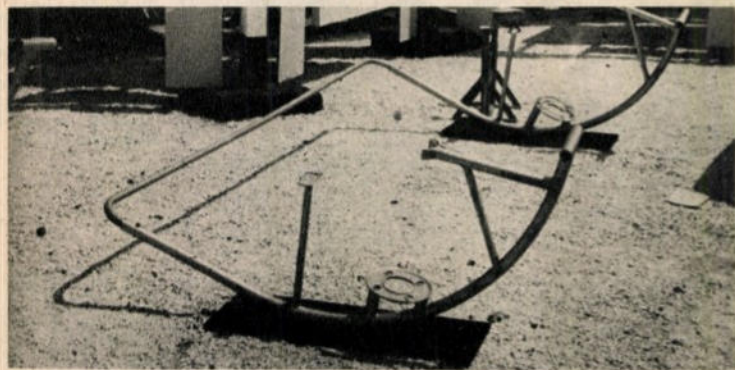


A csőkeretes állvány lehetővé teszi, hogy a kocsis alsó részének rendszeres ápolását, karbantartását kényelmes körülmények között végezzük. Valóban egyszerű megoldás, és a szerkezet használatával kapcsolatosan mindössze az alábbiakat tanácsolják:

Először is a kocsit oldalra billentés előtt belül ki kell tisztítani (például a hamutartót kiüríteni), majd kivenni minden olyan tárgyat, amely a billentésnél elmozdulhat, megsérülhet. Természetesen az akkumulátort is ki kell emelni, és esetleg az ablakmosó tartályát is. A fékolajtartály nyílását viszont elég valamilyen rugalmas anyaggal lefedni. És most már csak az van hátra, hogy a kocsis ajtóit biztonságosan lezárjuk. (A billentőkeretet a különféle Skoda, Fiat, Wartburg, Trabant és Moszkvics típusokhoz egyaránt ajánlják.) Az óvatossági intézkedések után — attól függően, hogy a billentést melyik oldalra végezzük — leszereljük a két bal oldali vagy jobb oldali kereket. A kerekek leszerelését a szokásos módon lehet elvégezni, illetve a Skoda Octaviához egy külön állványt is adnak a billentőkerethez.

A kocsis kerékagyához könnyedén odaerősíthető a billentőkar csőkarimája, és a konstrukció a későbbi alapos rögzítést is biztosítja. A jármű oldalra döntéséhez legfeljebb 2–3 felnőtt segítségére van szükség, de 90 fokosnál nagyobb szögben nem ajánlatos a kocsit billenteni.

Az egész művelet a szerelésekkel együtt nemigen tart 15 percnél tovább, és a kocsis alján teljes biztonsággal lehet dolgozni. Akik az árról, az előjegyzés, illetve a vásárlás lehetőségeiről akarnak információt, forduljanak az *Elektrometál Kereskedelmi Vállalathoz* (Kecskemét, Halasi út 12. Tel.: 11–077, Telex: 22–4600), ugyanis ez a cég állította ki Szegeden a berendezést.



(Kozák Lajos felvételei)

TALÁLMÁNYOK

kivitelezésére is kaptunk ajánlatot a Kiszipari Termeltető Vállalat pécsi kirendeltségétől, ahol korlátozott kapacitás mutatkozik különféle elektromos és elektronikus műszerek, valamint egyéb, esetleg műszer- vagy vasipar körébe tartozó termékek előállítására.

A kirendeltség vezetője a hozzánk címzett levélben arra utal, hogy az elmúlt időszakban lapunkban többször jelent meg olyan írás, amelyből kitűnik, hogy

a találmányok kivitelezése gyakran nehézségekbe ütközik.

Amennyiben ilyen jellegű probléma merül fel — közlik — készséggel állnak rendelkezésre mind az alkatrészyártás, mind a műszergyártás terén. Jelzik azt is, hogy bizonyos kapacitással műszaki gumiláruk készítésére is tudnak még vállalkozni, és örülnének, ha a hiánycikkek okozta gondok enyhítésében bármilyen mértékben is közre tudnának működni. A magunk részéről köszönettel vettük az ajánlatot, és reméljük, valóban sokak számára fog segítséget nyújtani a pécsi KTV.

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, AUGUSZTUS 14-ÉN

MOSZKVIC	26 718
POLSKI-FIAT-1300	7236
POLSKI-FIAT-1500	2326
SKODA	22 826
TRABANT Limousine	35 987
TRABANT Kombi	4238
VOLGA	797
WARTBURG Limousine	16 469
WARTBURG de Luxe	12 296
WARTBURG Tourist	1598
ZAPOROZSEC	2354
ZASTAVA 750-M	2106
ZSIGULI (Budapest)	2312
ZSIGULI (Debrecen)	1325

A nyugati személygépkocsik árváltozását

legutóbb, egy lapzártakor érkezett tájékoztatás alapján közöltük, hivatkozva az Országos Anyag- és Árhivatal elnökének erre vonatkozó 5/1971. (ÁT. 28.) sz. utasítására. Az említett utasítás kitér arra, hogy a nyugati személygépkocsi-típusok eddigi maximált árát — a tőkés szállító vállalatok által végrehajtott ár-emelés, illetve a beszerzési ár növekedése miatt — hatályon kívül helyezték. És tekintettel arra, hogy a tőkés szállítók által folyamatosan hajtanak végre árváltozásokat, a jövőben ezeknek a kocsiknak a belkereskedelmi árai a mindenkori beszerzési ár függvényében alakulnak. Az utasítás végül kitér arra, hogy bár a rendelkezés 1971. július 28-tól hatályba lép, az ez ideig teljes összegben befizetett személygépkocsik változatlanul a régi áron kerülnék átadásra, függetlenül az átadás időpontjától.

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

AUGUSZTUS 22.	Kiskunhalas Miskolc Nyíregyháza Pápa Pécs Szeged Székesfehérvár
Debrecen Komárom Miskolc Nyíregyháza Siófok Szarvas Szeged Tatabánya	SZEPT. 8., szerda Szentlőrin
AUGUSZTUS 29.	SZEPTEMBER 12.
Csongrád Debrecen Erd Kecskemét Miskolc Nyíregyháza Szeged Zalaszentgrót	Baja Balassagyarmat Békéscsaba Debrecen Miskolc Nagykőrös Nyíregyháza Pécs Siófok Szeged Szent Szombathely Tata Veszprém Zalaegerszeg
SZEPT. 4., szombat	SZEPT. 13., hétfő
Keszthely	Dabas
SZEPTEMBER 5.	
Debrecen Gyöngyös Győr Gyula Kaposvár Kiskunfélegyháza	

Bármelyik autóval — legyen az ilyen vagy olyan márka, régi vagy új modell — előfordulhat az is, hogy teljesen sima felületű úton sem tartja a kocsit az egyenes irányt, és egy kicsit birkózni kell a kormányval.

Tegyük fel, bemennek az ilyen kocsival a szervizbe, ott megnézik a kuplungot, megállapítják, hogy a kiemelőkárok nincsenek pontosan beállítva, tehát segítenek ezen a hibán, és ezzel az ügy hosszú-hosszú időre el van intézve. Ugyancsak gyors javítással orvosolható esetleg az is, ha valamelyik irányba tényleg „húz a kocsit eleje”, hiszen a futómű jó néhány szerkezeti eleme állítható, sőt feltétlenül megkívánja a helyes beállítást.

Tegyük fel, hogy ezt a munkát is gyorsan, precízen megoldotta a műhely, és még műszeres ellenőrzéssel is bizonyította a hiba megszűnését. A kocsit vezetője is tesz próbát, majd szintén azt igazolja, hogy most már minden rendben van. És idáig valóban rendben is van, rendellenességről csak akkor kezdenek beszélni, amikor ugyanaz a kocsit, ugyanazzal a hibával ismét beáll a műhelybe. Újabb vizsgálat, és most már némi vita is előfordulhat. A kocsit gazdája ugyanis meg van győződve arról, hogy csak a szerelő követhetett el valami hibát, a szerelőben pedig megerősödik a gyanú, hogy a kocsit vezetésével nincsen valami rendben.

Feltételezzük, hogy mindezek ellenére ismét beállítják a futóművet, és ha nem is barátságosan, de még harag nélkül búcsúzik az autós a műhelybeliektől. A következő találkozásuk — ha erre megint csak néhány nap múlva és ugyanilyen hibát panaszolva kerül sor — már az elején sem lesz kellemes, a „Viszontlátásra” köszöntés mögötti gondolatokra pedig nem is utalunk...

Egyszerűen: most már két szembenálló félről van szó, és ha egyiket hallgatjuk, úgy tűnik, neki van igazsága, de a másik érvei ellen sem merénk határozottan fellépni. Az egyik ugyanis esküszik, hogy vezetés közben soha semmi olyant nem csinált, ami árthat a futóműnek, a másik fél viszont, aki tudja, hogy precízen végezte munkáját, meg van róla győződve, hogy a kocsival megint neki-hajthattak a járda szélének. Sőt, ott tart, hogy ha nagyon kiélesítik a vitát, akkor meg is mutatja a gumint, illetve a keréktárcsán a szerencsétlen járdaszéli találkozás tagadhatatlan nyomait.

A kuplunghibáknál, a kapcsolókárok rendelleneségeinél, a túlzott benzinfogyasztásra utaló panaszoknál is bizonyos ismétlődések után hajlamosak a műhelybeliek a kocsit tulajdonosának — vagy tulajdonosainak — vezetési stílusát okolni. Olyan esetekre gondolunk, amikor valóban bizonyítható, hogy gyári hibáról szó sem lehet, és ártatlan a szerelő is.

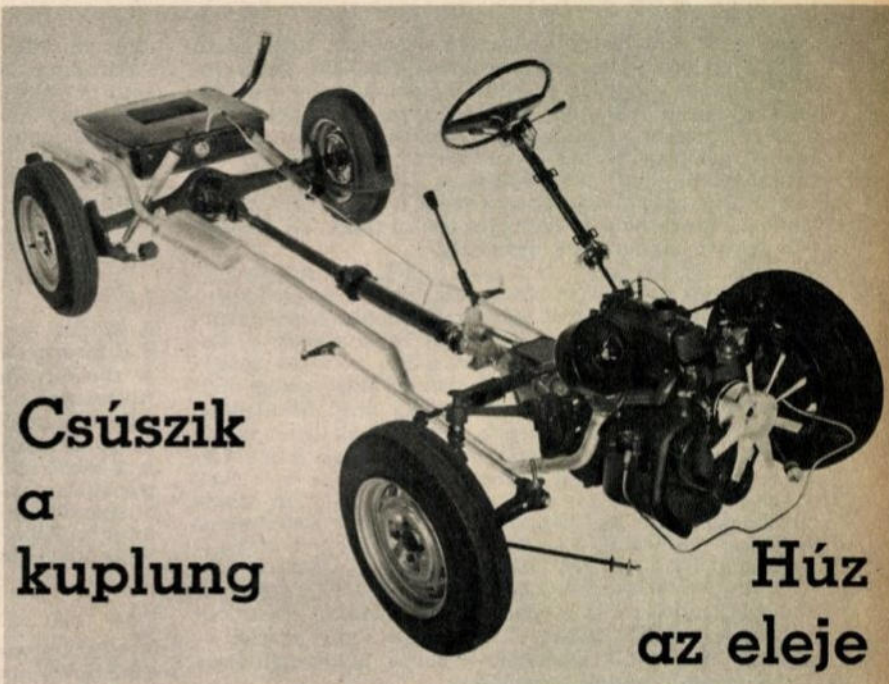
Az utcai forgalomban hamar észrevesszük, kik a bizonytalankodók,

kik a gyakorlatlanok, vagy kik a gyakorlatlan, de ügyességgel is csak gyéren megáldott autósok. Ezt persze korántsem a „T” betűk jelzik, hiszen ha azt gondoljuk, hogy minden „T” feliratos kocsit valóban tanuló vezet, akkor nagyon meglepődhetünk. (Néha úgy tűnik, többször ülnek oktatók a kormány mögött, mint tanítványok.) Legalábbis a tempót, a merész előzéseket, rutinos beállásokat megfigyelve, biztosak lehetünk abban, hogy éppen csak nem vették le a betűt a karosszériáról...

És amikor a forgalomban az tűnik fel, hogy kezdő ül a volán mögött, annak kapkodó mozdulatai, néha ijesztő manőverei nemcsak a közlekedés szabályos lüktetésében okoznak zavarokat. Bizony, a kocsit is

korlátát a vadonatúj kocsival szerezzé meg. Igaz, ilyen célokra nem könnyű más kocsit találni, de ne higgyék, hogy ez az olcsó, ez a jó megoldás...

Amikor az „Apu csak azt enged meg, hogy az udvarban forduljak egyet” kérésnek eleget tesz a rutinos vezető, a kocsit tulajdonosa, nem is gondolja, hogy ettől a kis úttól deformálódott a futómű, azóta „húz” a kocsit eleje. És igaz van, amikor esküszik a szerelőnek, hogy ő bizony nem hajtott semminek. Ő nem, de valaki mégiscsak megcéltozta a kerékvetőt! És persze a műhelybeliek nem tudják meg talán sohasem, hogy a rejtélyes túlfogyasztás a jól beállított motorral csakis azért fordul elő, mert valaki tanul az új kocsin. Méghozzá úgy, hogy nem mer még



**Csúszik
a
kuplung**

**Húz
az eleje**

megszenvedni ezeket a próbálkozásokat, a kuplungtól a futóműig, a benzinfogyasztás ijesztő növekedésétől a sebességváltó bizonytalan működéséig. Különösen az új kocsik jelzik igen érzékenyen a drasztikus láb- és kézmozdulatok sebeket ejtő nyomait. A lestrapált, amúgy is rángatóan induló, szitáló elejű, recsegő, zörgő autókön kevésbé tűnik fel, ha újabb merényleteket követtek el szerkezetükkel szemben. Ezekkel a kocsikkal különben sem keresik fel lépten-nyomon a szervizeket, mondván, hogy úgymint jár a garanciális javítás...

Érthető persze az is, hogy a család minden tagja mielőbb akarja élvezni az új autót, és nem elégszenek meg azzal, hogy utasként utazhatnak benne. A volánhoz vágyik az is, aki még sohasem vezetett autót, aki pedig már megkapta az új jogosítványt, az természetesnek tarja, hogy gya-

kapcsolni, és kettesben huzat utcasorokon át.

Persze, felvetődik a kérdés, hogy mégis mit lehet tanácsolni, hiszen kevés a gyakorlásra szánt autó, és sok-sok új kocsit áll napról napra forgalomba. Azt sem lehet viszont szólanul hagyni, amikor a gyár bűnéként, vagy a szerviz hanyagságaként garanciális számlára akarják íratni a tanulóépít. Márpedig szép számmal vannak ilyen esetek.

Legutóbb a Merkur vezérgazdátja hívta fel ezekre a figyelmünket. Tolmácsoljuk észrevételeit, mert valóban kár szándékosan rongálni a jóformán még bejárásra váró új autókat. Akik ismerik a modern kocsik érzékeny szerkezeteit — márpedig illik ismerni —, azok bizonyára egyetértenek ezekkel a tanácsokra szánt gondolatokkal...

L. Gy.

MERKUR – TÉMÁK

ELŐLEGEK

SORSZÁMOK

TÍPUSMÓDOSÍTÁSOK

SZÍNEK

ÉS SZÁLLÍTMÁNYOK

KEZELÉSI KÖNYVEK

A Merkur és az AM szerkesztősége közötti kapcsolat nem merül ki abban, hogy időnként együtt állítjuk össze a forgalomba került kocsi típusok műszaki és pénzügyi vonatkozású adatait az autvásárlók tájékoztatása érdekében. A kocsivételi sorszámokat feltüntető kéthetenkénti közlés évek óta folyó rutinos munka, amiről itt nem is kellene említést tenni. Annál inkább a sok száz – időnként sok ezer – embert érdeklő, gyakran több egymáshoz kapcsolódó kérdésről, amelyeknek válaszait minden esetben egyéni címekre szóló levelekkel megadni ma már szinte lehetetlen. Nem is lenne praktikus sok száz, lényegében azonos szövegű levelet küldeni olvasóinknak olyan témákról, amelyek általános érdeklődésre is számot tartanak.

Nem látjuk indokoltnak az egyéni levelezést az úgynevezett „Merkur-ügyekben” azért sem, mert szinte kivétel nélkül mindegyik kérdésre nyílt választ illik adni. Természetesen az olyanokra is, amelyeknek írói például tőlünk, az AM szerkesztőségétől kívánják megtudni, hogy tényleg megkapják-e 1975-ben a választott autót, ha megrendelésüket 1975-re igazolta vissza a Merkur...

Az viszont nem kétséges, hogy a válaszára elsősorban a Merkur hivatott, így mi is onnan kérjük, kapjuk az információkat. És szívesen vállaljuk a közvetítő szerepét, mert így közvetlenebbül tudjuk mi is, hogy hol mutatkoznak a legfőbb pontok, gondok, hol érdemes javaslatot tenni a kialakult gyakorlat módosítására.

Legutóbb éppen a színváltással kapcsolatos észrevételeknek adtunk nyílt teret lapunkban, mindjárt ott megemlítve, hogy más időszéri kérdések is várnak válasza. Ennek megfelelően több témát érint most az alábbi írás, amelyet olvasóink levelei alapján a Merkur Vállalat illetékesek állítottak össze. És tekintettel arra, hogy a Merkur tevékenységével kapcsolatban a jövőben is várható kérdések, levelek, igyekszünk más alkalommal is ilyen jellegű összefoglaló közlésével elősegíteni érdekelt olvasóink jobb tájékoztatását...

Először is a legtöbb panaszra okot adó, általánosan elterjedt félreértést szeretnénk tisztázni, nevezetesen azt, hogy „a Merkur, monopóliumhelyzetével visszaélve, előleg fizetésére kötelezi a megrendelőket, s a befolyt összeget — a legalacsonyabb kamatláb ellenében — gyakran évekig is használja”. Szeretnénk itt is hangsúlyozni, hogy az előleg az OTP nem utalja át vállalatunk számlájára, hanem azt zárolt letétként kezeli, tehát a Merkurnak az előlegfizetési rendszerből semmiféle anyagi haszna nem származik.

További kérdés, hogy: mi teszi indokolttá a jelenlegi rendszer alkalmazását? Köztudott, hogy a személygépkocsi kizárólag importból származó árucikk. A szocialista országokból való behozatalt a saját belső piacuk — hazánkéhoz hasonló — kielégítetlensége, a tőkés gyártmányú gépkocsi beszerezhető mennyiségét pedig népgazdaságunk devizahelyzete határozza meg. Mindaddig, amíg a szükségesnél kevesebb gépkocsi áll rendelkezésünkre, figyelembe kell vennünk az igények felmerülésének időrendjét. Sokan vannak ugyanis, akik már évek óta takarékoskodnak e célra, esetleg már a teljes összeg birtokában van, de még többen azok, akik szeretnének gépkocsit vásárolni, s a várakozási idő alatt össze is tudnák gyűjteni az árát, de jelenleg még nincs rá pénzük. Ha letéti kötelezettség nélkül bárkitől elfogadnának megrendelést, az előbbi csoportba tartozó vásárlóknak még tovább kellene várakozniuk, míg mások — alighogy összegyűlt a pénzük — máris felhasználhatják újabb és újabb autók vásárlására.

Ilyen helyzetben a jogos igények kielégítésének csak egyetlen módja van: biztosítékot kérünk megrendelőinktől arra vonatkozóan, hogy már rendelkeznek gépkocsi-vásárlásra szánt pénzügyi összeggel. A biztosíték pedig az OTP igazolása arról, hogy ügyfelünk letétbe helyezte az általunk kért összeget, vagyis a vételár 20 vagy 50 százalékát, illetve — tőkés gyártmányú gépkocsi esetében — a megrendelt autó teljes árát.

A tőkés gyártmányú kocsikat kisebb mennyiségben és valamennyi típus között a legrövidebb határidőn belül hozzuk be, illetve adjuk át vásárlóinknak. Ezért teljes biztonsággal kell ismernünk a fizetőképes igények nagyságát. Ugyanakkor a folyamatos beszerzés nincs szerződésekkal biztosítva, azokat évenként kötjük. Így fordulhat elő, hogy időnként szüneteltetjük a rendelésfelvételt, ami azonban nem jelenti azt, hogy ezeket a típusokat többé nem lehet kapni. Amint megállapodunk újabb szállítmányok behozatalában, ismét megállapodunk ennek megfelelő számú megrendelést.

A megrendelhető személyautó-típusokról és azok vételáráról a Merkur információszolgálatán és autószalonjain kívül bármelyik OTP-fiók is felvilágosítást ad. Ugyan-

csak az OTP-fiókban történhet a megrendelés az ott vásárolható Megrendelőlapon. Egyidejűleg be kell fizetni a vételár 20 százalékának, illetve a teljes vételárnak megfelelő pénzügyösszeget. A befizetést az OTP a Megrendelőlapon igazolja, majd azt a vásárló ajánlott levélként elküldi vállalatunknak (Bp. VI., Szív utca 60.).

A megrendelés felvételének igazolásaképpen 30 napon belül visszaküldjük a Megrendelőlap egyik példányát, amelyen feltüntetjük az előjegyzési sorszámot és az átadás várható határidejét.

A kiadási sorszámok alakulását folyamatosan figyelemmel kísérhetik az Autó-Motor olvasói. A napi helyzetről is tájékozódhatnak ügyfeleink: szalonjainkban ki van függesztve a kiadási sorszámokat feltüntető tábla, továbbá személyes vagy telefonérdeklődésre is felvilágosítást ad központi információszolgálatunk vagy bármelyik autószalonunk (központi telefon: 127-250; — VI., Népköztársaság útja 8. alatti szalon, telefon: 124-249), de a megyei napilapok, a Képes Sport és az Autósélet, valamint a Rádió „Csúcsforgalom” című adása is rendszeresen közli: hol tartunk az előjegyzések kielégítésében.

A sorszámozás kérdéséhez még annyit tennénk hozzá — több levélíróknak válaszolva —, hogy a típusmódosítások eredményeképpen keletkezett „üresedéseknek” megfelelően nem tudjuk átsorolni az előjegyzéseket. A várakozók száma ugyanis állandóan, szinte napról napra változik. Ennek oka részben a megrendelések visszavonása, részben pedig a más típusra való átiratkozás. Típusmódosítási kérelmek ugyanis a meghirdetett akciótól függetlenül is érkeznek — ilyenkor természetesen az újonnan kért típus legutolsó sorszámát kapja a megrendelő. Minden ilyen megüresedett sorszámot törölünk előjegyzésünkből, de az utána következő előjegyzéseket nem áll módunkban átszámolni, hiszen akkor minden megrendelőnknek folyamatosan küldhetnénk az újabb és újabb módosításról szóló értesítéseket. Ez a várakozási idő csökkenésén nem változtat, mivel a kiadásban is automatikusan kimaradnak ezek a számok. Tehát például valamely típus 10 141 sorszáma után a 10 143 számon előjegyzett megrendelő értesítése következik, amennyiben a 10 142-es sorszám megüresedett. Arról pedig, hogy semmiféle visszaélés nem történik, bárki meggyőződhet: ha ugyanis valaki egy típusmódosítási kérelem után meggondolja magát, s mégis az eredetileg rendelt típust kívánja megvásárolni, visszakapja eredeti sorszámát.

Több levélírónk javasolta, hogy már a megrendelésekor jegyezzük elő vásárlóink szinignéjét is, így elkerülhető

volna, hogy az átvételkor nem tudjuk a kívánt szint kiszolgáltatni. Valóban előfordul, hogy egy adott időpontban, vagy rövid időszakban nem tudjuk a szükséges színvonalú kocsit biztosítani, az *egyes szállítmányok* összetétele ugyanis nem felel meg az igények szín szerinti megoszlásának, melyet a külkereskedelmi szerződésben rögzítünk. Azt ugyanis ismerjük, hogy például a Trabant-megrendelőknél átlagosan hány százaléka kíván fehér színű kocsit választani, de az egyes szállítmányok színösszetétele ettől jelentősen eltérhet. Ebből adódik, hogy egy-egy vásárlónkat a következő szállítmány megérkezése utáni újabb megjelenésre kell kérnünk, hogy a kívánt színű autót átadhassuk.

Az ilyen esetek megelőzésére már korábban megvizsgáltuk az előzetes színjelölés bevezetésének lehetőségét, ennek alkalmazása viszont azt jelentené, hogy a kiadási sorszámok többé nem az előjegyzési sorrendet tükröznék, mivel színenként más-más sorszámig jutna el a kiadás. Ez a megoldás ugyancsak elégedetlenséget válthatna ki.

Többen kérdezték, hogy mennyire bízhatnak a vállalat által megjelölt átvételi időben, amikor a kiadási sorszám esetleg hónapokig sem változik. Szállítóinktól folyamatosan kapjuk az információkat arról, hogy terveik szerint évenként körülbelül milyen mennyiséget tudnak majd részünkre szállítani. Ezeknek az értesüléseknek alapján határozzuk meg a a kocsik átadásának hozzávetőleges idejét. Tekintettel arra, hogy több éves előrejelzésről van szó — rajtunk kívül álló okokból —, adódhat eltérés, ez azonban nincs összefüggésben a kiadási sorszámok folyamatos vagy szakaszos változásával. *Szerződéseink egy naptári évre szólnak, tehát ha a leköötött mennyiséget korábban megkapjuk, azt hamarabb kiadjuk, s abban az évben már többet nem szállít a partnervállalat. Előfordulhat az is, hogy a gyár hosszabb ideig nem indít újabb szállítmányt, ha azonban az év végéig megkapjuk a teljes mennyiséget, a kiadási sorszámok átmeneti stagnálása mellett is eleget tudunk tenni az időszere megrendeléseknek, tehát ilyen körülmény a későbbi várakozási időt sem befolyásolja.*

Előfordulhat, hogy vásárlónk az átvételre, illetve színválasztásra megjelölt napon nem tud megjelenni. Ilyen esetben minden előzetes bejelentés nélkül átveheti kocsiját a megjelölt időpont utáni egy héten belül. Ha azonban ennél hosszabb ideig van akadályoztatva, kérjük, írja meg központunknak, mikor tudja átvenni a gépkocsit. Ebben az esetben újabb átvételi értesítést küldünk.

Vásárlóink időnként okkal kifogásolták, hogy a kocsik átadásakor nem kaptak megfelelő kivitelű magyar nyelvű kezelési utasítást.

A kezelési utasításról minden esetben az autót előállító gyár köteles gondoskodni. Mivel azonban a nyomdai átfutási idő általában elég hosszú, előfordul, hogy az autószállítmány előbb érkezik, mint a szükséges mennyiségű kezelési könyv. Vállalatunk ilyenkor megtehetné, hogy elkészítteti a magyar nyelvű fordítást. Ennek sokszorosítását azonban kb. egy évre vállalják nyomdáink, ennél mindenképpen kevesebb időt vesz igénybe, ha megvárjuk a külföldön már folyamatban levő nyomdai munkák befejezését. Amíg ez meg nem történt, elhalaszthatnánk a kocsik kiadásának megkezdését, ez azonban az arra várakozók általános elégedetlenségét váltaná ki. A reklamációk ugyanis azt bizonyítják, hogy vásárlóink nagy része figyelemmel kíséri a csepeli telepen tároló gépkocsikészlet alakulását, s amint egy-egy régen várt szállítmány megérkezik, tömegesen jönnek a kiadást sürgető levelek. Mivel pedig egy-egy nagyobb tétel huzamosabb ideig való tárolása a többi kocsik kiadását is akadályozza, azt a megoldást kell vá-

lasztanunk, hogy átadjuk az autókat idegen nyelvű vagy rövid, sokszorosított kezelési tájékoztatóval, s amint a könyvek megérkeznek, azokat pótlólag eljuttatjuk vásárlóinknak. Ez utóbbi megoldásra azonban a jövőben már nem kerül sor, mert az érvényes miniszteri rendeletnek megfelelően vállalatunk minden esetben biztosítani fogja a magyar nyelvű kezelési utasításokat a kocsik átadásával egyidejűleg.

Az elmúlt év elején kezdtük árusítani a Trabant Limousine- és Trabant Combi Hycomat-változatú típusait. Az Egészségügyi Minisztérium rendelkezése alapján az említett Trabant-típusokat csak rokkant vagy mozgásukban korlátozott vásárlóink részére értékesíthetjük. Ennek megfelelően a kocsik ára is kedvezményes (Trabant Limousine Hycomat: 35 000 Ft, Trabant Combi Hycomat: 38 000 Ft). Ezek megrendeléséhez a fővárosi, illetve megyei tanácsok Egészségügyi Osztályai adnak engedélyt, kérjük tehát ezt a megrendeléshez csatolni. (A megrendelést ebben az esetben egyébként nem a szokásos módon — az OTP-nél kapható Személygépkocsi Megrendelőlapon — kell bejelenteni, hanem a vállalatunknak írt levélben.)

Többen érdeklődnek arról, hogy *milyen konstrukciós változtatások várhatók a Trabant és Wartburg kocsikon.* Erről még *semmi konkrét információ* sincs. 1975-ben „alapvető változtatást” kíván végrehajtani a gyár, ennek mibenlétéről azonban még nem adott ki tájékoztatást, tehát csak találgatások és többé-kevésbé megalapozatlan hírek terjedtek el.

Az általános érdeklődésre való tekintettel már folytattunk tárgyalásokat a Mlada Boleslav-i gyárral és az illetékes külkereskedelmi vállalattal *Skoda 110 R Coupé* gépkocsi vásárlásáról, egyelőre azonban a gyár még nem bocsát ki olyan mennyiséget, hogy szállításra szerződhetne. Amint aláírt szerződéssel rendelkezünk, a szokásos módon meghirdetjük ezt az új kocsit is.

A Zsiguli forgalomba kerülésének hírére többen kérdezték: *azt jelenti-e ez, hogy a Moszkvics gyártása megszűnik?* Válaszunk: továbbra is lehet kapni Moszkvicsot.

Sajnos, gyakran előfordul, hogy alkatrészhiány miatt elhúzódik a garanciális javítás ideje. A forgalmon kívül töltött idővel minden esetben meghosszabbodik a jótállási idő. Az tehát nem fordulhat elő, hogy a gépkocsi garanciális ideje lejár, mialatt alkatrészhiány miatt nem javítható meg.

Mint ismeretes, vállalatunk *használt gépkocsik adásvételével* is foglalkozik. Bármelyik telepünk Bp. XIII., Rőppentyű utca 73. — *Szombathely*, Tolbuhin út 36. — *Debrecen*, Balmazújvárosi út 3. — *Székesfehérvár*, Széchenyi út 94. és *Szeged*, Vásárhelyi Pál u. 4.) megvásárolja a bevitt gépkocsit, vagy azt az eladó által megjelölt — az új gépkocsiénál nem magasabb — áron való bizományi értékesítésre átveszi. A vásárlás a helyszínen történik, tehát nem szükséges előzetes megrendelés — ilyet nem is fogadhatunk el. Használt gépkocsit vásárló ügyfeleink igénybe vehetik az OTP-részlet nyújtotta kedvezményt.

Az OTP 20 000 Ft-ig terjedő hitelt ad használt autó vásárlására. Rendszeresen hitelakcióban árusítjuk a Warszáwát, de a raktárkészletől függően egyéb típusokat is bevonunk az akcióba. Arra kérjük tehát vásárlóinkat, hogy az aktuális helyzetről érdeklődjenek a vállalat *központjában* (Budapest VI., Szív utca 60., telefon: 127-250), *budapesti telepünkön* (XIII. Rőppentyű utca 73., telefon: 209-211), vagy az *előbb felsorolt vidéki címeken*.

Egy különleges teljesítményű gyújtótekerecs



Igen gyors forgású motorok gyújtórendszerében az általánosan használt gyújtótekercek közül még a legfürgébbeknél is előfordul, hogy a nagy fordulatszámok tartományában kimarad az a gyújtás. Legtöbbször nem jut odáig az eset, hogy a motor érezhetően rángat, vagy hogy a gyújtás esetleg teljesen megszűnik, mert a percnkénti sokezer gyújtószikra közül csak több-kevesebb marad el. A következmény tehát nem a motor egyenlőtlen járása, hanem az, hogy nem húz eléggé, mert a hagyományos gyújtótekerecs már a teljesítőképességének határát érte el. Ugyancsak nehézségek jelentkeznek az általánosan használt gyújtótekercek esetében, ha a jármű motorját szélsőségesen hideg állapotban kell indítani. Tudjuk, hogy ilyenkor a hideg akkumulátor a baj oka, mert indításkor nagyon esik a feszültsége, és annival gyengébb a gyújtás, hogy indítási nehézségek jelentkeznek, még ha az indítómotor meg is forgatja a járműmotor főtengejét.

Ez ismert tény, és több megoldás született arra, hogy a hagyományos gyújtótekerecs használatakor a hidegindítás gyújtási hibáit kiküszöböljék. A Bosch cég például több évtized előtt készített már olyan gyújtótekerceset, amelyben két primer tekerecs van. Menet közben csak az egyik működik. Az indítómotor bekapcsolásakor a másikba is jut áram. Ezzel szándékozták a gyújtófeszültséget fokozni. Más elgondolás szerint működnek a szovjet gyártmányú V-21 és V-18 jelű gyújtótekercek. Előtt-ellenállást építettek be a gyújtótekerces aljába. Menet közben az ellenálláson keresztül csak annyi áram jut a primer tekerecsbe, amennyi normális esetben a gyújtószikra képzéséhez kell. Az indítómotor bekapcsolásakor annak csatlakozásáról az ellenállás kihagyásával közvetlenül jut az akkumulátor árama a primer tekerecsbe. Az akkumulátor csökkent feszültsége is képes tehát elég erős primer áramot fenntartani. Hasonló elgondolást követnek azok, akik in-

dításkor az akkumulátort erősítik pótcellák hozzákapcsolásával. A cél mindig az, hogy a hideg akkumulátor csökkent feszültségével számolva még gyújtóképes szikra adódjon a kellő erősségű primer áram biztosítása alapján.

A Bosch cég legújabban forgalomba hozott 12 V-os nagy teljesítményű speciális gyújtótekerce, a „Vörös villám”, és a vele kapcsolatos előtt-ellenállás mind a gyorsforgású motorok gyújtásából eredő, mind a hidegindításkor fellépő gyújtási nehézségeket is kiküszöböli. A gyújtótekerces működéséről legjobb képet kapunk, ha egy 12 voltos hagyományos gyújtótekerccsel elért gyújtás indítás közbeni feszültségértékeit a speciális gyújtótekerces értékeivel vetjük össze.

gyelemreméltó, hogy a jelzett feszültségértékek a gépjárműveken üzem közben jelentkezők, és nem tisztán csak a primer feszültség adagolásával mért értékek. Utóbbi esetben még 25⁰/₀-kal nagyobb eredmények mutatkoznak. A valóság azonban így erősen eltorzul, és olyan kép mutatkozik, ami a járműben üzem közben nem létezik.

A gyújtótekerces és az előtt-ellenállás bekötését a kapcsolási rajz mutatja. A tekerces elhelyezése közbős, csak nem szabad a motorra szerelni, mert hűtésre igényes. Az előtt-ellenállást olyan relével kell összekapcsolni, amelyik behúzza, ha az indítómotort üzembe helyezik (50 sz. csatlakozás az indítómotoron). Ekkor ugyanis a gyújtótekerces primer árama elkerüli az előtt-ellenállást. Ha

Akkumulátor feszültsége indításkor	A hagyományos gyújtótekerces gyújtófeszültsége	A nagy teljesítményű gyújtótekerces előtt-ellenállással összekapcsolva	A nagy teljesítményű gyújtótekerces gyújtófeszültség nyereségének %-a
6 V	13 kV	22 kV	70%
8 V	17 kV	25 kV	45%
10 V	22 kV	30 kV	35%

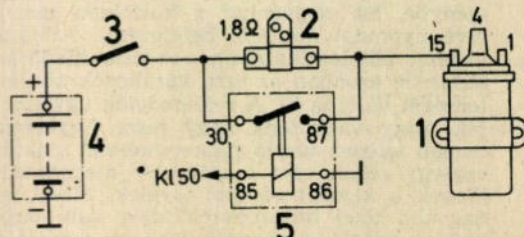
A táblázat mutatja, hogy a nagy teljesítményű gyújtótekerces gyújtófeszültsége 30—70⁰/₀-kal nagyobb a hagyományosénál. Mennél kisebb az akkumulátor feszültsége, annál nagyobb a relatív gyújtófeszültség-növekedés. Ez különösképpen jelentőségteljes a hidegindítás esetében. Fi-

tehá a hideg miatt vagy a terhelés folytán a gyengített akkumulátorfeszültség indításkor erősen csökken, akkor a kiiktatott ellenállás folytán a tekercsbe még mindig annyi primer áram folyik, hogy a gyújtás elég erősen működik.

Tömösy M. Jenő

A NAGY TELJESÍTMÉNYŰ GYÜJTŐTEKERCES KAPCSOLÁSA

1. Gyújtótekerces
2. Elött-ellenállás
3. Gyújtáskapcsoló
4. Akkumulátor
5. Relé



A mint az AM már említette, a kétütemű motorokkal futó autók felett megkondult a vészharang. Az Auto Union is jó ideje beszüntette az évtizedek óta igen népszerű DKW-kocsik gyártását, és néhány éven belül minden bizonnyal ugyanez a sors vár a többi országokban ez idő szerint még gyártás alatt álló kétütemű-motoros autókra is.

Úgy hisszük, nem lesz érdektelen ennek a hazai autós társadalmat is erősen érintő kérdésnek a megvilágítása műszaki szempontból. Az ismert időszak füstölésen kívül van-e még más ok is arra, hogy ennek a működésileg valóban sok előnnyel rendelkező motortípusnak az előállítását megszüntetik, legalábbis az autókban?

Nézzük talán először

a közismert előnyöket.

Hengerenként mindössze három mozgó alkatrész, tehát olcsó, és sok-sok munkaórát megtakarító konstrukció; — keverékkel dolgozó motor, tehát elesik a berágódások veszélye, és nem kell a kenőolajról gondoskodni; — a motor a beszívott keveréket, a dízelekhez hasonlóan, teljes kompresszióviszonyra sűríti, mivel a henger a sűrítés megkezdésekor tele van gázkeverékkel, tehát jó a tüzelőanyag-kihasználás bármilyen gázadásnál, szemben a négyütemű motorral, amely részterheléseknél, de különösen üresjáratnál, kevés gáznál csak kevés keverékmenyiséget sűrít a teljes gázadásra konstruált, vagyis nagyobb égési térbe (kisebb valószínűs sűrítés: rosszabb hatásfok); — kisebb tüzelőanyagfogyasztás, azonban csak egy bizonyos szűk gázadási és egy bizonyos szűk fordulatszám-tartományban, ami a legkedvezőbb öblítési körülmények között jön létre; — végül az elméletileg kétszeres literteljesítmény, mivel a kétütemű motornál minden forgattyústengely-fordulatra esik egy-egy robbanás, míg a négyüteműeknél csak minden második fordulatra.

A gyakorlat azonban meghazudtolja ezeket a szép adatokat. A kétütemű motor ugyanis

egy olyan hátránytól sem mentes,

amely erősen rontja az eddig felsorolt előnyöket.

Mint tudjuk, a kétüteműnél az elégett gázokat a hengerből nem a dugattyú, hanem az átömlő csatornán beáramló friss keverék nyomja ki, amely a forgattyúházban előzőleg sűrítésre került. Bármilyen jó legyen is a friss keverék áramlásának irányítása, mivel a kétféle gáz közé lehetetlen „válaszfalat” húzni, elkerülhetetlen a két gáz összekeverése. A friss keverék „behatol” az elégett gázok tömegébe és az előálló örvénylések következtében az elégett gázok belekeverednek a friss keverékbe. Ezenkívül az átömlőcsatornák és a kipufogónyílás közel vannak egymáshoz, és így az átömlőcsatorna megnyílásakor már nyitva levő kipufogónyíláson nagy sebességgel kiáramló elégett gázok elkerülhetetlenül magukkal ragadnak bizonyos mennyiségű friss keveréket. A következmény: friss keverék távozik a hengerből eléggé és nélkül a szabadba, és elégett gázok maradnak benn a hengerben, elfoglalva a friss keveréket megillető térfogatot.

Ennek a folyamatnak nemcsak az a hátránya, hogy — „hígabb” keverék lévén a hengerben — a jobb égés érdekében azt az elméleti keverési aránynál dúsabban kell benzinnel ellátni, hanem az is, hogy a kipufogógázokkal sok, a terheléstől függően mintegy 20—35% elégtelen keverék jut ki a szabadba. És itt lép be

a napjainkban mind veszélyesebbé váló levegőszennyeződés

problémája! A kétütemű motor igen nagy mértékben szennyezi a környezetét az el nem égett szénhidrogének kibocsátásával, — a kb. 3—4% szén-monoxidról és az ólomvegyületekről nem is beszélve!

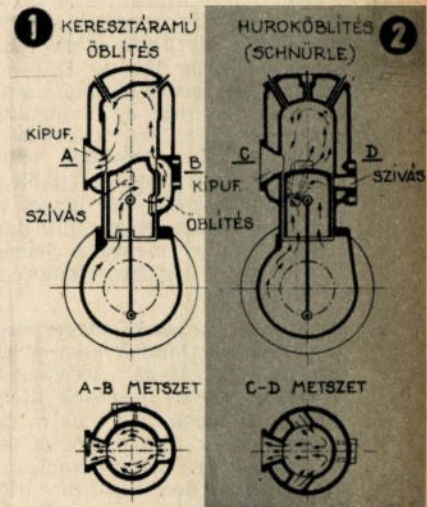
Ez a körülmény az elsődleges oka a kétütemű motor hátrányának, illetve immár veszélyének is, mert sok nagyobb kétütemű motor kis területre összeszűfölvé már igen veszélyes lehet az ott tartózkodó személyek számára. Mi ettől persze még messze vagyunk, de eljőhet az idő, amikor a levegőszennyeződés már nálunk is komoly veszélyt jelenthet. Ezzel magyarázható meg az a tendencia, hogy a nagyobb hengerűrtartalmú, vagyis a kb. 250 cm³-en felüli kétütemű motorokat fokozatosan kivonják a forgalomból oly módon, hogy a gyárak áttérnek a négyütemű égési folyamattal működő erőforrások készítésére.

A kisebb motorok szennyező hatása — amelyekből egyébként is kevesebb van (motorkerékpárok, mopedekek) — egyelőre nem ad okot az aggodalomra, és a gyárak nem gondolnak arra, hogy ezeket négyüteműre váltsák át.

Keresztesi István
okl. gépészmérnök

Műszaki elmélkedés a kétüteműről

1. A „klasszikus” kétütemű motor, amelynél a forgattyúházból a hengerbe átáramló friss öblítőkeveréket a dugattyú tetejéből kiálló „taréj” felfelé irányítja, hogy maga előtt kiöblítse a hengert az elégett gázoktól. Könnyű elképzelni, hogy a kipufogónyílással szemben levő öblítőcsatornából kilépő gázoknak csak egy része áramlik felfelé, jórésze a taréjba való ütközéstől mintegy „szétterül” és a még nyitott kipufogónyíláson át a szabadba távozik, természetesen eléggé nélkül (áramlási rövidzárlat). A taréjos dugattyúkat ma már ritkán, inkább egyes csónakmotorokban használják. Másik hátránya, hogy a dugattyú taréja erősen felhevül, ezért a motor csak alacsonyabb sűrítési viszonynál dolgozik kopogás nélkül, ami kisebb literteljesítményt von maga után. A nyílak az elképzelt (elméleti) áramlást mutatják a hengerben



2. A Schnürle által feltalált és a DKW-motorokban először 1933-ban alkalmazott „huroköblítés”. Mivel a két oldalon elhelyezett öblítőcsatornákból a friss keverék a hátsó (a kipufogónyílással szemben fekvő) hengerfalra irányul, vagyis majdnem ellenétesen a kipufogógázok irányával, az áramlási rövidzárlat lényegesen csökken és jóval kevesebb friss keverék jut ki a szabadba eléggé nélkül, mint a taréjos dugattyúnál. Amellett a csak kissé domború dugattyú kevésbé melegszik fel, tehát magasabb sűrítési viszonyt alakíthatnak ki. E két tényező következtében a huroköblítéses motorok literteljesítménye lényegesen nagyobb az előbbi motorokénál, kisebb fogyasztás mellett. A szabadsalom lejártá óta a legtöbb kétütemű motorban ezt az öblítési módszert használják

JÓ TUDNI

A ZSIGULIK ÁTVÉTELÉRŐL, KULCSAIRÓL ÉS A PORLASZTÓRÓL



Egy nagyon kedves történettel — ahogy mostanában mondják, egy sztorival — kezdjük. Siklósi Ferenc, a Magyar Optikai Művek műszerésze július 21-én elment a Hentes utcába a Hungaroszervizhez, hogy a kapott értesítésre átvegye Zsiguliját. At is vette, hazahajtott vele és ott kezdett ismerkedni az új családtaggal. Amikor a szélvédő fölé hajtott napellenzőt elfordította, egy kockás papiros hullott a kezébe. Érthető kíváncsisággal, majd meghatódva olvasta a sorokat. Azután hozzánk, a szerkesztőséghez is eljuttatta e különös üzenetet — ezt a néhány kedves sort, amelyet itt eredeti formájában mellékelünk. És már el is jártunk annak érdekében, hogy a levélke ismeretlen küldője tudomást szerezzen arról, kihez is kerültek papírra vett jókívánságai. Mi viszont reméljük: hamarosan megtudjuk, hogy ki lehet a Volga mentéről jelentkező, magyarul író autógyári ember, a 81-es műhelyből.

Egyszóval az üzenet megérkezett, és Siklósiék — akiknek nem ez az első autójuk — azóta már nemcsak kiránduláson, hanem hosszabb utakon is voltak a kocsival, amely nagyon tetszett nekik, nagyon jónak tartják. Amiatt viszont bosszankodtak, hogy az átadásnál nem a kocsihoz illő ajtókulcsokat kapták kézhez. Ezt is már csak otthon vették észre, éppúgy, mint a távolról küldött üzenetet. (Persze, ha a kocsit átadását gondosabban végzik, mondjuk le akarják törölni a port a napellenzőről, akkor már ott rábukkannak a nem éppen mindennapi levélkére, és a gondosabb átadás során kiderült volna az is, hogy elcserélték a kulcsokat.)

Siklósiék azonban nem mentek vissza reklamálni, mert a kocsit papírajai között találtak egy olyan nyomtatványt is, amely azt hirdette, hogy az Elzett szaküzletében kaphatnak megfelelő pótkulcsokat. A Belvárosban, a Kecskeméti utca 7. alatt igazán előzékeny kiszolgálásban volt részük. Erről külön is meséltek, mert páratlan udvariasságnak tartják,

A kocsiiban talált üzenet majdnem eredeti méretű, hiteles másolata. Csupa jó kívánságot sűrítettek a néhány soros írásba: kirándulást a legsebbe menyecskével, és természetesen, szerencsés utat. Reméljük, a levélíró valamennyi kívánsága teljesül. Az is, hogy a véletlen választotta címzett, aki a magyarországi exporthatóság egyik kocsijában rátalált a kis kockás papírra, ír majd a feladó címére. A kujbisevi körzetbe, a Togliattiról elnevezett autótávosba, a VAZ-kocsik új gyárába

hogy az üzletből a bejáratnál elég távol parkoló autohoz is kimentek velük, hogy segítsenek rajtuk, azonosítani tudják a zárat és a hozzávaló kulcsot.

Az Elzett Zsiguli-kulcsüzletéről ugyan már legutóbbi számunkban adtunk hírt, de most igazán örömmel hallottuk, hogy a gyakorlatban is milyen jól vizsgázik a nagy gyár apró figyelmessége. Mert az biztos, hogy nem a jó üzlet reményében rendezkedtek ott be a 15 forintos kulcsok árusítására, hanem azért, hogy az autósok gondjain ilyen módon is enyhítsenek.

És tekintettel arra, hogy az Elzetten kívül a Bakony Művek, a Mechanikai Mérőműszerek Gyára, a Videoton, valamint az Egyesült Izzó ugyancsak szállítója a Volgai Autógyárnak, ahonnan hozzánk is érkeznek a Zsigulik, jó lenne, ha az „Elzett” Fémlémezipari Művek példáját követve egyszerűsítene az alkatrészpótlást a hazai piacon. A műszerfalhoz máris elkelve bizony néhány pótalkatrész — komplett műszerdoboz —, mert a szervizekben emiatt voltak problémák. A Zsigulihoz való ékszíj miatt ugyan még nem állt le a kocsik — és ez az ékszíj nem is hazai gyártmányú —, de sürgetjük, hogy vásárolható legyen, mert az minden tanácsadásban sze-

*Kedves elvtársaim
Kívánom magának a legszebb
menyecskevel kirándulni, ezen
a gyönyörű szép kis ótón
és még kívánom magának
szerencsés utat.
Törjön! Örökien
cimenem*

*Кудрявцева Ольга
Лопог Томьяна Ваз
Узел № 81 Улца Кецеми
Акобетур*

repe, hogy vigyen magával az autós tartalekot. Az AFIT Lövőház utcai szerviztől kapott tájékoztatás szerint a szükséges ékszíj mérete: 10×8×944-es, de sem oda, sem az Autókerhez nem érkezett még ilyen.

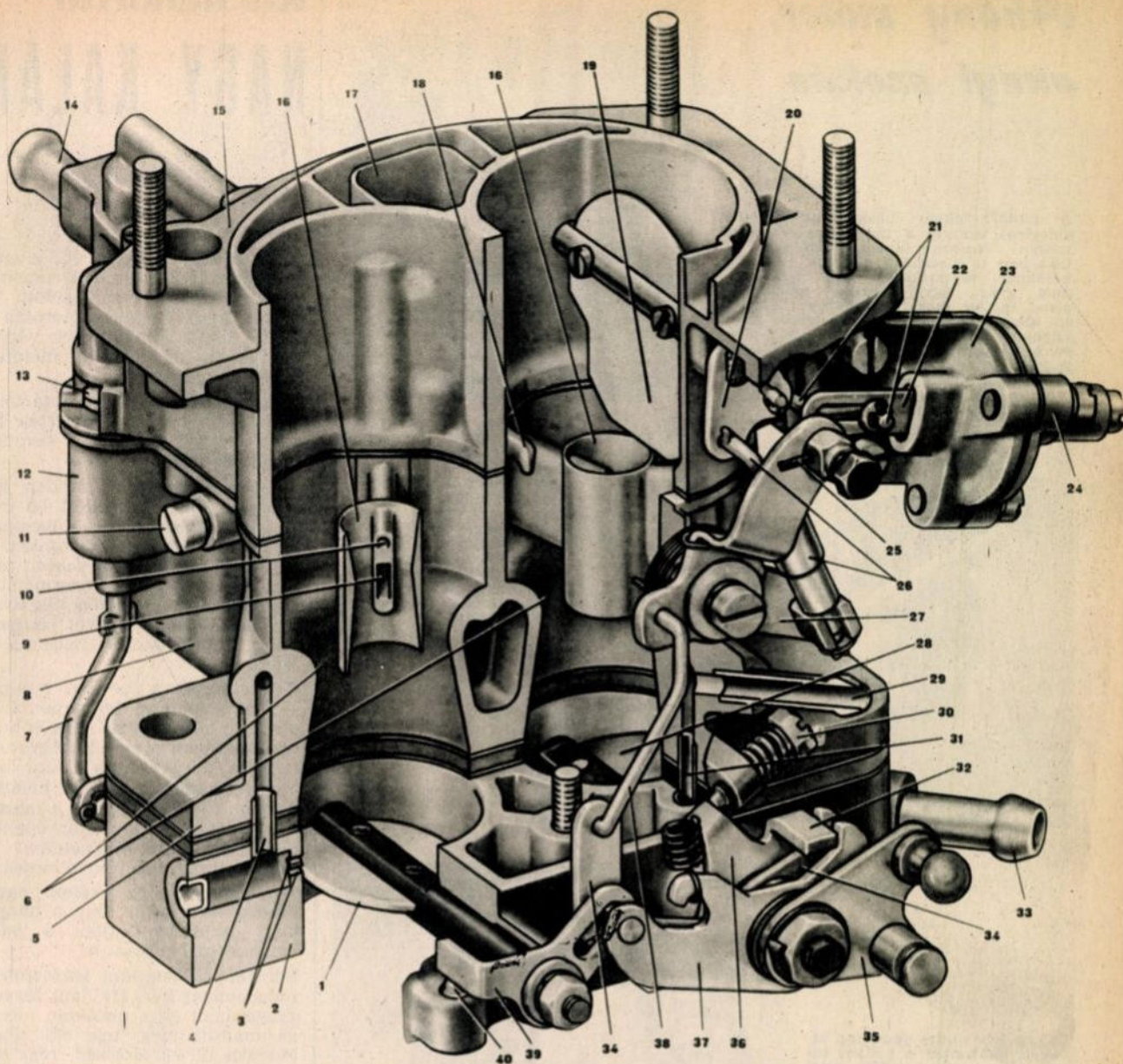
Reméljük, most már hamarosan lesz ékszíj — és minden olyan pótalkatrész, amely kell ahhoz, hogy az autósok nyugodtan autózzanak.

A Zsiguli bemutatkozása igazán jó, több százan járnak már nálunk is az új kocsival, és tulajdonosai nem ok nélkül dicsérik. Konstruktív adottságaival, menettulajdonságaival, kivitelével meg vannak elégedve.

Am erre a típusra is vonatkozik az a mondás, hogy minden autó olyan jó, amilyen jó a vevőszolgálat.

Ez egyben meghatározza a tennivalókat, vagyis nagyon jó vevőszolgálatot kell biztosítani a Zsiguli kocsikhoz. A gondos kocsiatadásról, a lelkiismeretes szervizmunkákról, a pótalkatrészek zavartalan beszerzéséről feltétlenül gondoskodni kell, legyen az műszer, ékszíj, olajsűrű vagy a porlasztó apró fűvókája.

Természetesen ezek az alapkövetelmények, ezek az alaptörvények nemcsak a Zsigulival kapcsolatban, hanem minden más típusra vonatkozóan egyaránt érvényesek!...



ISMERKEDÉS A ZSIGULI-PORLASZTÓVAL

1. A másodlagos keverőkamra (teljes teljesítmény) fojtószelepe
2. A fojtószelepek háza
3. Az átmenő rendszer nem szabályozható nyílása (keverék áteresztése a fojtószelep kinyitása kezdetén)
4. Az átmenő rendszer csatornáinak összekötő hüvelye
5. Porlasztóház
6. A keverőkamrák nagy diffuzorjai
7. Tehermentesítő szelepkar az úszóház kiegyensúlyozására
8. Úszóház
9. A fő adagolórendszer porlasztója
10. A kiegészítő dúsítórendszer (ekonosztát) porlasztója
11. Az átmenő rendszer üzemanyagfűvókájának háza
12. A tehermentesítő szelep háza
13. A tehermentesítő szelep háza
14. Az üzemanyagot az úszóházba vezető csőcsonk
15. A porlasztó házának fedele
16. A keverőkamra kis diffuzora
17. A főadagoló-rendszer légfűvókáinak szívócsatornája
18. A gyorsszívattyú porlasztó-fűvókája
19. Fojtószelep
20. A fojtószelep karja
21. Az indítóberendezéstől a fojtószelephez vezető vonórúd
22. Az indítóberendezés rúdja
23. Az automatikus indítóberendezés háza
24. Az indítóberendezés házának fedele
25. Az indítóberendezés kézi vezérlésének bowdenhuzala
26. A légfojtószelep vezérlésének teleszkópos vonórúdja
27. Az indítóberendezés kézi vezérlésének karja
28. Az elsődleges keverőkamra fojtószelepe
29. A motorarter szellőzésének kiegyenlítő csőcsonkja, amely összeköti a fojtószelep mögötti térrel
30. Az elsődleges keverőkamra fojtószelepeinek állító csavarja
31. A karter szellőzési rendszerének csatornáit összekötő hüvelye
32. A másodlagos keverőkamra fojtószelep-vezérlésének ütközője
33. A keverőkamra felmelegítőjének csőcsonkja
34. A fojtószelep kézi vezérlésének karja
35. A fojtószelepet és a légfojtószelepet a gázpedál közvetítésével működtető kar
36. Az elsődleges és másodlagos keverőkamrák fojtószelepeit működtető kar
37. A másodlagos keverőkamra fojtószelepeit működtető kar
38. A fojtó- és légfojtószelepek működtetését összekötő vonórúd
39. A fojtószelep karja
40. A fojtószelepkar ütközőjének állító csavarja

Ahány motor, annyi szokás

A motorkerékpár hőskorában minden amerikai ismerte a tűzvörösre fényezett Indian motorkerékpárt. Amikor az USA-ban is kiment a divatból a motorkerékpár, megszűnt a nagy múltú Indian gyár. Egy amerikai üzletember piros Indian motorkerékpárokat rendelt az angol Royal Enfield gyárnál és a szigetországiak ráfestették az RE helyére az amerikai márkát. Az első angol Indian az amerikai üzletember a monzai pályán próbálja ki (mögötte a harmadik, a világ bajnok Agostini)...

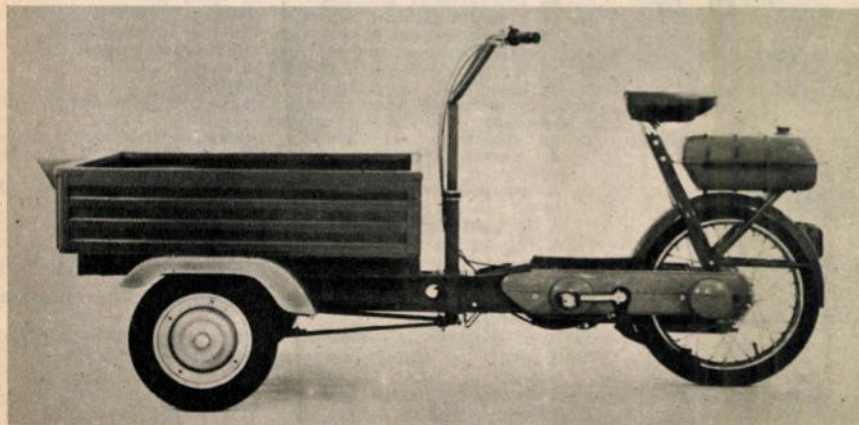


Azt persze nem tudjuk, hogy ennek az olasz motorosnak kicsi a termete — lévén motorja a Honda Dax — de, hogy rendet teremt maga körül az bizonyos, ezenkívül szereti a szellemes fordulatokat. Nézzék meg a mellőkerékbe fogott „lakatját”

Ez egy kétszínűre gondosan átfestett Schwalbe. A pedáns tulajdonosa külön védőhuzattal óvja a robogójának nyergét. Nézzék csak meg az átalakított csomagtartóját. (A motoros tisztaságszeretetről a sárfogógumilap árulkodik)



Aki némileg járatos a motorkerékpárok világában, gondolkodás nélkül rávágja erre a háromkerékű áruszállítóra, hogy olasz gyártmányú. Nyert. Valóban olasz, éspedig a Vespáké. Clao-jából kialakított triciklinek Porter a neve



Kis motorral NAGY KALAND

2

Jugoszlávia záporosóvel, zivatarral mutatkozott be. A másik napon Bulgária hasonlóképpen fogadott. Végül három és fél napos motorozás után már a török vámkezelésre várva pihentük ki az 1200 kilométeres út enyhe sajtásait.

Alig húsz kilométerre a határtól, magasba törő karcsú minaretek látványa gyönyörködtetett bennünket. Megérkeztünk Edirnebe.

A „BP MOCAMP” minden igényt kielégítő tábora fogadott be minket éjszakai táborozásra, füves-parkos területén vertük fel sátrunkat. Mire a tisztálkodással és a vacsorával végeztünk, a nap is a horizont alá bukott pihenni. A csendes alkonyatban a magas minaretekről műezzinek imára szólító éneke lebegett a város felett.

Kényelmesek a modern műezzinék, — nem sétálnak fel naponta többször is a magas tornyokba, és a hangszálaikat sem erőltetik nagyon, mert minden mecset és a hozzá tartozó minaret hangerősítővel és hangszóróval van felszerelve (még a falusi mecsetek is), és mikrofona éneklük az imára szólítást. Magnetofon? Nem, annyira még nem kényelmesek!

Mindenesetre „igazi keleti” hangulat búcsúztatott bennünket a nappaltól, hogy hajnalban újból a műezzin hangszórója ébresszen.

Edirne: Törökország szárazföldi kapuja nyugat felé. Hajdani fényes ragyogásának csak pislákoló mécsvilága maradt meg, tele ellentétekkel. Modern új városrészek, régi síkatorok.

Volt időnk megcsodálni Törökország egyik legnagyobb mecsetjét, a Seli-mye Camii-t, II. Szulejmán építtette 1567—75-ben. Érdekes volt meghallgatni a régi mecset hűvös boltívei alatt egy „surát” a Koránból, amit egy énekes előénekel a szőnyegekkel borított földön ülő hívőknek.

De vannak mindennapos túragondjaink is, amikről nem lehet elfelejtenek. Baj van a karburátor túszelepével. Kikopott az állítás végett rovátkolt rész, és a kis pillangólemeznylása is kitágult. Már kétszer előfordult, hogy a tű lecsúszott a helyéről, és emiatt leállt a motor, illetve nem lehetett megindítani. Ezt a hibát itt Edirneben szeretném rendezni.

Sok az üzlet a főútcán, és mi betérünk az egyik motoros szaküzletbe, majd illő „szálem” után minden beszéd nélkül mutatón a tűt és a pillangólemezt. — Ilyenre van szükségem — gondolom.

— BMW? — kérdi a gondolatolvasó boltos.

— Nem — ingatom meg fejemet, és nem is igyekszem a motormárka felől tájékoztni, mert lassan már idehaza is ritkaságnak számít a Danuvia...

— Sajnos, nincsen, nyilatkozik végül, széttárt kezeinek beszédességével.

— De össze is lehetne ezt ragasztani (forrasztani) — vitatkozom vele, kézmozdulatokkal.

Bólint. — Ez bizony lehetséges — és szőlítja a közelben sepregető gyereket, rövid utasítással látja el, és int, hogy mi pedig kövessük a gyereket. Sikátoron keresztül, szűk utcáskába jutunk. Üzlet üzlet hátán, és műhelyek tömege szoroskodik a kis házak során. Egy kapualjból nyíló, ismeretlen rendeltetésű műhelybe nyitunk. Kisérőnk, üzletről üzletre járva nyomozza a gazdát, míg mi várakozunk.

A nagy jóakarattal műhelynek nevezett helyiség alig nagyobb kétszer másfél méternél. Ennek is egyharmadát foglalja el a téglából rakott, agyaggal tapasztott tűzhely. Mellette a kis fűjtató „madzaghúzóval” pedálhoz kapcsolva. A tűzhely közepén liternyi úrtartalmú tűztér. A földön néhány edény, itt-ott néhány kezdetleges szerszám — ez minden! Kovácműhelynek kevés, ötvösműhelynek szegényes — edényfoltozó műhelynek gyanítom. És itt fogják megjavítani a karburátor tűjét!

Jön is a mester, — sovány, keszeg emberke.

A fiú elmondja a tennivalókat, és mikor megmutatom a tűt és a lemezt, gondolkodás nélkül vesz elő a sarokban álló edényből egy kis száraz aprófát, és még kisebb darabokra tördeli, a tűztérbe teszi és meggyújtja. Apró faszéndarabkákat dob a lángoló aprófára, majd a pedállal „gázt” ad, a lángoló fa szikrázni kezd, és felizzik a faszén. Egyszerű forrasztóvasat kerít valahonnan a semmi-ből, és az izzó parázs közé teszi. Egy rozsdás, csámpás kombináltfogóval

valahogy összefogjuk a tűt a lemezkével. Sósavas oldattal megtisztítja és a meleg vasat is egy pillanatra az oldatba érinti, ahonnan forró gőz és szúrós szagú gáz csap fel, és megkezdődik a „műtét”. Forrasztóónt varázsol elő a zsebéből, és a forrasztóvas segítségével gyors, ügyes mozdulattal csöppenti az olvadó ónt a lemez és a tű összeillesztésére, majd a vasat is odatartva forrasztja össze a két-tűt.

Fordítottunk a csámpás fogóval, és most már a másik oldalról is biztosította a forrasztást.

Kész is — úgy gondolta ő; de nem én.

Most én varázsoltam a zsebemből — még egy tűt és lemezkét. — Ezen most ő csodálkozhatott. Jelbeszéddel kértem, hogy ezt is forrasszuk össze, ami hamarosan meg is történt.

— Mivel tartozom? — mutatom két ujjamat összedörzsölve, ami nemzetközi jelzés... Elhárító mozdulatot tett. — Ugyan, ilyen csekélységért? — fejezte ki a jelbeszéd. Végül a zsebébe tettem az érzésem szerint illő honoráriumot a munkáért, és kézfogással köszöntem el tőle.

A várakozó fiúnak is akartam pénzt adni, de az tiltakozva hátrált, és intetetett, hogy nem azért tette, és nem is fogadott el semmit. Tehát mégsem minden a „baksis” itt, a Keleten?

A tű egész úton kitartott, és most is ezzel működik a motor.

Jó minőségű úton futtattuk motorunkat Isztambul irányába, de száz kilométernyire előtte Tekirdag — Rodostó — felé fordítottam a kormányt.

A Márvány-tenger partján fekvő kis kikötőváros egykor II. Rákóczi Ferenc fejedelemnek és bujdosó magyarjainak adott otthont. Most szépen rendben tartott kis emlékmúzeum van a restaurált emeletes sarokházban. A ház melletti kis utca — Magyar utca — is arra emlékeztet, hogy 250 évvel ezelőtt kis magyar



Békés természetű „páncélos” cirkál a török országúton, — de sokszor vesztére

csoport lakta a házat és környékét. A tenger fölé hirtelen magasodó hegyoldalban épült házból jól rálátni a kikötőre és a végtelenbe simuló tengerre, melynek felhallatszó „mormolása” szép levelek írására készítette Mikes Kelemt.

Isztambulig a Márvány-tenger partján haladtunk, amely egy születés alatt álló sok tizkilométernyi hosszúságú nyaraló-övezet jegyeit viseli magán.

Isztambul határában ismét „BP MO-CAMP” nyújt menedéket nemcsak éjszakára, de a kitörni készülő vihar elől is.

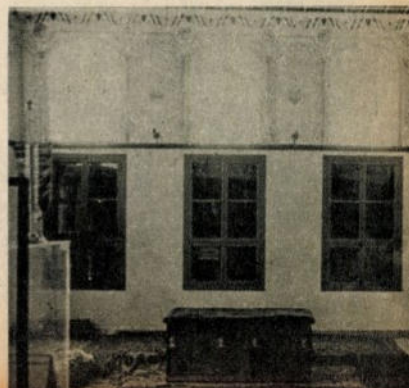
(Folytatjuk)



Edirnében volt időnk megcsodálni Törökország egyik legnagyobb mecsetjének szépségeit

A Rákóczi-ház, amely egykor a Fejedelemnek és bujdosó magyarjainak adott otthont

Meghatottan jártunk a rodostói Rákóczi-emlékmúzeum termeiben



A volánnál: DR. POGÁNY Ö. GÁBOR



Még annál sem törvénszerű az autó, a motorkerékpár iránti vonzódás, aki a technika valamelyik területén keresi meg a mindennapiravalóját, hát még az olyan emberről, aki nagyon messze esett a műszaki élettől, mint például dr. Pogány Ö. Gábor, a képzőművészet szépségeinek hivatott apostola. Pedig a Magyar Nemzeti Galéria főigazgatója szereti az autót, sőt — érti is. Először a második világháború hozta hozzá testközelbe az autót és a motorkerékpárt. Az országhatáron belül, mint légvédelmi tüzér került egy terepjáró Botond volánja mögé. Itt nemcsak az autóvezetést tanulta meg, hanem megismerte a halálfélelmet is. Aztán egy oldalkocsis Gi-

lerával kellett menekülnie. Győrtől sikerült elásnia az egyenruháját, vele együtt a jogosítványát.

Alapvetően rossz emlékként élt tehát benne az autó és a motorkerékpár. De ezt gazdagon feledtette az életét kitöltő munkája, a művészet-történet, amely iránt már kisdíák kora óta hevesen vonzódott. Elsőéves bölcsész volt, amikor belekóstolt az irodalom gyönyörűségébe is (a felszabadulás után kritikusai tevékenységének elismeréséért Baumgartner-díjjal jutalmazták). De azután belekóstolt az autózás gyönyörűségébe is...

— Az első autóm, egy harsánykék Wartburgot 1959-ben vettem. Ennek családi körben azért lett lavór a neve, mert Mikus Sándor baráti körben — egy művészársaságban — derűsen így említette találkozásunkat: „láttam a Pogányt egy lavórban”. A második, sárga színű Wartburg a Sári nevet kapta, megemlékezésül az ilyen nevű fűrgelábú háborús pejlovmra. A tavaly vásárolt 412-es Moszkvicsomat a család „Ráró”-ra keresztelte, amelynek én vagyok a „csikósa”. A Ráróval már túljutottam a harmincezer kilométeren, és ennek alapján csak a legjobbat mondhatom el róla. Az, ugye, nem hiba, hogy letört az ablakemelőkárfüle. Megjavítottam.

— ?

— Megragasztottam Epokittel. Azóta is hibátlanul tart. És egyáltalában, amit lehet, magam csinállok. Persze nem nagyjavításra gondolok, de ékszíjcsere, vagy hasonló munkát nem adok ki. Az elmúlt tizenkét év alatt nem maradtam a kocsival az országúton, pedig negyedmillió kilométer van már mögöttem. És az csak természetes, hogy a guminyomást, a savszintet rendszeresen ellenőrzöm, és ha kell, pótolom a hiányt

Meggyőződés, hogy közlekedésünk kedvezőtlen baleseti statisztikáját radikálisan megjavíthatnánk, ha sikerülne kölcsönös udvariasságra nevelni, szoktatni az embereket. Szerintem jó a Kresz, mert logikus. Arról nem is szólva, hogy ennek betartása mindenkinél személyes érdeke. Hogy betartom-e én is? Utoljára hét évvel ezelőtt vettem el tőlem betétlapot. Tudnék-e valami hasznos tanácsot adni autóstársaimnak? Igen. Rendszeresen ellenőrizték, vagy ellenőrizték kocsijukat, így az nemcsak kevesebb bosszúságot fog okozni, hanem hosszabb életű is lesz.

És hogy a képzőművészetek elismert tudora jó autós, azzal is bizonyította, hogy az öt kérdésből négyre adott helyes választ. Próbálja meg Ön is, talán mind az ötre tud válaszolni. (Ellenőrizheti magát, lapozzon a 28. oldalra.)

1. Miért nem szabad a motort zárt helyiségben tartósan járattatni?

- a) Mert erős a motorzaja;
- b) Mert a kipufogógáz mérgezést okozhat;
- c) Mert fokozott robbanásveszély áll fenn.

2. Mi a légszűrő fő feladata?

- a) Kiszűrni a környező légtérből az olajat;
- b) Kiszűrni a levegőből a nedvességet;
- c) Kiszűrni a levegőből a port és egyéb tisztátalanságokat.

3. Melyik ország jelzése DK?

- a) Dakota;
- b) Dánia;
- c) Dél-Karolina.

4. Milyen időközönként illik ellenőrizni a savszintet?

- a) Negyedévenként;
- b) Nyáron kéthetenként, télen havonta;
- c) Naponta, indulás előtt.

5. Lakott területeken általában mikor tiltott a hangjelzés?

- a) Mindig;
- b) 22 órától 06 óráig;
- c) 24 órától 04 óráig.

ILYEN MÉG NEM VOLT!

MOTORKERÉKPÁR CSEREREAKCIÓ!

Használt, de üzemképes, vizsgázott motorkerékpárját a BAV átveszi, s az átvételi ár beszámításával kizárólag a CSEPEL MINTATEREMBEN a kiválasztott új motorkerékpárt készpénzért, vagy OTP-re megveheti. Minden típusú motorkerékpár OTP-re kapható.

Részletes felvilágosítás a

CSEPEL MINTATEREMBEN

Cím: VI., Bajcsy-Zs. út 59.

Tel.: 318-150



babetta



(2.) Barátságunk ezzel a szép sárga mopeddel egyre mélyül, ami nem is csoda, hiszen becsülettel szolgál. Arról persze mit sem tehet, hogy hátsó gumija szöget fogott és kiadta lelkét. Mit tagadjam, alaposan megizsasztott a kerék kiszerelése, részben mert a hozzá adott szerszámok sajtolt villáskulcs-kombinációjával alig lehet a láncfeszítő-anyához férni, részben azért, mert a dupla lánc sok bonyodalmat okozott.

És egyáltalában panasznunk van az anyákra és csavarokra. Már egy hete éltünk együtt a Babettával, amikor (a lánccsörgésen túl) gyanús zajok törtek elő a motor tájáról. Gyanúnk a röpsúlyra terelődött, de aztán hamarosan kiderült, hogy a motor ép, egészséges, csupán a tartócsavarok és egyéb anyák lazultak meg (volt, amelyik el is vészett). Egyszóval: szerelési hanyagság okozta a bosszúságot.

És ha már a panasznál tartunk, hadd jegyezzük meg: a benzincsapra jó lett volna egy kar (most ércpénnel lehet nyitni-zárni), az egyébként ügyes csomagtartóra nagyon hiányzik egy széles gumiszalag az aktatáskánk rögzítésére.

Még valami. Végsebességénél — ami ugyan aligha lehet 40 km/óra — szítalásra hajlamos a kormányja. Hátsólámpája lehetne nagyobb. Nagyon könnyen indul; csupán egyszer makacsolta meg magát, de erőteljes taposásra mégis életre kelt a zümmögő hangú motorja.

A szakadásmentes műanyag-szerszám-tartóba csomagolt kezelési utasítás szerint megadott távolságok lefutása után a szokásos ellenőrzési munkákat kellene elvégeztetni, de mert ennek a bébimotornak nincsen kilométerórája, csak becsülni lehet a hátrahagyott távolságot.

Több olvasó arra kért választ, hogy mikor lehet már megvásárolni a Babettát és legfőképpen arra kíváncsiak, mi lesz az ára. A gondjainkra bízott mopedot nem a hazai kereskedelemről, hanem a gyártótól kaptuk, amiből az következik, hogy az illetékesek még nem állapodtak meg (legjobb tudomásunk szerint ez irányban folyamat-

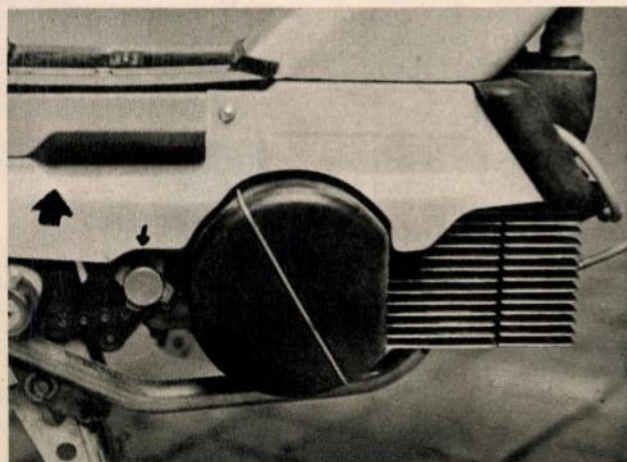
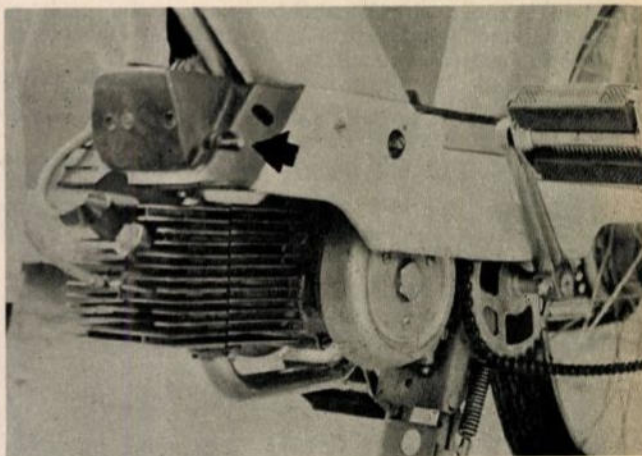
ban vannak a tárgyalások). Annyit megígérhetünk, hogy üzletkötés után hírül adjuk a Babetta forintárát.

Azt is kérdezte egy eljövendő mopedos: vajon hosszú útra alkalmas-e a Babetta? Eredetileg városi közlekedésre tervezték ezt az apró járművet, de adott esetben nagyobb távolságra is elgurul, csakhogy... a kényelemről aligha lehet szó. Mi is csak itt, a fővárosban mopedozunk vele és e célra kitűnően beválik.

A fogyasztásáról mindeddig még nem tudunk mérési adatokat megállapítani, éppen a kilométeróra hiánya miatt. Úgy tervezzük, hogy egy kalibrált külön tartályból, országúton végzünk majd egy fogyasztási próbát. Ettől függetlenül nem tartjuk lehetetlennek a két liter alatti fogyasztást.

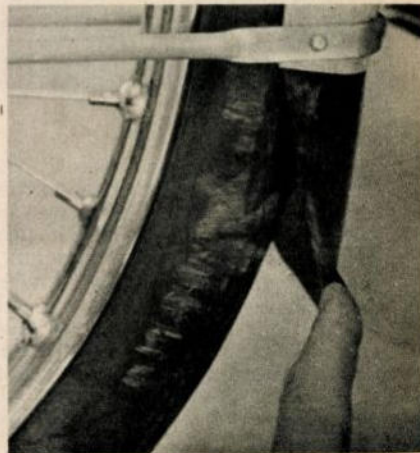
Használat közben rájöttünk arra is, hogy felesleges a motorindításnál a gombnyomással működő légszűrő bekapcsolása, nem szükséges ez még hideg motornál sem, enélkül is könnyen kel életre. (A légszűrő zárószerve önmagától nyílik, amint a porlasztó fojtószelepe — első alkalommal — zár, azaz amikor a motor beindult, és a vezető „visszaveszi” a gázt.)

Ez a gomb az úsztató. A porlasztót borító szögletes burkolatba torkolló függőleges fehér cső a légszűrőbe vezet



A sajtolt lemezvázat úgy alakították ki, hogy az adott esetben (lépcsőn) kézfogantyúként lehessen megmarkolni (nagy nyíl). Ha elfogy a benzin, vagy elromlik a motor és taposni kell, akkor ezt a csillagcsavart (kis nyíl) szerszám nélkül elfordítjuk

Lágy műanyaglap fogja fel a kerék által felhordott vizet



OLVASÓINK írják, javasolják...



Immár nyolc éve lakunk a József Attila lakótelep Ullői út felé eső részén, a Somfa közelében, ahol villamos- és autóbusszmegállók vannak és egy gyalogátkelőhely, zebrával és táblával szembetűnően megjelölve. Ennek ellenére nagyon sok itt a gázolás, a szabályosan átkelő gyalogosok elütése. Június 15-én például félóra leforgása alatt két alkalommal is történt súlyos kimenetelű baleset. Én nem tudom, hogy milyen intézkedéssel lehetne megszüntetni ezt a „fertőzött gócot”, de hogy tenni kellene ebben az ügyben valamit, azt az itt lépten-nyomon bekövetkező tragédiák ténye is bizonyítja. Amikor rendőr áll itt és csupán a járdáról figyeli a forgalmat, szemmel láthatóan mindenki udvariassan, szabályosan közlekedik. De azért lehet, hogy nem csupán a járművezetőkben van a hiba; talán még szembetűnőbb jelzéssel, a buszmegálló áthelyezésével is lehetne segíteni valamit...

DETRICH GYÖRGY
IX., Ullői út 103.

(Lapzárta után a levélró telefonon újabb halálos gázolásról értesítette szerkesztőségünket.)

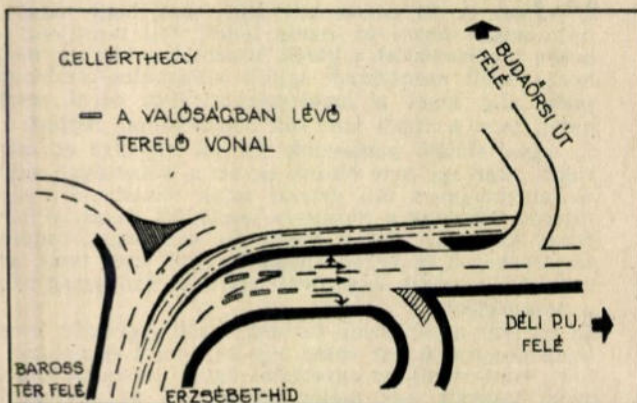


Bár tudom, hogy Önöknél nyitott ajtókat döngetek javaslatommal, mégis arra kérném a tisztelt Szerkesztőséget: közöljék le ezt a fotót, amit júliusban Hollandiában készítettem. Az ügyes kis DAF Variomatic hátsó ablakára kitett fényviszszaverő táblán az INVALIDE felírás feltűnően jelzi a közlekedés többi résztvevőjének, hogy ennek a kis kocsinak a gazdája valamilyen fokú mozgáskorlátozottsága, rokkantsága miatt járművét kiegészítő vezérlőberendezéssel vezeti. Mivel ez az esetek többségében kicsit bonyolultabb, nehezebben kezelhető szerkezet, ezért a sűrű forgalomban gyakori manőverezések közben a többi autós megértésére és türelmére van szükség. A másik előnye ennek a jelzésnek, hogy „égisze” alatt a kocsi tulajdonosa a szigorú parkolási normák alól — ahol erre a forgalombiztonság zavarása nélkül lehetőség van — felmentést kaphat. Hát, most az új Kreszünk előkészítőinek érdemes lenne ezzel a témával is foglalkozniok.

GÁRDAI DÉNES
Szeged

Nagy érdeklődéssel kísérem a mindig sok hasznos tudnivalót nyújtó „Itt így közlekedjünk” című sorozatokat. De a 11-es számban közölt cikk, amely az Erzsébet-híd budai hídfőjének közlekedését ismerteti, kissé meghökkenített. A közölt ábrán a hídról lejáró forgalom terelővonalai kétségtelenül jól, a helyes forgalmi igényeknek megfelelően vannak ábrázolva. Ám a valóság — amit az ide mellékelte ábrán is szemléltettek — mást mutat. Éppen ezért a Budaörsi út felé menők mindenképp, a Déli pályaudvar felé tartók pedig az egyik ágon kénytelenek sávot változtatni. E kényszerű és teljesen indokolatlan sávváltoztatás állandó baleseti veszélyt teremt, és csúcsforgalomban a hídról lejáró torlódását is okozza. Kérem, járjanak el az illetékes helyen, hogy az útburkolati jelzéseket a cikkükben is leközölt helyes ábrának megfelelően javítsák ki.

DR. DULÁCSKA ENDRE okl. ép. mérnök
XII., Ráth György u. 64.



Ezt a fotót „A 2550-es Gábor” jellegével kaptuk. Írója a hozzá fűzött magyarázatot így kezdte: „Fontos, kérem végigolvasni!” Nos, a fotó egy valóban furcsán elhelyezett „Elsőbbségadás kötelező” táblát mutat. Minden bizonnyal tévedésből állították fel így magán a főútvonalon Pestlőrincen, a Férihegyi repülőtérre vezető út és a Poprád utca kereszteződésénél...



TÁBLÁK és JELZÉSEK

● A hibákat a 339-193-as telefonon tessék bejelenteni
— A VILATI Forgalomtechnikai Osztálya fog jelentkezni

Mi, autósok-motorosok többségünkben igazán látó szemmel járjuk az utcákat. Ezért van az, hogy nagyon tudunk örülni minden újnak, amivel a mindennapi utazásainkat segítik. És ezért van az, hogy különösen érzékenyen — de őszintén segítőszándékkal — reagálunk a forgalmat zavaró hibákra is. Ime, néhány dolog, aminek örülünk — és amit tollhegyre kell tűznünk.



Műanyag és alumínium alkotóelemekből készült önvilágító jelzőtáblát helyeztek el az Astoria kereszteződésében. A beépített körfényeső egyenletesebb fényelosztása révén ez a típusú tábla lényegesen jobban szembetűnik. A fényvisszaverő kiegészítő tábla felírása pedig a tompított fény hatására válik olvashatóvá. Ilyen táblákból a főváros forgalmasabb útvonalain és terein most már egyre több lesz.



Az újabb típusú VILATI-lámpafejek optikai egysége kétségtelenül jobb, fénye szembetűnőbb, mint a hagyományos típusú lámpáké. Ennek ellenére nagyon sok helyütt zavarja a jelzési képek felismerését az a körülmény, hogy közvetlenül a lámpák mögött hasonló színösszeállítású, esetleg periodikusan változó fényű fényreklám van. Például a Baross téren a Keleti pályaudvar vagy a Rottenbiller utca felől jövet a Budalakk hirdetése zavar.

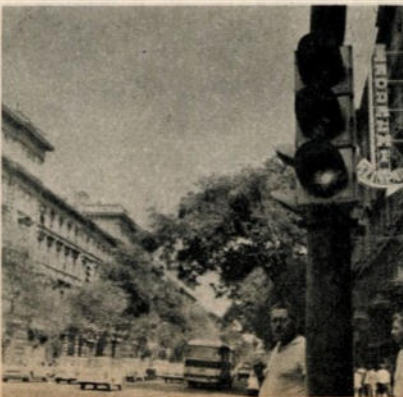
Sokan panaszkodnak, hogy a XIX. ker. Határ út és Ady Endre utca frekvenciáján és igen balesetveszélyes kereszteződésében az elsőbbségadás kötelező tábla nehezen vehető észre. Igaz. És ráadásul a meggyötört, kopott táblákat egy bizonyos szögből pontosan a fényvisszaverő András-kereszt takarja.



Igazán, őszintén mindenki örült annak, hogy a korszerűbb forgalomirányító berendezésekhez a VILATI ugyancsak korszerű és általában jól szembetűnő optikai egységeket készített. Sajnos, azért az úgynevezett fantomfény (amikor a nap belesüt a lencsébe és a jelzési-képváltozásokat nem lehet észrevenni) zavaró hatásától ezek nem mindenütt mentesek. A régi típusú lámpákkal szemben (Emke kereszteződés) az újaknál (Hősök tere) már ez is jogos követelmény.



Es az új lámpák optikai egységével kapcsolatban még valami: sok helyütt (különösen a szerény közvilágítású helyeken) zavaróan vakító fényrel világítanak. Jogos kívánság tehát, hogy a fényerősség a napszaktól és a környezettől függően változzék. Egyébként úgy tudjuk, hogy a Tesla forgalomirányító műszerezés hét különböző programra is beállítható. Erdemes lenne tehát a csúcsidők és a csendesebb órák eltérő forgalomritmusát a jelzési képek változtatásával is szinkronba hozni. Es őszintén sajnáljuk, hogy az egyébként kitűnő optikai egységek jelzési képeit látató festések lepattogzanak, fonsorozásuk „megvakul”... (Az ilyen jellegű hibákat — a forgalomirányító lámpákat és az önvilágító táblákat egyaránt — tessék a 339-193 telefonszámon bejelenteni!)



Elsőbbségadási kötelezettséget előjelző tábla Budán, az Árpád fejedelem útja és Lajos utca kereszteződése előtt. Meglehetősen magasan áll, és este teljesen a sötétbe vész. Mindkettő, de különösen a kereszteződéshez közelebb eső tábla nehezen vehető észre. Alacsonyabbra helyezve, a középső terelősízigetén megismételve és fényvisszaverő változatban (!) ezek a táblák minden biztonsággal hatásosabban védenék ezt a forgalmas és igen balesetveszélyes pontot.



A forgalomirányító lámpákban és a közlekedési jelzőtáblákon egyaránt találkoztunk a különböző jelentéstartalmú nyilakkal. Néha azonban félreértést okoz, hogy az azonos jelentéstartalmú jelzési képet a táblákon és a lámpákban sok helyütt nem azonos alakú és hosszúságú nyilakkal jelzik. Miért nem lehet ezeket egységesíteni?

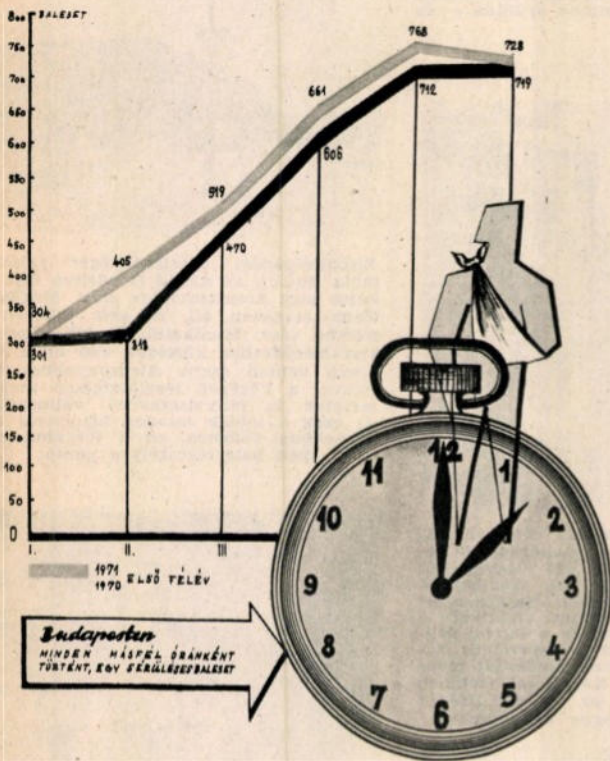
Egyik olvasónk hívta fel a figyelmünket arra, hogy a Zalka Máté téren az egyik oszlopra szerelt négy új típusú közlekedési tábla közül az egyik fényvisszaverő, a másik nem. Es ha már így adódott, miért a fényvisszaverő változatokat tették legfelülre, hiszen oda már semmiképpen nem juthat „visszaverésre” alkalmas fény mennyiség?

ALMÁSSY TIBOR

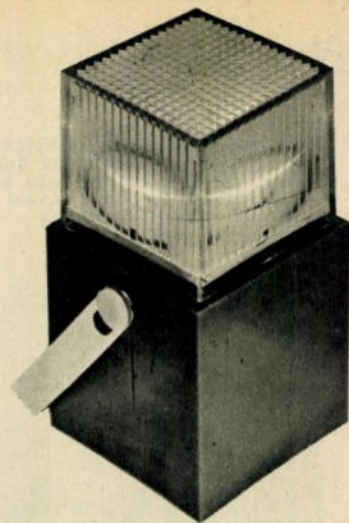


ÍRÁSBAN - KÉPBE

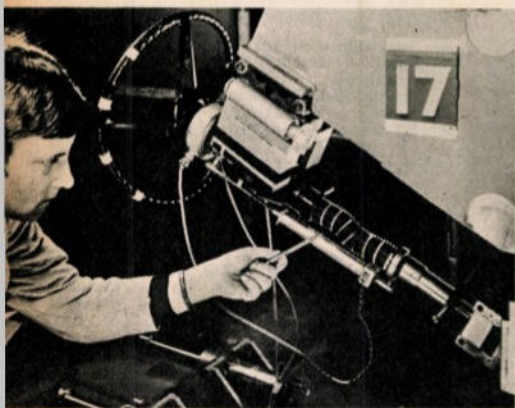
SÉRÜLÉSES BALESETEK MEGOSZLÁSA HAVONTA



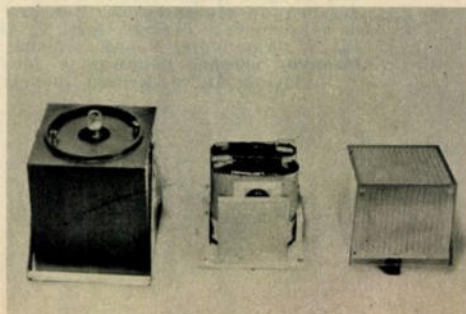
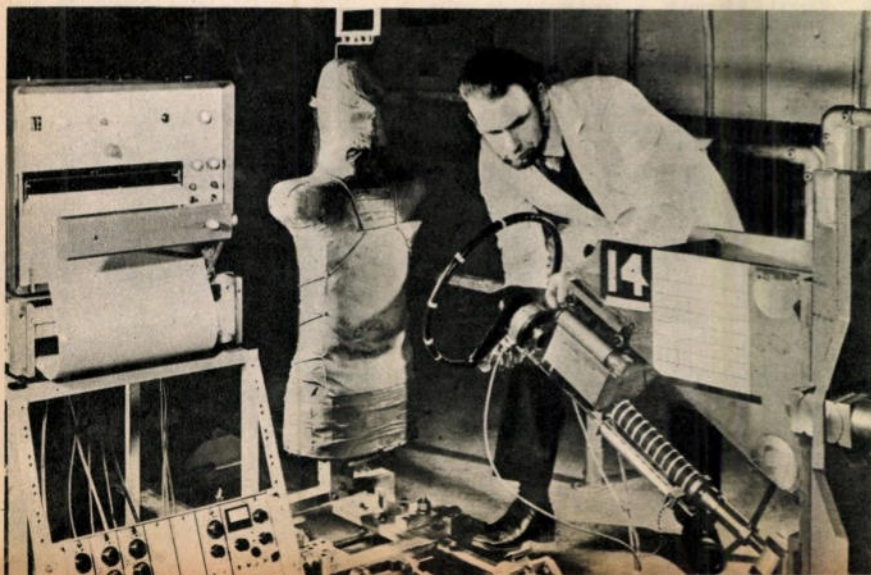
A fővárosban az idei első félévben 3385 sérüléses közlekedési baleset történt. A balesetek alkalmával 73 járművezető, 52 gyalogos és 8 utas meghalt. Az összesen 327 gyermekbaleset 41%-ának bekövetkezéséért közvetlenül a járművezetőket, a felnőtteket terheli a felelősség: 136 gyermek nem sérült volna meg akkor, ha a felnőttek betartják a közlekedés elemi szabályait!



Ez évi 11-es számunkban ismertettük Szücs Attila figyelemre érdemes újítását, a tranzistoros veszélyjelzőt. Azóta többen is érdeklődtek az ötletes lámpácska iránt, amelynek gyártása, úgy tudjuk, el is kezdődött. Örömmel adunk azonban ettől függetlenül helyet egy másik, teljesen azonos rendeltetésű találmánynak, amelynek szerzője a Kisipari Termelő Vállalat megbízásából Greff László villamosmérnök. A Stradalux elnevezésű elakadásjelző ütésálló sztirolból készült és ugyancsak tranzistoros kivitelű. Két darab lapos zseblámpaelemmel egyfolytában 18-20 óráig is világít. Ha az egyben kapcsolóként is működő világítótestet (búrát) balról jobbra kilencven fokkal elfordítjuk, a készülék villogó jelzést adva bekapcsolódik. A világítótestet továbbforgatás után egyszerűen le lehet emelni, s így az esetleg kiégett izzó is kicserélhető. Az elemek cseréjéhez csak a talprész rögzítését biztosító csavarokat kell megoldani. Karbantartást ez a változat sem igényel, hiszen kopásnak kitett alkatrésze úgyszólván nincsen. Ötletes a hordozófül megoldása: használaton kívül megakadályozza, hogy a lámpa véletlenül bekapcsolódjon. Mindent összevetve: egy nagyon ötletes, izlées kiállítású forgalombiztonsági autótartozék sorozatgyártása kezdődött ezzel. Ára, úgy tudjuk, 230 Ft, és a hírek szerint a Shell-kutaknál kívánják árusítani.



Az Accles és Pollock angol cég legújabb ütközési-energia-elnyelő kormány szerkezetével a laboratóriumi körülmények között létrehozott ütközés alkalmával a folyamat minden mozgásfázisát pontosan mérő és színesfilmre is rögzítő műszerek révén kimutatták: az energiaelnyelő kormányoszlopbetét alkalmas arra, hogy a valódi karamboloknál, hirtelen ütközéseknél a mellkast fenyegető veszélyhatásokat kivédje, illetve még nagy tempójú frontális ütközés esetén is számottevően enyhítse. Ezzel a biztonsági kormány szerkezettel most a Ford-gyár angol és németországi leányvállalatának valamennyi új típusát felszerelik. Ugyanakkor tárgyalásokat kezdtek más angol és európai autógyárakkal is az életet mentő új kormány szerkezet bevezetésére.



Itt így közlekedünk



Részben az **ÜLLŐI ÚT-FERENC KÖRÜT KERESZTÉZŐDÉSÉBEN** épülő aluljáró és földalatti-állomás építése, részben pedig a Ferenc körút rekonstrukciója új forgalmi rend bevezetését tette szükségessé. Erre azért kell különös figyelemmel lenni, mert az építkezés kezdete óta ezen a környéken gyakran kényszerültek újabb terelőútra a gépjárművezetők. Jelenleg a Ferenc körút teljes hosszában, mindkét menetirányban tilos az átmenő forgalom. Ennek megfelelően akik a Petőfi-hídról érkeznek, már a Mester utcánál le kell kanyarodniuk jobbra. Innen is, és a hídfő melletti útról is csak jobbra szabad kanyarodni. A keresztvezetésben karos rendőri forgalomirányítás van. Figyelni kell a karjelzéseket különösen a Mester utcába jobbra kanyarodóknak, mivel a hídról is és az oldalutestéről is csak jobbra szabad kanyarodni. Forgalomirányítás szünetelése idején a hídról jövőket illeti elsőbbség az oldaluterről jövőekkel szemben, akik a keresztvezetésben „Alj! elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát találnak. Változatlanul maradt a balra nagy ívű kanyarodás a Mester utcából a Petőfi-hídra. A hídfő mindkét oldal-utestétől tilos az átmenő forgalom, oda csupán célfuvarral szabad behajtani.

A Boráros tér és a Soroksári út környékéről az Üllői út irányába tartók átmenő forgalom céljára a Liliom utcát vehetik igénybe. Ez a terelőút vonal azonban nem rendelkezik folyamatos áthaladási elsőbbséggel. Így az itt haladóknak elsőbbségadással kell számolni a Mester utcánál, a Tompa utcánál és az Üllői útnál. A Mester utcai keresztvezetésben egyébként rendőri forgalomirányítás található, itt különösen a balra kanyarodó járművek besorolása okozza a problémát, hiszen itt a villamosforgalommal is kell számolni.

Nincsen viszont forgalomirányítás a Liliom utca-Tompa utca keresztvezetésében, ahol a jelenleg elterelt forgalom a már korábban oda irányított (Üllői úti) forgalommal találkozik. Itt úgyszintén „Stop” tábla található, amit a rendkívül korlátozott szabad kilátás indokol is.

Az ábrán folyamatos vonallal jelöltük az elterelt forgalmat. Ahol a vonal megszakad, elsőbbségadási kötelezettséggel kell számolni.

A szaggatott vonal által jelzett irányban csak célforgalom esetén haladjunk, ezeken a helyeken az átmenő forgalom tilos.

Az **ÜLLŐI ÚT-KÖNYVES KÁLMÁN KÖRÜT KERESZTÉZŐDÉSÉ** a jelzőlámpás forgalomirányítást megelőzően — a forgalom szabályozásának hiánya miatt — igen balesetveszélyes volt. Bár a jelzőlámpa építésével sem tekinthető végleges megoldásának az útkeresztvezetés (provizorikus jelzőlámpa, nem kivülágható jelzőtábla, útburkolati jelek, és némi szegélykorrekciók). A jelzőlámpa építésével egyidejűleg a forgalmi rend is megváltozott. Az Üllői úton mindkét menetirányban két-két forgalmi sávban csak és kizárólag egyenes továbbhaladás lehetséges.

A Könyves Kálmán körüti irányokból is

csak Kispest felé szabad kanyarodni jobbra és balra is, külön-külön forgalmi sávokból. Az eltiltott jobbra kanyarodások Kispest felől a Népligetén át, a Ganz-MÁVAG felől az Einök utcán át, a Nagyvárad tér felől a Gyáli úton át lebonyolíthatók.

Az útkeresztvezetésben forgalmi sávonkénti jelzőlámpás irányítással találkozunk. Az első olyan jelzőlámparendszer ez, amely külsőleg is megkülönböztethető a korábbi jelzőlámpás irányítástól. Ez a megkülönböztető jelzés a sodronyon vagy konzolon befüggesztett jelzőlámpák alatt és az oszlopon levők fölélt elhelyezett kis méretű (30 cm átmérőjű) haladási irányt jelző tábla. Ezzel a forgalomirányítás szünetelése idején is egyértelmű tájékozódást kapunk, hogy az adott forgalmi sávból merre kell tovább haladni.

A jól észlelhető nagyméretű jelzőlámpa-fejek az alábbi rend szerint irányítják a forgalmat:

Első fázisban az Üllői úti mindkét menetirány és az ezzel párhuzamos gyalogosforgalom kap szabad utat.

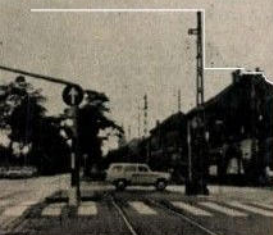
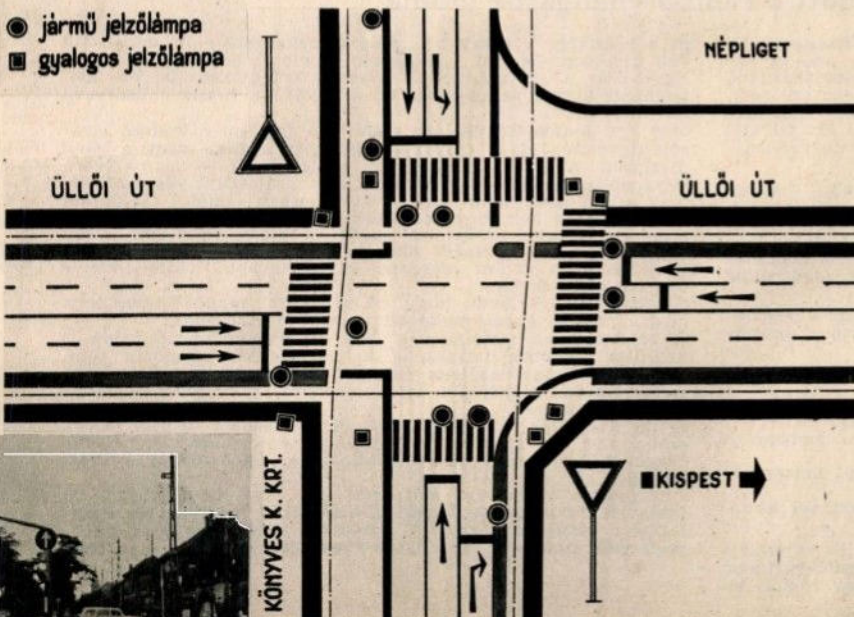
Második fázisban a Könyves Kálmán körüti a Ganz-MÁVAG felől jövő járművek és villamosok mehetnek a Gyáli út irányába, és kanyarodhatnak a gépjárművek Kispest felé, valamint a Pénzverde felől gyalogátkelőhelyen mehetnek át a gyalogosok.

Harmadik fázisban ugyancsak a Könyves Kálmán körüti irányokban ad szabad utat járműveknek és gyalogosoknak egyaránt, ebben a fázisban kanyarodás nem engedélyezett.

A Kispest felé irányuló jobbra kanyarodás ennek a fázisnak a betétjeként lehetséges, ugyanakkor a gyalogosok átkelése a Filngyár és a trolivégállomás között szünetel.

A forgalmi sávonkénti irányításról a járművezetőknek azt kell tudniuk, hogy egyazon irányból érkezve a különböző irányokba tartók nem egy időben kapják a szabad jelzést. Például a Ganz-MÁVAG felől egyenesen továbbhaladó és Kispest felé balra kanyarodó forgalmi sávok jelzőlámpái különböző időben engedélyezik a továbbhaladást. Ezzel kapcsolatosan az a lényeg, hogy a járművezetők mindig a saját jelzőlámpájukat figyeljék. Így a jobb oldali szélső forgalmi sávban haladók a jobb oldalon mindenkor elhelyezett jelzőlámpát, vagy esetleg a forgalmi sáv feletti jelzőlámpát, a belső forgalmi sávokban haladók a forgalmi sávok feletti sodronyon vagy konzolon elhelyezett jelzőlámpát, a bal oldali — közép vonal melletti — forgalmi sávban haladók pedig a bal oldali járdaszíjgömbölyű vagy sodronyon, esetleg konzolon befüggesztett jelzőlámpát figyeljék.

- jármű jelzőlámpa
- gyalogos jelzőlámpa



jékoztatja a mi szándékunk felől. Ezt pedig tegyük meg inkább kétféleképpen, mintsem hogy a közlekedési partnerek bizonytalanságban legyenek a mi további terveinket illetően.

HORVÁTH KÁLMÁN — NAGYKÖRÖS

és TÖBBEKNEK. Nem csupán Ön, hanem nagyon sok sorstársa is érdekli, hogy az ország minden részéből az írta, hogy az idei 8-as számunkban ismertett új szovjet gyártmányú rokkantautót mikor lehet nálunk kapni. A cikket a Szerpuhovi Motorgyárból V. Lucev főkonstruktőr írta az AM részére, és a bevezetőben mi valóban úgy ítéltük meg, hogy ez a változat minden szempontból kielégítene hazánkban is az ilyen járművekkel szemben támasztott követelményeket. Hozzá tettük azt is, hogy adott esetben nagy segítséget jelenthetne a rokkantkocsik hazai típusválasztékának kiegészítéséhez. Ez persze csupán óhaj és javaslat volt részünkről is, hiszen a kocsik behozatalával kapcsolatos intézkedésekről nem volt semmilyen pontos értesítésünk. És most, néhány hónap távlatából is csak azt tudjuk írni: az Egészségügyi Minisztérium illetékesi változatlanul keresik ugyan a lehetőséget annak, hogy a rokkantkocsik hazai típusválasztékát mind több, jobb és gyorsan beszerezhető márkával tudják kiegészíteni, azonban ez idő szerint csak a 350 kcm-es motorral hajtott, háromkerékű Velorexre és — igen korlátozott számban — a Trabant-Hycomatra fogadhatnak el előjegyzéseket. Kérjük tehát Önt és valamennyi érdeklőt, hogy a rokkantkocsira vonatkozó igényléseiket közvetlenül a Fővárosi Tanács Egészségügyi Főosztályához, vagy vidéken a lakóhely szerint illetékes megyei tanács Egészségügyi Osztályához szíveskedjenek beküldeni, mert az ilyen igényléseket ott intézik, és ők ezzel kapcsolatban pontosabb és gyorsabb információt tudnak adni.

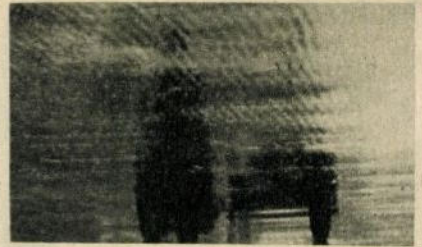
MANDL ANTAL — MISKOLC. Többször írtunk már arról, hogy amikor a főtúvonal kanyarodik, az ott haladó jármű tulajdonképpen nem tér el eredeti haladási irányától, tehát a Kresz előírásai értelmében nem kell az irányváltoztatást jeleznie. De amikor a főtúvonal kanyarodási helyéhez más utcák, utak is forkollnak, vagy azt keresztezik, mindenképpen helyesebb, ha irányjelzést használunk. Az irányjelzésnek ugyanis az a célja, hogy a közlekedés többi résztvevőit tá-

CSOMÓS JÁNOS — GYULA. Az előző, Mandl Antal nevére küldött üzenetünk lényegében választ ad az Ön problémájára is.

DÉNES JÓZSEF — NAGYKANIZSA. Az Autobianchi személyautógyárat 1955-ben fejlesztette ki a Fiat és a Pirelli gyár egy régi Bianchi elnevezésű kisüzemből. A Primula a Milánóban dolgozó gyár egyik különleges, korszerűnek mondható típusa. Az elől keresztben elhelyezett négyhengeres, soros, Fiat-1100 típusú motor, amelynek lökettérfoga 1221 kcm, futar-lökete 72x75 mm, a mellő kerekeket hajtja meg. Függszelepek, a zajtalan vezérműtengelyt lánchajtás forgatja. Legnagyobb sebessége 135 km/ó, DIN szabvány szerinti fogyasztása 7,8 liter/100 km.

ZENTAI BÉLA — BUDAPEST. Haragos levelével teljesen egyetértünk. Nemegyszer írunk is, képeket is közzétünk arról a „tura” szokásról, hogy házmesterek vagy boltvezetők különféle primitív jelzésekkel sajtáztatnak ki közterületet, és saját hatáskörükben meg akarják „tiltani” — gyakran két autónyi helyen is — a parkolást. Nyugodtan meg lehet ott állni, sőt várakozni is. De ha közelben rendőr van, közérdekelt szolgál az az autós, aki figyelmezteti erre. No és a rendőr is közérdekelt szolgál, ha ilyenkor nemcsak eltávolítja ezeket az önkényes helyfoglaló jelzéseket, hanem utána jár annak, hogy ki rakta oda, és kiszabja az ezért járó büntetést. Sajnálatos dolog, hogy a rendőrök, tudomásunk szerint nem nagyon indítottak meg eljárást ilyen ügyekben. Pedig ideje lenne elkezdeni! (Persze azért nézünk kell a másik oldalra is. Valóban előfordulhat, hogy valamely áru vagy tüzelőanyag érkezését jelezték, és azt mondhatni, hogy közérdeknek tekinthető az is, ha ehhez bizonyos ideig biztosítják a helyet. A rendőr azonban meggyőződhet ennek az indokoltságáról.)

KLÉBERT JÁNOS — SZAR. A Biztosító természetesen — amint Ön is írja — nem vállal felelősséget a karambolozott jármű kijavításának minőségéért. A Biztosító a kár megtérítését vállalja: készpénzben és nem természetben. (Mint-hogy az Ön esetében, lévén a kár 5000 forintnál kevesebb, előre ki is fizették a megbecsült és Ön által is elfogadott kár összegét.) A gépjármű tulajdonosának a



... hogy mit ábrázol a kép. Milyen fajta járművet vél felismerni a kedves Olvasó, milyen körülmények között? (Könynyitással: a teljes fénykép megjelent az AM-ben.) A megfejtéseket kérjük szeptember 5-ig beküldeni. A három ajándék-könyvet azok között sorsoljuk ki, akik legjobban közelítik meg a helyes választ.

A 14. számban megjelent képtorzóra nagyon sokan ismerlek rá, valóban a BMW Touring 2000 tli modellről készült a teljes kép. A könyveket a következők nyerték: **MIREISZ TIBOR** (Bp. XII., Bőszörmenyi út 36/b.) — **VOWZA TIBOR** (Nagykálló, Lenin u. 33.) és **IFJ KEM PÁL** (Szolnok, Vörös Csillag út 46.).

dolga, hogy, mint megrendelő, a javítótól ne vegye át a rosszul végzett munkát. Persze, előfordulhat olyan hiba, amit csak később lehet észrevenni. Tudni kell azonban, hogy a javítást végző üzemnek — vagy kisiparosnak — minden ilyen munkáért 6 hónapig, illetve 10 000 kilométerig garanciát kell vállalnia. Ez a garancia természetesen csak a kijavított szerkezetekre, részekre vonatkozik — de a javító mindenképpen felel a műhelyéből kikerült gépjármű üzembiztonságáért!

A VOLÁNNÁL...

A 20. oldal cikkének teszt-megfejtései: 1/b — 2/c — 3/b — 4/b — 5/b.

AUTÓSOK, GÉPKOCSIVEZETŐK, FIGYELEM!

Megszaporodott a rádióorvhallgatók száma

Biztos vagyok benne, hogy mindazok, akik elmulasztották a gépkocsijukba szerelt rádiókészüléket bejelenteni, nem a negyedévenként esedékes 30 forintot akarták megtakarítani. Ennyiért még az egészes kis pénzű embernek sem éri meg, hogy kiszerezessék vagy szabálysértőnek titulálják, — hát még a kocsi tulajdonosoknak, akikről, ha nem is lehet azt állítani, hogy töképezesek, de nem lehet tétel számukra negyedévenként 30, azaz havi 10 forint.

Akkor hát mi lehet az oka annak, hogy még mindig sok, sőt egyre több a rádióorvhallgató hazánkban? Csak arra gondolhatunk: nem tudják, hogy a gépkocsiba szerelt rádiót is be kell jelenteni. Persze a törvény, a rendelet nem ismerése nem jelent védelmet a kihágást elkövetők, a szabálysértők számára! Ha felfedezik orvhallgató mivoltukat, a bírság nem maradhat el.

Múlt évi október 1-én lépett életbe az új Rádió és Televízió-szabályzat, amely kimondja, hogy az üzembentartó a műsor-vevő készüléket a postának köteles bejelenteni.

Be kell jelenteni külön-külön:

- a rádiókészüléket, a televíziókészüléket,
- a járműbe beépített rádió- és televíziókészüléket,
- a társasrádiót és a hozzá csatlakoztatott külön hangszórókat,
- a jogi személy által üzembentartott valamennyi műsorvevő készüléket,
- a bejelentésben megjelölt helyen kívül 30 napon túl üzembentartott műsorvevő készüléket.

Mit jelent pontosan ez az utolsó tétel? Valakinek pl. nyaralója vagy hétvégi háza van, ahol tavasztól ősziig hosszabb-rövidebb időt tölt és ezekre a hónapokra levisz magával egy rádiót. Ha

ez a készülék — akkor is, ha csak táskarádió — 30 napon túl van üzembentartva, be kell a postának jelenteni.

Egyébként a táskarádiót az állandó lakóhelyen is be kell jelenteni abban az esetben, ha a lakásban másik műsorvevő készülék nincs.

Még egy fontos tudnivalóra szeretném felhívni a kedves olvasók figyelmét. Ha a család szétköltözik, férjhez megy a lány, megnősül a fiú, a házastársak különválnak — és jöllehet ugyanabban a lakásban, a lakás egy leválasztott részében, de már a szülőkkel nem közös háztartásban élnek, rádiójukat ugyancsak be kell, hogy jelentsék.

Nem kell viszont bejelenteni az üzembentartó és a vele közös háztartásban élő személy által a bejelentésben megjelölt helyen üzembentartott második és a további rádió-, illetve televíziókészülékeket.

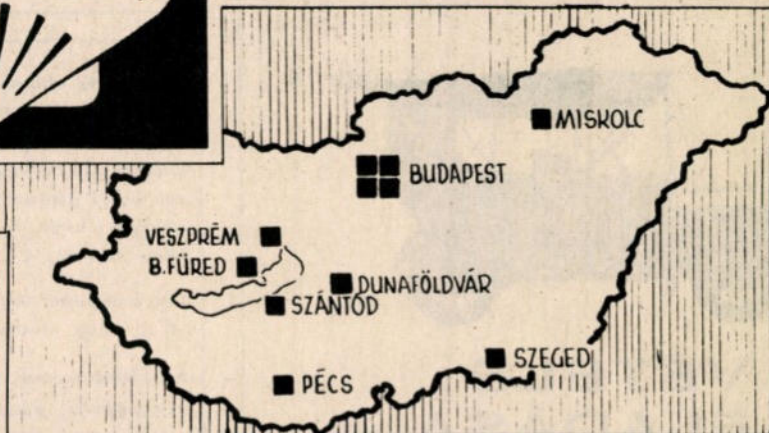
Könnyen elképzelhető, hogy ez az utóbbi mondat tévesztette meg a kocsiba épített rádióval rendelkező autósokat.

A bejelentésnek tartalmaznia kell az üzembentartó nevét, a készülék üzembentartásának helyét (lakás, telephely stb.), illetőleg járműbe beépített készülék esetében, a jármű nyilvántartási számát (rendszer, lajstromszám), a készülék beszerzésének időpontját.

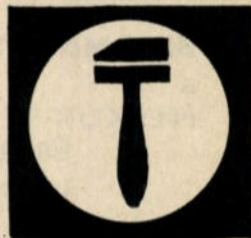
A rádiókészülék üzembentartójának a készülék megszerzésétől számított 8 nap alatt kell a bejelentést megtennie, lakóhelyétől függetlenül, bármely postahivatalnál. A bejelentésről a posta igazolást ad.

Az igazolás egyben az előfizetési díj első nyugtázásáig az üzembentartási jogosultságot is bizonyítja. A bejelentés elmulasztása esetén is meg kell fizetni az előfizetési díjat, sőt a mulasztás szabálysértési eljárás megindítását vonja maga után.

Mezőfi László



**TÖLTŐÁLLOMÁSAINKNÁL
ÜZEMANYAG ÉJJEL-NAPPAL
SERVICE 6-22^h-IG
AUTÓ-ÁPOLÁSI CIKKEK**



MOTOROSOKI

Vízhatlan bőreres motorosnadrág 186 Ft
Cipzárás lemebdzsek 296 Ft
Sörga vitorlósöltőny 410 Ft
Készíti: **FABIAN JÓZSEF**
Bpest VII., Majakovszkij u. 1.

Összes keleti és nyugati

AUTÓLENGÉSCSILLAPÍTÓK

teljes felújítása
gyors cserével!

Garanciával!

Vidékre utánvétellel

KERÉKEGYENSÚLYOZÁS
legmodernebb műszerrel
DIJTALAN BEVIZSGÁLÁS

„BÁRDI AUTÓTECHNIKA”
A SZAKMA MESTERE
Bp. VI., Szondi u. 15.
Telefon: 329-449



WARTBURG

TRABANT
motorfelújítás 3 nap alatt; kuplung cse-
rjét 1 nap alatt, egyéb futójavitást és
mindennemű karosszérialakatos munká-
t garanciával vállal

KUCSMA LÁSZLÓ
autószerelő mester
Bp. XIV., Lipótvár u. 7.

AUTÓÚVEGEZÉS

**FŐVÁROSI JAVÍTÓ-SZERELŐ
VÁLLALAT**



**AUTÓÚVEGEZŐ
RÉSZLEG**

Bp. X., Kőbányai
út 43/b.

Telefon: 336-502

**Elektromos és
mechanikus elven
működő
autóműszerek
javítását**

jótállással, rövid határidőre vállaljuk.

BUDAPEST XIII., Pozsonyi út 30.
Tel.: 494-395.

PÉCS I., Zsolnay V. út 44.

LENGÉSCSILLAPÍTÓK

Skoda Octavia
Opel Rekord
Simca, Fiat
Wartburg
Trabant
Moszkvics stb.

Javitása jótállással

HORVÁTH L.

Budapest IX., Telep u. 2/e.
(Hámán Kató út sarok)
Telefon: 144-513

Gépkocsikerekek statikus és
dinamikus kiegyensúlyozása
nagy pontosságú elektronikus
géppel

BALASSA

Bp. II., Szajkó u. 18. – Tárogató köz
(Vöröshadsereg útja 90. számnál balra)
Tel.: 157-170

A kerekek egyensúlyi viszonyainak
díjtalan vizsgálata

AUTÓKERÉKRE DISZKARIKA
minden típusra készen kapható
PORVÉDŐ-SAPKÁT, LÁMPAKERETET

készíték

Vidékre utánvétellel

BOTH fémnyomó

Bp. VI., Rudas L. u. 15.
(Nyugati pu-nál) Tel.: 117-699



H A SZEMÉLYAUTÓK Z N Á L T



VÉTELE ELADÁSA

BIZOMÁNYI ÉRTÉKESÍTÉSE

a
**MERKUR SZEMÉLYGÉPKOCSI
ÉRTÉKESÍTŐ VÁLLALAT**
telepein:

BUDAPEST XIII., Róppentyű u. 73.
DEBRECEN, Balmazújvárosi út 3.
SZEGED, Vásárhelyi Pál u. 4.
SZÉKESFEHÉRVÁR, Széchenyi út 94.
SZOMBATHELY, Tolbuhin út 36.

**AUTÓKERÉK DISZTÁRCSÁK
DISZKARIKÁK,
SPECIÁLIS KÉSZÍTÉSE MINDEN TÍPUSRA**
Vidékre utánvétellel
MESZÁROS fémmnyó
Bp. VI., Csengery u. 66. Telefon 127-584

Lakosság és közületek részére személy- és tehergépkocsikra belső, külső huzatok, takarók, ponyvák hozott és saját anyagból, kívánóság szerinti készítését, valamint minden típusú gépkocsira, járműre való kárpitozását, kárpit tisztítását rövid határidőre vállaljuk.

Megrendeléseket lakosságtól és közületektől az alábbi helyeken fogadunk el:

Belső-külső huzatok, ponyvák:
BUDAPEST XI., BARTÓK BÉLA UT 115.
TELEFON: 665-194

Kárpitozás, kárpittisztítás:
BUDAORS, BUDAPESTI UT 24.
TELEFON: 662-773

Központ:
**PEST MEGYEI SZOLGÁLTATÓ ÉS
CSOMAGOLÓ VÁLLALAT**

Budapest XII., Kékgolyó u. 6. sz.
telefon: 153-689

MŰHELYGÉPKOCSI GENERÁTOROS UTÁNFUTÓVAL

A gépeskocsi berendezése:

EMU-250 tip. Egyetemes eszterga
EP-a 13 tip. Asztali állványos fűrőgép
ACS-1 tip. Asztali köszőrű
„DISSOUS” Gázpalack 40 lit.
„OXIGÉN” palack 40 lit.
Elforgatható satuk
Osszecsukható hegesztő asztal
Kéziszerszámok, tartozékok stb.

Az utánfutó berendezése:

4 VD8/8-2 tip. 4 hengeres, légh. dizelmotor
SHX-180 M4 tip. generátor 20 kVA
2 db akkumulátor 12 V-95-Aó
SCH-250 U Félvezetős ivhegesztő transzformátor

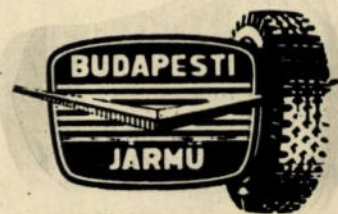
A jármű kiválóan alkalmas általános javító és szerelő munkák elvégzésére, olyan településeken és munkahelyeken, ahol az energiaellátottság nincs biztosítva.

Gyártja:

BUDAPESTI JÁRMŰ SZÖVETKEZET

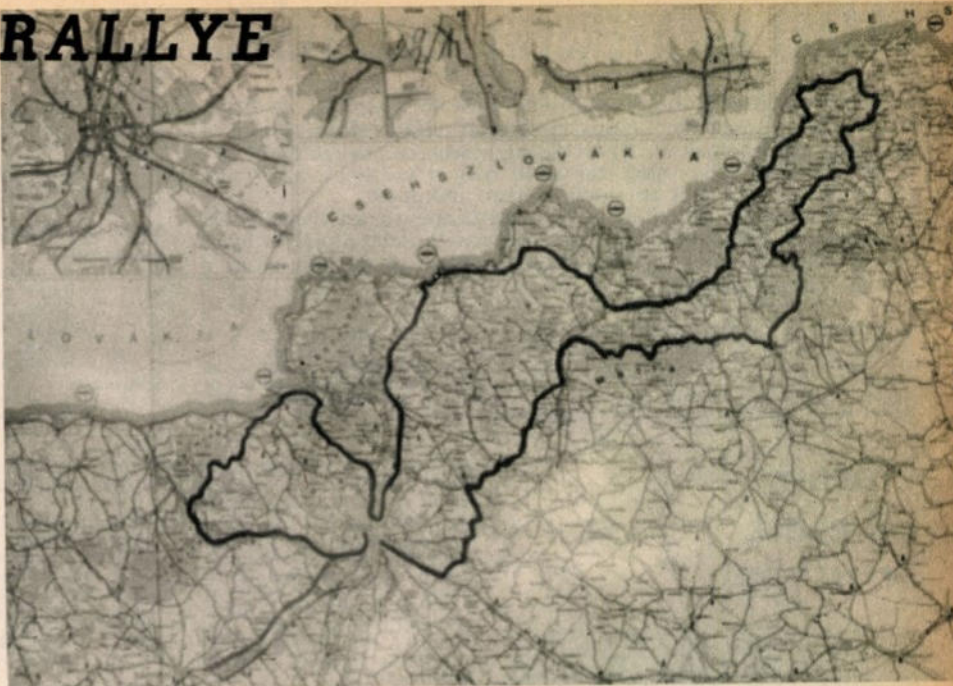
Budapest XI., Temesvár u. 19-21.

Telefon: 450-565



CORDATIC RALLYE

Immár tízedszer gyűlekeznek a rallye-sok a nemzetközi verseny rajtjához, amelyre augusztus 28-án, 0 órakor kerül sor a Hűvösvölgyben, a Széppuhászné út sarkán. A közel 1500 km-es útvonalra 70 főnyi mezőny indul, hogy a tavalyi 60 km-es átlaggal szemben 70 km-es átlagsebességgel teljesítve a távot, 29-én éjjelkor érje el az Ullői úti Aero-szállónál levő célt. A rajt után gyorsasági szakasszal kezdődik a vetélkedő, majd rátérnek az M1-es útra. A tarjánai elágazástól újabb gyorsasági szakasz következik, majd Bajna, Esztergom után megint gyorsasági szakaszon mérik össze az erőket. Budapest (az első kocsik érkezési ideje: 2,40), Vác, Balassagyarmat (3,53) Salgótarján, Péterváására (4,35) Ozd, Ragály (5,35), Rudabánya (6,19), Szilvásvárad (7,00) érintésével érkeznek a Rézervátumba, ahol az ötödik gyorsasági szakaszra kerül sor (a szilvásváradai bejárattól a bányahegyi elágazásig). Ezután Eger (7,40) Parád, Pásztó, Aszód (9,24), Vecsés, majd újra Budapest (Aero-szálló) az útvonal. A kötelező 90 perces pihenő után, 12,00 órakor tovább indul a mezőny, mégpedig a lefutott útvonalat teljesítik — az ellenkező irányban. A legjobb hazai rallye- és túraversenyzőkön kívül rajthoz állnak majd a szovjet, lengyel, csehszlovák, osztrák, bolgár, NDK- és NSZK-beli rallye-versenyzők.



TÖBB TÁMOGATÁST ÉRDEMELNEK

Vegye szó szerint a kedves Olvasó: sokat veszített augusztus első vasárnapján, aki nem látta a Mávaut által rendezett bajnoki kartversenyt. Igaz, agyforraló volt a hőség, a Mávaut Andor utcai forgalmi telepének udvara sem volt ideális versenypálya, mindennek ellenére izgalomban fordultas sportsemege volt ez a jó értelemben vett motorosított pankráció. Éppen ez a „testközeli” harc adta meg a verseny savát-borsát, és ragadta magával a verezítkezés áldozatát szívesen vállaló nézők kis számú csapatát.

A kartosok lelkes istápolója, *Dvorszky Nándor* szerint van lemérhető előrelépés mind a versenyzők, mind a kartok fejlődésében, de nem az aktív sportolók számának emelkedésében. Az ok: a sportegyesületek szűkkelésége! (Az autósakma sportegyesületeinek, érzésünk szerint hasznos feladata lenne a kart-szakosztályok felállítása és támogatása, mint ahogy az némely vállalatnál mintaszervezően működik is.)

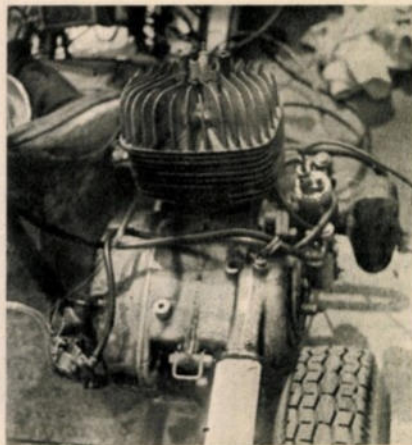
Ebben a versenyágban, többek között az a szép, hogy nincsen megnyert, vagy elvesztett verseny. Igaz, fontos szerep jut a technikának, de éppen úgy részese a győzelemnek a versenyző ügyessége, bátorsága. Mint a vérbeli szokék, úgy nyargalják meg ezeket a száguldó zsámolyokat, amikor fej-fej mellett lőnek be a kanyarokba. Ilyenkor nem ritkaság a „bodicsek”, de ez legtöbbször sportszerű keretek között zajlik le, és a két pankrátor ökölrázás nélkül folytatja egymás hajszolását. Ilyen csattanást nem is egyet láttunk.

Meglepetésről az idén első versenyét futó *Horváth József* (Mávaut) gondoskodott, aki 98 kcm-es McCullogh-jával megszorogatta az éllovasokat. A Csepeli Papírgyár SE versenyzője, *Szűcs József* látszólag erőlködés nélkül nyerte ezt a bajnoki futamot, de kézben tartotta a győzelmet a sokszoros bajnok *Tóth László* (Jászberényi Volán), majd később az ugyancsak jászberényi *Szarvas Béla* is.

A kart-sport nagyobb támogatást érdemelne, legalább annyit, mint amennyit a baráti országokban e versenyág élvez.

EREDMÉNY. SZENIOROK: 1. Szűcs József, Csep. Papír, 70 pont — 2. Szarvas Béla, Jászb. Volán, 64 — 3. Tóth László, Jászb. Volán, 63 — 4. Erdel Sándor, Malév, 60 — 5. Sebestyén Mihály, Kaposvári Volán, 58 — 6. Horváth József, Mávaut, 55 — 7. Fehér Ferenc, Pestvid. Gépgyár, 52 — 8. Ürmös Sándor, Csep. Papír, 49 — **JUNIOROK:** 1. Szántó László, Epfu — 2. Nyéki László, BKV Előre — 3. Györi László, Csep. Papír — 4. Beryák János, Ép. Gép. — 5. Nyíri Lajos, Jászber. Volán — 6. Koklesz László, Csep. Papír — 7. Dabí Lajos, Mávaut — 8. Kraft Ferenc, Mávaut; — **CSAPATVERSENY:** 1. Jászberényi Volán, 5 — 2. Ép. Gép., 11 — 3. Mávaut, 11 — 4. Csepeli Papír I., 15 — 5. Csepeli Papír II., 17.

Igy lesz forgótárcsás vezérlésű a hagyományos MZ-ből



Ebből a képből is lemérhető a kartok irama...



Ekkor éppen a jászberényi Szarvas Béla (15) volt esélyes a győzelemre, de élre kerülhetett volna akár az öt üldöző Sebestyén Mihály is



GOKART KUPAVERSENY MOSZKVÁBAN

A Moszkvai Autóklub július 25-én rendezte a Gokart Barátság Kupa III. futamát a Luzsnyiki-stadion előtti téren. Mivel a Szovjetunió népeinek V. Nyári Spartakiádjá sok érdeklődőt csábított el, csak félház előtt tartották meg a versenyt, amelynek eredményei a korábbi futamok szerint alakultak.

Különös élményt jelentett a szovjet tizenéves kartversenyzők mintegy 150 főnyi mezőnye, akik 50 kcm-es kartjaikkal érdekes és izgalmas futamokon bizonyították, hogy biztosítva van a szovjet kart-utánpótlás.

EREDMÉNY: 1. Koch, NDK — 2. Büttner, NDK — 3. Bedfich, CS — 4. Schulz, NDK — 5. Sillin, SU — 6. Rychter, PL... — 12. Szűcs... — 17. Laufer... — 22. Szarvas... — 24. Novák. **CSAPATBAN:** 1. CS — 2. NDK — 3. SU — 4. PL — 5. H. Az eddig lefutott 3 verseny alapján Koch vezet Bedfich és Schulz előtt, csapatversenyben Csehszlovákia, NDK, Szovjetunió, Magyarország, Lengyelország a sorrend.

Három elkésett crosskép



Az egyik a nagyszerűen sikerült kiskunlacházi bajnoki versenyen készült, amelyen a fiatal Kiss László a legszabályosabban maga mögé utasította a két bajnokot, Mohácsi Jenőt (2) és Bányai Józsefet.

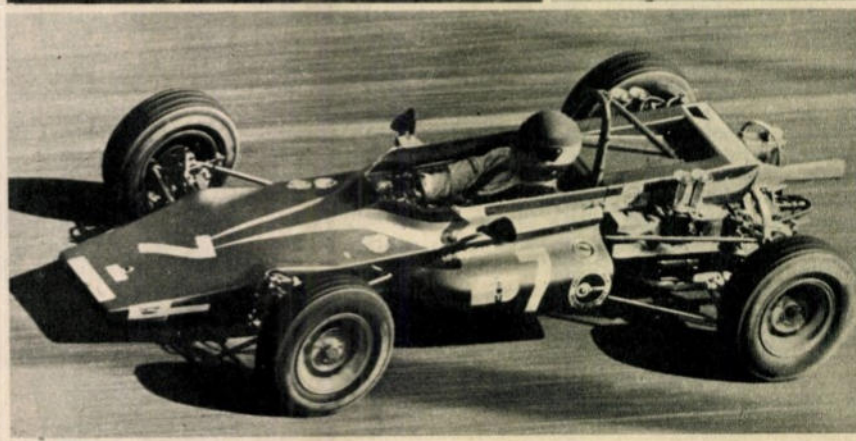
A másik fotó az angol Motor Cycling újságban jelent meg az elmúlt 11 esztendő világ-és Európa-bajnokairól. Balról a szovjet Viktor Arbekov áll, aki 1965-ben volt a világ legjobb crossozója, mellette az angol Dave Bickerst látjuk, ő 1960-ban és 1961-ben bizonyult a legkiválóbbnak. Harmadik a négyszeres (1964, 1968, 1969 és 1970) világbajnok belga Joel Robert (aki valószínűleg 1971-ben is folytatja sikersorozatát), mellette az ugyancsak négyszeres győztes, a svéd Torsten Hallman áll (1962, 1963, 1966 és 1967). Az osztrák Puch-gyár leszerződött az angol H. Everts és a motoron ülő belga Ch. Gouverneur versenyzőket, hogy nyargalják meg az USA-tornán a gyári 125-ös versenymotorjait. A kirándulás eredményes volt, ez a kép a tizedik győzelem után készült.

És befejezésül egy kép nélküli hír. Július 28-án, a jugoszláviai Kutinában rendezett nemzetközi versenyen 8 országból 25 crossozó állt rajthoz. A nagy iramú versenyt az NSZK-beli G. Eckenbach nyerte; a Zalka versenyzői jól szerepeltek: Reiterer az 5., Kökényesi a 8., Miklós a 9. helyet foglalta el.



SUPER VAU

(ejtsd: Szuper Fau) a neve ennek a Forma-1-hez nagyon hasonló versenyautónak, amelynek erőforrásául a VW-411-E motorja szolgál. A szabályoknak megfelelően felkészített motor mintegy 120-130 lóerős, és ez, a leghosszabb áttétellel 220-230 km/óra végsebességhez elég



CÍMLAPUNKON:

Az angol Triumph „Stag” sportkocsi

(Gyári fotó)

„Autó-Motor” — Főszerkesztő: B. Pór Ibolya. — Megjelenik havonta kétszer, 6-án és 21-én. — Szerkesztőség: Budapest V., Bajcsy-Zsilinszky út 22. V. em. — Levélcím: Budapest 5., Pf. 582. — Telefon: 112-888. — Felelős kiadó: Sala Sándor. Kiadja a Lapkiadó Vállalat. (VII. Lenin körút 9-11. Telefon: 221-285.) — Terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető a helyi (Budapest) a kerületi kézbesítő postahivataloknál és kézbesítőknél. Előfizetési díj negyedévre 18 Ft, fél évre 36 Ft, egész évre 72 Ft. — Előfizetés külföldről: a Kultúra Könyv és Hírlap Kúkereskedelmi Vállalatnál (Budapest, 62., Pf. 149), vagy a külföldi képviselőiteknél. **Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza**

INDEX: 25.108

71.6455 Egyetemi Nyomda, Budapest. — Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



Utólag a Velka Cenáról



Ebben a különös, fekvő testhelyzetben, JET sisakkal a fején sikerült lencsevégre kapni az angol Paul Smarth-ot, amint a 7. körben kiállt 350-es Yamahájával, hogy melléfeküdve próbálja megállapítani a hiba okát. Smarth nagyon jó versenyző, motorja is rendelkezik a szükséges „cuccokkal” (a sisak ára — átszámítva — mintegy 2800—3000 forint). Az angol fiú nem folytatta a versenyt, ebben is osztozott Szabó Lacival, akivel — ekkor — azonos volt a pontja a VB-listán

Nem is olyan régen megírtuk, hogy Dieter Braun 30 ezer márkáért eladta a második világbajnokságot nyert 125-ös, kéthengeres, vízhűtéses Suzukiját Anton Barthol osztrák versenyzőnek. Nos, itt vannak mindketten, a Velka Cenna melegítő-pályáján: a vevő és az „áru”. Sokat dolgozott az osztrák fiú a motorján, mégis kiesett a versenyből — motorhibával

(RÓZSA GYÖRGY felvételei)



A jövő nagy ígérete a most 20 éves angol Barry Sheene, aki üstökösként jelent meg Idén a motorsport egén. Amikor a brnói depóban azt kérdeztem, hogy mi a foglalkozása, tanult mestersege, a legtermészetesebb hangon így válaszolt: **MOTORKERÉKPÁRVERSENYZŐ**. Így mondta, nagybetűkkel! Majd magyarázatul hozzáfűzte, hogy 16 éves koráig diák volt, aztán kivett magának egy hosszabb üdülést. Ekkor került össze Phil Readdel, aki tehetséget vélt benne felfedezni... és így lett belőle motorkerékpárversenyző. És bár eddig nem sokat hallott az AM-ről, szívesen írt üdvözlőt lapunk olvasóinak, különösen miután megmutattam neki néhány lappéldányt

To Auto-Motor
Readers with best
wishes from
19/7/79 Barry Sheene

Kétnapos verseny a szőke Tiszán

Valami baj van a magyar motorcsónaksporttal. Ámbár a megkésett idénynyitó szegedi nemzetközi verseny nem volt unalmas. Sőt. Igaz, a hazai siklóhajó-sport nem kényeztette el eredményeivel a szép számú közönséget, mégis tetszett a Szegedi Ünnepi Játékok programjába illeszkedő találkozó, amelyre Csehszlovákiából, Ausztriából, az NDK-ból és az NSZK-ból érkeztek versenyzők.

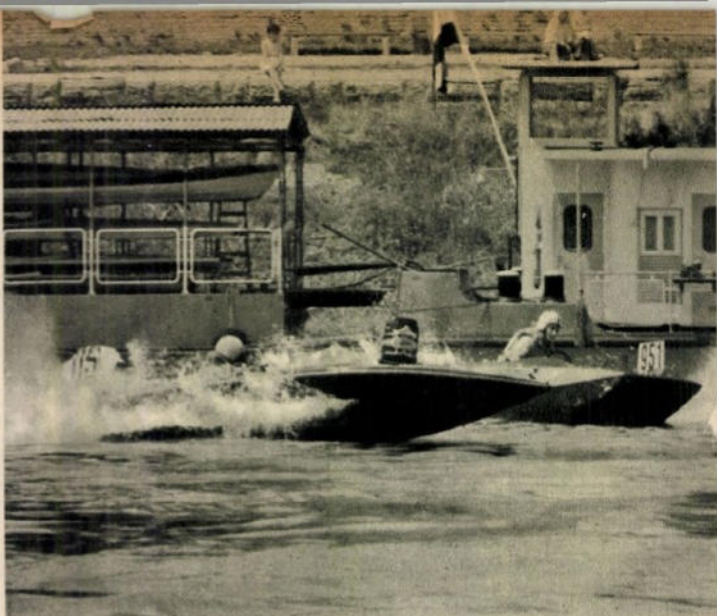
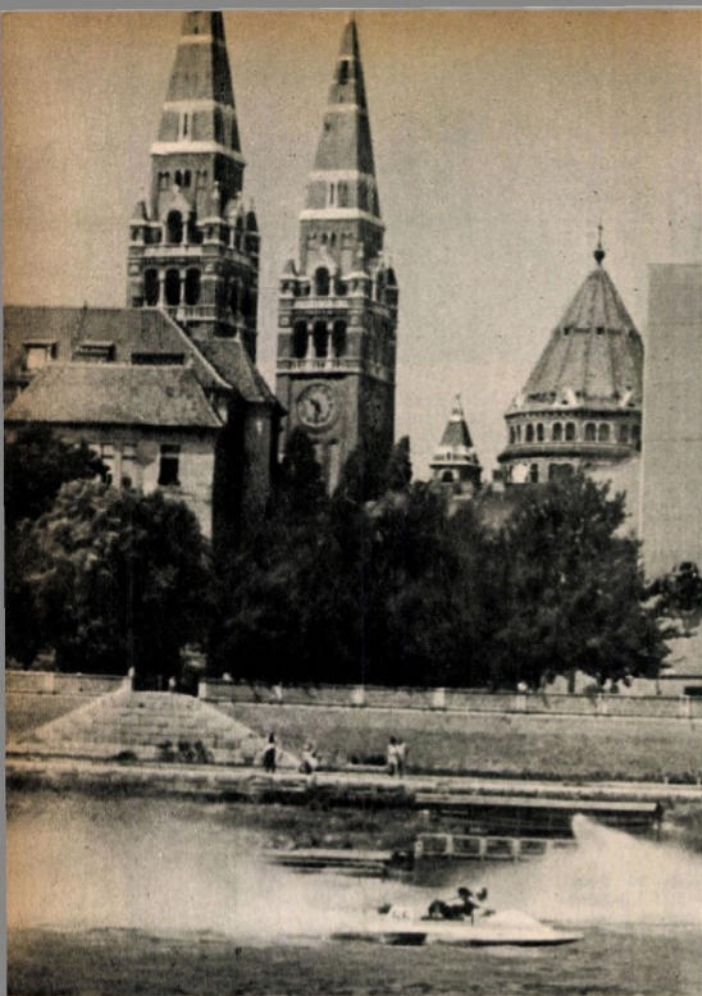
A szurkolók sajnálattal vették tudomásul a sokszoros magyar bajnok, Lukács Lóránt távolmaradását; helyette a bajai Csapláros László védte — ahogy tudta — színeinket. Az az áldatlan állapot, amely a Magyar Motorcsónak Szövetség és a legnagyobb motorsport-szakosztállyal rendelkező Zalka Máté MK között fennáll, rányomja bélyegét erre a még nem is olyan régen virágzó, de most mindinkább „gyengélkedő” hazai versenysportra. (Az AM úgy tervezi, hogy egy baráti beszélgetésre összehívja az érdekelteket, annál is inkább, mert remény van a problémák megoldására.)

A helyi szurkolóknak két sporthajó-osztályban volt örvendezésre okuk, amiről a szegedi Döme Béla, valamint Ribizsár Mihály gondoskodott győzelmével. A versenyhajó-osztályban, a fiatalok közül a Zalkás Pávai Péter volt eredményes, és a hajógyári Bondor Gyula gyűjtötte be a legtöbb pontot.

A folyamatos rendezésért elismerés illeti a Magyar Motorcsónak Szövetséget és Szeged Város Tanácsát.

Újabb és nehezebb feladat vár a Motorcsónak Szövetségre, amely megbízást kapott az UIM-től az OB géposztály világbajnokságának megrendezésére. A kétnapos VB-versenyt szeptember 18—19-én bonyolítják le a Margitsziget melletti, budai Duna-ágban, oly módon, hogy mindkét nap az első és utolsó futam lesz a VB-kategória. A magyar színeket három versenyző képviseli majd.

EREDMÉNYEK. ORSZÁGOS BAJNOKSÁG I. FORDULÓJA.
SIKLÓHAJÓK, OA=250 KCM: 1. Bondor Gyula, MHD, 1200 pont — 2. László Ferenc, Bajai Bácska Posztó, 300; — **OB=350 KCM:** 1. Pávai Péter, ZM, 800 — 2. Dr. Békési Béla, ZM, 700 — 3. Rózsahegyli Béla, BBP, 619 — 4. Hódk Tiber, ZM, 596 — 5. Zágón Rezső, Spart., 300 — 6. Potsubai Tamás, ZM, 264 — 7. Börzsei Ottó, Spart., 225; — **OC=500 KCM:** 1. Csapláros László, BBP, 800 — 2. Dauda János, ZM, 700 — 3. Berencz Béla, ZM, 600 — 4. Fekete B. Péter, ZM, 225; — **SPORTHAJÓK, SB=350 KCM:** 1. Döme Béla, Szegedi Spart., 1200 — 2. Fehér János, BBP, 825 — 3. Szombati Tivadar, Spart., 694 — 4. Urbán László, MHD, 563; — **SC=500 KCM:** 1. Ribizsár Mihály, Szegedi Spart., 800 — 2. Révai Béla, ZM, 600 — 3. Remenár István, ZM, 400; — **SD=700 KCM:** 1. Kaszás Mátyas, Pestv. Gépgyár SK, 1300; — **SE-SI=700—1000 KCM:** 1. Kovács Tibor, Spart., 1200 — 2. Máté Csaba, Spart., 300; — **NEMZETKÖZI OA:** 1. F. Leide, NDK — 2. S. Cuklovič, CS — 3. Bondor Gy., — 4. László F.; — **OB:** 1. R. Bisterfeld, NSZK — 2. H. Snoek, NSZK — 3. E. Eckel, A — 4. W. Grell, NSZK — 5. Pávai P. — 6. G. Roeder, NDK — 7. Dr. Békési B.; — **OC:** 1. P. Edward, NSZK — 2. E. Wolperding, NSZK — 3. R. Bisterfeld — 4. Csapláros L. — 5. Dauda J.; — **SC:** 1. Ribizsár M. — 2. Révai B. — 3. V. Berkman, CS; — **SD:** 1. J. Lipinski, NSZK — 2. E. Koszinski, NSZK — 3. Kaszás M. — 4. K. Ryznar, CS; — **SE:** 1. K. Pafel, NSZK — 2. W. Wacker, A.



A két győztes, az osztrák Wacker és a magyar Kovács Tibor, aki katamaránján a magyar versenyzők között az első volt

Kétnapos verseny a szőke Tiszán

A Szegedi Ünnepi Hetek szimbóluma, a Fogadalmi templom toronypárja adott háttérrel a déli bójánál, ahol éppen a verseny leggyorsabbja és osztálygyőztese, az NSZK-beli Bisterfeld fordul



A sporthajók összevont futamának egy csoportja a rajtvonal előtt. Az NSZK-beli Pafel az indítóbíró zászlóját figyeli, a többiek, Máté (952), az NSZK-beli Lipinski (165) és az osztrák Wacker (66) már a versenyre koncentrálnak

A motorcsónaksport jövőjét ezek, és az ehhez hasonló hajók biztosítják. Végig látványos volt az úgynevezett sporthajók vetélkedése

(RÓZSA GYÖRGY felvételei)

