



**a
m**

autó-motor

XXIV. évf.
1971. XII. 21.
Ára: 3 Ft

24



A HUNGAROSZERVIZ ZSIGULI MÁRKASZERVIZE

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



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



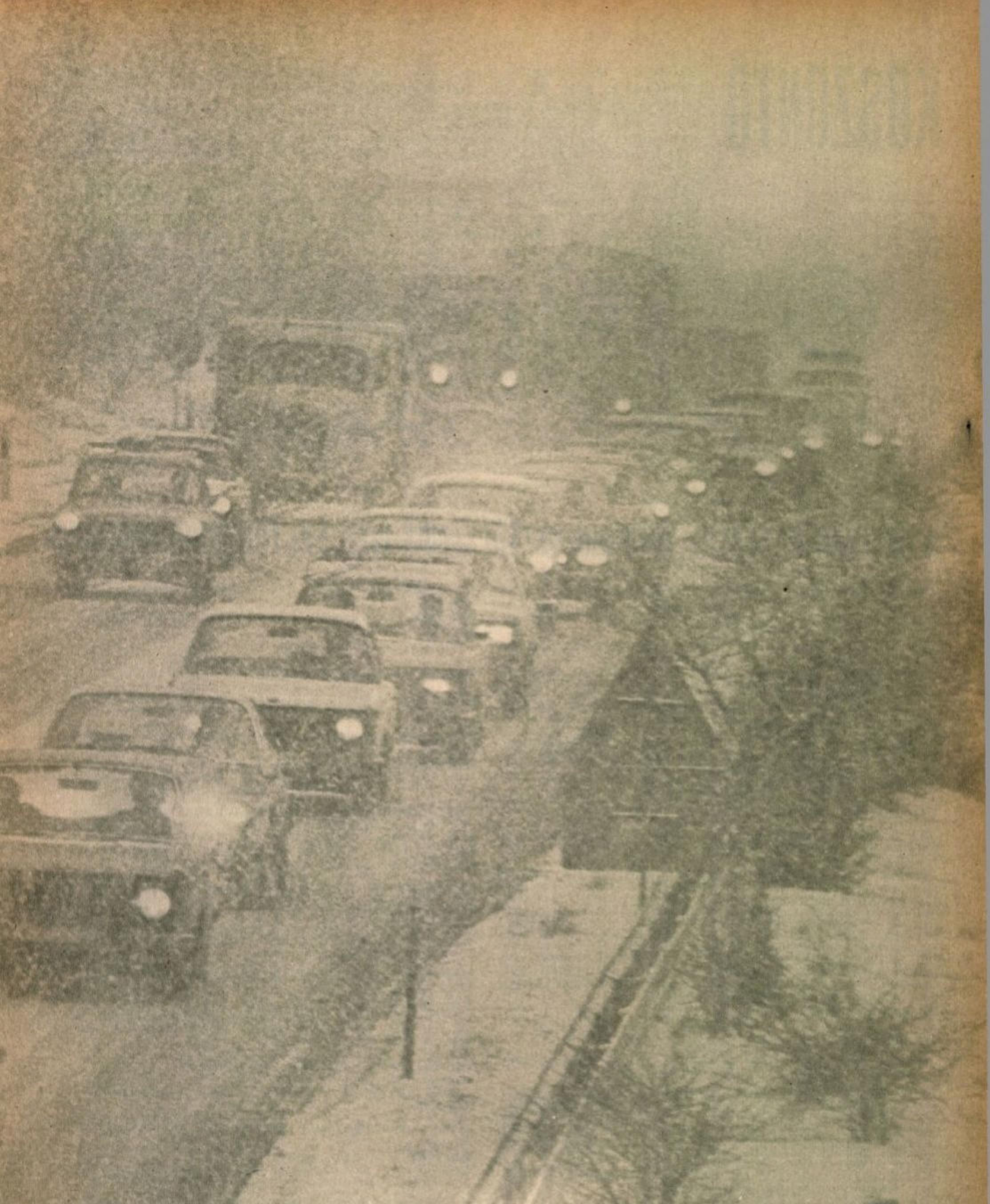
**AUTÓMENTŐ SZOLGÁLAT
VEVŐSZOLGÁLAT**

TEL.: 136-093

**MINDEN ZSIGULI-IGÉNYT
KIELÉGÍTÜNK.
KERESSE FEL MÁRKASZERVIZÜNKET!**

**KELLEMESES ÜNNEPEKET
EREDMÉNYEKBEŒN GAZDAG ÚJ ÉVET
ÉS JÓ UTAT
KIVÁN
MINDEN KEDVES VEVŐJÉNEK
AZ**





Ezekben a napokban valamennyien gyakran mondjuk, gyakran halljuk:

„KELLEMES UNNEPEKETI – BOLDOG ÚJ ÉVET!”

E jókívánságok hátterébe mi most egy olyan képet állítunk, amely a lendületes motorizációt idézi, annak örömeivel és közismert gondjaival. Es e jó kívánságokkal együtt szeretnénk tolmácsolni köszönetünket olvasóinknak, akik az elmúlt esztendő során is segítettek közös munkánkat.

Bizunk abban, hogy az új esztendő folyamán valamennyien még eredményesebben vehetünk részt a soron következő feladatok elvégzésében, hogy a további ünnepek ugyancsak mindig kellemesek, a további évek mindig boldogok lehessenek...

KÖSZÖNTŐ



1971-ben — alig kerekítve a számot — negyedmillió hazai magánautó statisztikájával zárhatjuk az évet. Ha pedig élünk a statisztikai normákkal, akkor ezt hárommal szorozva, megkapjuk azoknak a számát, akik az autózásban közvetlenül érdekeltek, tulajdonosok és családtagok. 1972-ben pedig — figyelemmel az importtervekre — egymillió embernek, lakosságunk 10%-ának életében tölt be szerepet az autó. Egyrészt mint közlekedési eszköz a munka könnyítésére, másrészt a szabad idő tágabb lehetőségeinek kihasználására.

Nem túlozhatjuk el, hogy motorizációnk rohamos fejlődésében a magángépkocsik számának emelkedése ma még általánosíthatóan életnívónk fokmérője. Az viszont el nem vitatható, hogy az e téren is mutatkozó fejlődést csak gépgazdaságunk ütemes és fokozatos erősödésének függvényében érthetjük el, attól el nem választható. A közutakon megjelenő minden egyes gépkocsi üzemeltetése azonban nemcsak népgazdaságunk további, szolgáltatási erőfeszítéseit igényli, hanem jelentősen növekszik a társadalmi igény azokkal szemben, akik a gépkocsik volánjánál ülnek.

A Magyar Autóklub, hazai magánautósaink társadalmi érdekképviseleti szervezete, ma már több mint 80 ezer tagjának, kiterjedt aktívahálózatának közreműködésével sokoldalú szerepet tölt be a hazai automobilizmus szakmai és társadalmi területén.

Az új év kezdetén, azzal egyidejűleg, hogy régi támogatóink, az Autó-Motor lap hasábjain az elismerés és a köszönet szavait tolmácsoljuk klubtagjaink és aktívaink áldozatkész támogatásáért, köszöntjük 1972 autóvárományosait, és szeretettel várjuk őket is az Autóklub nagy társadalmi közösségébe.

A Magyar Autóklub elnöksége nevében minden kedves autós barátunknak, klubtagoknak, a még klubon kívüli autósoknak és hivatásos gépkocsivezetőknek egyaránt, ezúton is eredményes, boldog új évet és balesetmentes közlekedést kívánunk.

Matykó Vilmos
a Magyar Autóklub főtitkára

A MAGYAR AUTÓKLUB TOURING OSZTÁLYÁNAK 1972. ÉVI TÚRAPROGRAMJÁBÓL

TÁRSASUTAZÁSOK A MÜNCHENI OLIMPIÁRA

„A” túra. 1972. augusztus 24.—szeptember 4. Utazás személygépkocsival. Útvonal: Hegyeshalom — Salzburg — München/Chimsee — Bécs — Hegyeshalom.

Részvételi díj: személyenként 10 500 Ft, amely Salzburgban és Bécsben szállodai elhelyezést, a München melletti Chimseeben magánpanzió és magánházi elhelyezést, naponkénti autóbussz-utazást Münchenben és vissza, teljes ellátást (Salzburgban és Bécsben a szálloda éttermében, Münchenben reggeli a szálláshelyeken, az ebéd és a vacsora a városban), a helyi közlekedésre Münchenben földalatti jegyeket, személyenként nyolc olimpiai belépőjegyet (amelyeket a Német Olimpiai Bizottság később oszt el), félnapos autóbussz városnézést Salzburgban, Münchenben és Bécsben, egyéni útlevelet és vízumokat, valamint túravezetést foglal magában.

Költőpénz: személyenként ÖS 170 = 234 Ft
DM 80 = 789 Ft

Uzemanagyköltség: személyenként \$ 14 = 606 Ft.

„B” túra. 1972. szeptember 2.—11. Utazás személygépkocsival. Útvonal: Hegyeshalom — Salzburg — München/Chimsee — Bécs — Hegyeshalom.

Részvételi díj: személyenként 9600 Ft, amely Salzburgban és Bécsben 1—1 napra szállodai elhelyezést, a München melletti Chimseeben magánpanzió és magánházi elhelyezést, naponkénti autóbussz-utazást Münchenbe és vissza, teljes ellátást (Salzburgban és Bécsben a szálloda éttermében, Münchenben a reggeli a szálláshelyeken, az ebéd és a vacsora a városban), a helyi közlekedésre Münchenben földalatti jegyeket, személyenként hat olimpiai belépőjegyet (amelyeket a Német Olimpiai Bizottság később oszt el), félnapos autóbussz városnézést Salzburgban, Münchenben és Bécsben, egyéni útlevelet és vízumokat, valamint túravezetést foglal magában.

Költőpénz: személyenként ÖS = 234 Ft
DM 70 = 691 Ft

Uzemanagyköltség: személyenként \$ 14 = 606 Ft.

„C” túra. 1972. augusztus 25.—szeptember 3. (visszaérkezés szeptember 4-én hajnalban). Utazás: különvonattal.

Részvételi díj: személyenként 12 500 Ft, amely szállást a München melletti Chimingben magánpanziókban és magán szállásokon, naponként autóbussz-utazást Münchenbe és vissza, teljes ellátást (reggeli a szálláshelyeken, ebéd és vacsora a városban; útközben étkezés a különvonaton), a helyi közlekedésre Münchenben földalatti jegyeket, nyolc olimpiai belépőjegyet (amelyeket a Német Olimpiai Bizottság később oszt el), félnapos müncheni autóbussz városnézést, egyéni útlevelet és vízumokat, valamint túravezetést foglal magában.

Költőpénz: személyenként DM 80 = 789 Ft.

Jelentkezés: azonnal, de legkésőbb január 15-ig a Magyar Autóklub Touring Osztályán (Bp. II., Rómer Flóris u. 4/a.); ez a személyenkénti 5000 forint befizetési határideje is.

AUTÓTÚRA ROMÁNIÁBA. 1972. február 21.—28. Utazás személygépkocsikkal.

Útvonal: Nagylak — Arad — Poiana — Arad — Nagylak. Udülési és sielési lehetőség.

Részvételi díj: személyenként kb. 2000 Ft, amely Brassó—Poianában I. osztályú szállodai elhelyezést, teljes ellátást, kirándulást drótkötélpályán a Brassó—Poiana csúcsra, borkóstolós

búcsúvacsorát, kollektív útlevelet és túravezetést foglal magában.

Költőpénz: személyenként 352 lei = 602 Ft. Pótzsebpénz is igényelhető.

Uzemanagyköltség: személyenként 25 lei = 43 Ft.

BELFÖLDI RENDEZVÉNYEK

Ezeknél a programoknál az volt a cél, hogy a klubtagok kocsijukat otthon hagyják, s kellemesen szórakozzanak.

KALOCSAI HALVENDÉGLŐ — SAVOY BÄR. 1972. febr. 7., március 9.

Részvételi díj: személyenként 120 Ft.

Vacsora a Kalocsai Halvendéglőben, autóbusszal a Savoy bárba, ott a műsor megtekintése és pezsgőfogyasztás.

ESTI PROGRAM MŰSZAKI TANÁCSADÁSSAL. 1972. febr. 3. Vacsora a Palace-szállóban, vacsora közben az Autóklub Műszaki Osztályának szakértője ad műszaki tanácsokat; a műsor megtekintése a Savoy-bárban pezsgőfogyasztással.

Részvételi díj: személyenként 130 Ft.

VIDÁM HÉTVEGE BUDAPESTEN. 1972. febr. 19.—20.

Részvételi díj: személyenként 320 Ft.

Elhelyezés a Wien-szállóban teljes ellátással, vacsora borfogyasztással a Gundel-étteremben, színházjegy a Vidám Színpadra, közlekedés különjáratú autóbusszal. Február 20-án délelőtt a Parlament megtekintése.

HÉTVEGE VISEGRÁDON A SYLVANUS-SZÁLLÓBAN. 1972. márc. 10.—12.

Részvételi díj: személyenként 380 Ft.

Háromnapos üdülés a Duna-kanyar legújabb szállodájában teljes ellátással. Esztergomi kirándulás városnézéssel. Szalonasütés, forrált bor.

DISZNÓTOROS REMETÉN. 1972. január 29.

Részvételi díj: személyenként 70 Ft.

Utazás különjáratú autóbusszal; disznótoros vacsora, borfogyasztás.

SITŰRA DISZNÓTOROS ESTEBÉDEL A MÁTRÁBAN. 1972. febr. 20.

Részvételi díj: személyenként 110 Ft.

Egésznapos kirándulás különjáratú autóbusszal. Három alkalommal autóbussz-szállítás a Kékestetőre. Ebéd visszaúton.

KIRÁNDULÁS EGERBE BORKÓSTOLÓVAL. 1972. február 27.

Részvételi díj: 141 Ft.

Egésznapos kirándulás különjáratú autóbusszal. Egerben városnézés, ebéd, borkóstoló.

SZEKSZÁRD—PECS—DUNAKÖMLŐD. 1972. március 5.

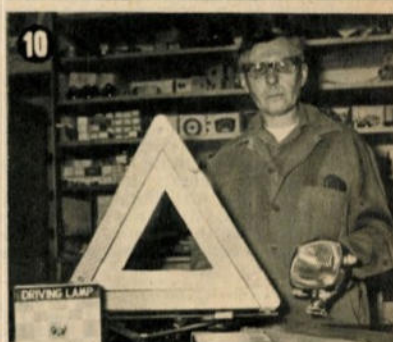
Részvételi díj: személyenként 178 Ft.

Egésznapos kirándulás különjáratú autóbusszal. Pécsen városnézés, ebéd a Dunakömlődi Halászsárdában.

Jelentkezési határidő: 15 nappal a kirándulás előtt a Magyar Autóklub Touring Osztályán (Bp. II., Rómer Flóris u. 4/a.); ez egyben a részvételi díj befizetésének határideje is.

Autós-motoros barátainknak

Így karácsony táján immár igazán könnyen szerezhetünk kedves meglepetést, ha szemügyre vesszük e fotók áruválasztékát. És igazán őszintén örülünk annak, hogy az úgynevezett autótartozékok sorában az öncélú, giccses sorakozik most már az erre hivatott üzletek polcain. Ezúttal az Interag Rt. XIII., Rajk László utca 11., a Háztartási Bolt V., Bárczy István utca 5., valamint az Autóker-Keravill IX., Dimitrov tér 5. alatti szaküzletében találtunk a valójában sokkal több, színesebb és karácsonyi, újévi ajándéknak is igazán alkalmas árucikkek között. Tessék tehát választani!



CSUPÁN CÍMSZAVAKBAN: Shell márkajelzésű kárpittisztító, polírozó, jégoldó, motortisztító, rozsdagátló, páramentesítő, ablaktisztító, zárjégtelenítő, kátrányeltávolító aerosolos készítmények, krómvédő lakk, hűtővíz-szivárgásgátló, Akuvit (1. kép) — Stradalux elnevezésű tranzistoros veszélyjelző lámpa (2. kép) — Légnyomásmérő, biztonsági öv-változatok (3-4. kép) — Gyújtásvizsgáló (5. kép) — Savsűrűségellenőrző (6. kép) — Mágneses szerelőlámpa, volánvédő, szarvasbőrrel kombinált mosókesztyű, Startpilot, habolt, gyermekülés, háttámla, autós sapka (7. kép) — Légrisztító (8. kép) — Ionizátor (9. kép) — Az új szabványoknak is megfelelő elakadásjelző (10. kép) — Vontatókötélek, különböző úrtartalmú palackba töltött fagyálló folyadék, párasodásgátló kendő (11. kép) — Hidegragasztó készlet, házi akkutöltő, szélvédőtörli hatásfokozó, belső visszapillantó tükkörre állítható fényvédő, ülésvédő huzaatok, szőnyegek, luxus kivitelű kódlámpa-készletek halogén izzóval, kapcsolóval (12. kép)

AZ AFTT

IV. sz. Autójavító Vállalat kezelésében újabb Zsiguli-szerviz nyílt a XIII., Szabolcs u. 34. alatt, a Dózsa György út sarkán. Ügyfelfogadás 6—22 óráig, szombaton 6—14 óráig. Ugyanez a Vállalat vasárnap is működő autó-gyorsmosót helyezett üzembe az új VW-szerviz mellett: III., Mozaik u. 2.

A 7. SZ. VAMHIVATAL,

ahol a gépjárművek vámügyeit intézik, a Rosenberg hp. u. 21. alól az V., Alkotmány u. 12. sz. házba költözött. Telefonjuk 116-434 és (később) 126-137.

A DUNA-KANYAR

közlekedésének további javítására a tervezők újabb javaslatot terjesztettek elő. Mint ismeretes, a gondok enyhítésére megkezdtek a 11-es máut korszerűsítését; az új nyomvonalon vezetett út Szentendrét már elkészült, s az eredeti elképzelés szerint a várost nyugati oldalán elkerülve, folytatódni Visegrád felé. Az újabb javaslat az, hogy Szentendre előtt, a Dera-patak környékén vezessék át az autópályát a Szentendrei-szigetre. Az út a tahi hídon, vagy feljebb, Kisoroszi határában térne vissza a visegrádi oldalra. A számítások szerint ez a megoldás sem lenne költségesebb az eredeti tervnél, ugyanakkor mentesítené a településeket a rohamosan növekvő forgalomtól.

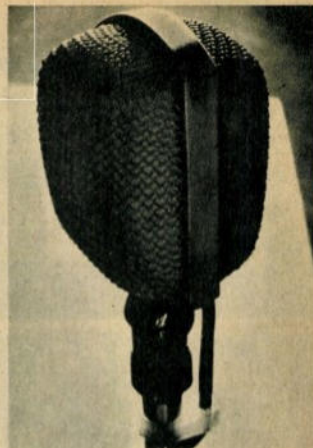
HARMINCZERREL NÖVEKEDETT

az idén — szeptember végéig — a magántulajdonban levő autók száma. Tíz éve mindössze 18 500 személyautó volt magántulajdonban, a szeptember végi összesített adatok szerint viszont ez a szám már megközelítette a negyedmilliót. Ez annyit jelent, hogy legalább minden huszadik családnak van már autója hazánkban. Általános tapasztalat, hogy a viszonylag magas jövedelmű háztartások nagy részében először a lakás-

16.33: Csúcsforgalom Zenei szerkesztő: Török Mária Riporter: Petress István



A Rádió népszerű műsora, a Csúcsforgalom 250. jubileumi adása alkalmából az AM szerkesztői és olvasói — akik közül minden bizonnyal nagyon sokan egyben a jubiláló rádióműsor hallgatói is — őszinte szívvel küldik köszöntésüket a mind érdekesebb és tanulságosabb programmal jelentkező leikes szerkesztőgárdának: mindenképp Petress István vezető riporternek és Török Mária zenei szerkesztőnek. Kívánjuk, hogy a továbbiakban is ilyen eredményesen szolgálják közlekedésünk javítását, a forgalom biztonságát erősítő közös törekvésünket. (JUHÁSZ ANDOR felvételei)



helyzetet rendezik, az otthon korszzerűsítik és csak ezután gondolnak autóvásárlásra. Sokan azonban a megfelelő anyagi feltételek hiányában is ragaszkodnak — másfajta igényeik rovására — az autóhoz. Akiknek nincs autójuk, általában havi jövedelmük 44 százalékát költik élelmiszerre, itálra, dohányárura. Az autótulajdonosok viszont takarékosabban élnek: fizetésük 33 százalékát használják fel erre a célra. Ugyanakkor a ruházatkodáson 2 százalékot, a háztartáson és lakásfelszerelésen ugyanennyit takarítanak meg. Egyéb kiadások is általában kisebb tételekkel szerepelnek a család költségvetésében.

A MAGYAR KEMPEZŐK

érdekeit képviselő „Camping és Caravanning Club” (Bp. VIII., Múzeum u.

11., Tel.: 141—680) megkezdte a kedvezményes áru kempingezésre jogositó, 1972. évre érvényes nemzetközi „campingcarnet”-k és érvényesítési bélyegek kiadását. Az érvényesítési bélyegek megváltása egyben igazolja a felelősségi biztosítás fennállását is a kempingezői által a kempingek területén idegen személyekben vagy tárgyakban okozott károkra.

MEGALAKULT

Budapesten az Autóklub segítségével létrejött első garázsszövetkezet Rómáifürdői 1. számú Garázsszépítő és Fenntartó Szövetkezet néven. Tagjai a III., Monostori úti lakótelep lakástulajdonosai, akik a szövetkezeti szervezés lehetőségeinek kihasználásával előreláthatóan 35—40 garázst létesítenek. Sok vidéki városban kezdtek már meg működni az új rendelkezések alapján a garázsszövetkezetek, reméljük, hogy most már a fővárosban is követhetik a példát.

A SZEGEDI KENDERFONO

és Szövöpari Vállalatnál szintetikus textilszövet alapanyag-újdonságok gyártását kezdték meg. A legnagyobb érdeklődésre az új típusú, fémvázas autogarázs tarthat számot, amely nyáron kirándulásra, vikendházként is felhasználható. Az alumíniumszerkezetű váz összecsukva a személyautó csomagtartójában vagy tetőtartóján is elfér.

AZ ALKOHOL

— mint már annyiszor megírtuk — télen sem védőtal. Az egyes országok különféle rendszabályokat vezettek be az iszákos gépkocsivezetők ellen — többek között megfegyelmezéssel, másutt azonban szigorú bürtön vár a szeszitalt fogyasztó gépkocsivezetőkre — függetlenül attól, hogy balesetet vagy egyéb szabálysértést is elkövette-e vagy sem. Szinte országonként más és más ezrelékekben vonták meg a felső határt: amekkora lehet a gépjárművezető vérének alkoholtartalma. A legszigorúbb előírások az NDK-ban és Finnországban vannak, ahol — hazánkhoz hasonlóan — a megengedett alkoholtartalom: nulla ezrelék. Gyakorlatilag ez azt jelenti, hogy féltiter sör elfogyasztása után körülbelül 12 óra hosszat nem veheti kézbe a vezető a gépkocsi kormányát. A legnagyobb „alkohol-demokrácia” viszont Belgiumban van: ott 1,5 ezrelék az engedélyezett véralkohol-tartalom. Erdemes megjegyezni viszont, hogy ugyanakkor Belgiumban viszonylag a legkevesebb balesetet okoz az autósok-motorosok ittassága. Olaszországban, Spanyolországban és Portugáliában nincs törvénnyel megszabott ezrelékhatár, hanem a rendőrség egyénenként állapítja meg, hogy az ittass-gyanús gépjárművezető folytathatja-e útját, vagy pedig kizárják a forgalomból.

Tallózás a világsajtóból

Arról, hogy az amerikai autóvezetők alól a két legutóbbi évben százával szaladtak ki rejtélyes módon a lovak, az amerikai közvélemény röviddel a közlekedésbiztonsági szerveknek egy riasztó bulletinjából tájékozódhatott. Kerekén 500 rejtélyes balesetnél mindig ugyanarra az alattomos hibára bukkantak a biztonsági szervek mérnökei. A vibrációtól mindig kioldódott legalább egy a gumiba és műanyagba ágyazott rögzítő szerkezetekből, amelyekkel a motort a gépkocsi alvázához erősítették. A motor így a megengedettnél jobban rázódnak az alvázon. Bizonyos helyzetekben, főleg a kanyarban, a súlyos motortömb végül is elcsúszott, a gázpedálhoz vezető rúd anynyira beszorult, hogy a karburátor fojtószelepe kinyílt, és a kocsi, vezetőjének legnagyobb rémületére teljes gázzal ámkofutásba kezdett. Sőt: egyes típusoknál a fékvezetékek is megsérültek, úgy, hogy a fékek csődöt mondtak, vagy csak tökéletlenül működtek. A baj a General Motors Chevrolet személygépkocsiknál lépett fel, mégpedig a Chevrolet szabványmodelljénél, az 1965 és 1969 között készült Nova, Chevelle és Camaro kocsiknál. Összesen nyolcmillió ilyen típusú autó van még forgalomban — egyszóval nyolcmillió időzített bombát kellene ártalmatlanná tenni. A felelős előállító, a General Motors nyilvánvalóan már régóta felismerte a veszélyt. Mint Detroitból hallani, a GM-szervek titokban több mint 100 000 kocsihoz építettek be új motorrögzítőket, a fegyaszatók ügyvédje, Ralph Nader, akinél már számos balesetet szenvedett Chevrolet-vezető jelentkezett, „tökéletesen elégtelennek” tartja a biztonsági szervek intézkedését. Mivel „valódi biztonsági kockázat” áll fenn, Nader követelte: a biztonsági hatóság élesebben lépjen fel az autógigász ellen. A washingtoniak kényszerítsék a GM-et, hogy minden veszélyeztetett vevőjét ajánlott levélben pontosan tájékoztassa a potenciális veszélyről. Kötelezzék a General Motorst, hogy mind a nyolcmillió autót rendelje be ingyenes javításra. (Der Spiegel)



Egy korszerű rallye-autó ideális pótfelszerelése. Az 1600-as Ford Escort Sport modellek is ilyen kiegészítő kellekkel vettek részt a Mexico Rallye-n. A többi között: két-két köd- és reflektorjódívmá, borulásvédő ív, speciális kagylóülések a vezető és a navigátor számára, térképvásó lámpa, megerősített első és hátsó lengéscsillapítók stb.



szmerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

40

Gyöngyös kapujában — mint már megírtuk — az ország ez idő szerint legmagasabb toronyháza fogadja az autós-motoros látogatót (1. kép). Azon most nem vitatkozunk, hogy helyénvaló-e az épületköltség, és szép-e. Menjünk tovább.

A Szabadság térről mind a négy égtáj felé egy-egy utca nyílik. Jobbra fordulva, a Lenin és Kossuth Lajos utcán jutunk el a volt Orczy-kastélyhoz. A XVIII. században barokk stílusban épült kastélyt a múlt század első felében az Orczy-család átépíttette. A kastély jobb oldali szárnyában a Mátra Múzeum természetudományi kiállítása helyezkedik el. A kiállítás tudományosan megalapozott keresztmetszetet adja a Mátra múltjának és részben jelenének. A szép kristályok, kőzetek ezernyi villanással és csillogással idézik fel a Mátra régmúltját, majd egy színes diárorszogat a közelebbi ízelítőt e holt világ csodálatos szépségéből. De máris a kiállítás szenzációjának számító hatalmas mammut-csontvázhoz érkezünk. A Mátra-erdésken előkerült jégkorszaki, gyapjas bundájú csontváz — természetesen szakzerű kiegészítésekkel — igen imponáns látványt nyújt (2. kép). Közép-Európában csak itt, a Mátra Múzeumban került sor egy teljes mammutcsontváz felállítására.

A mammut „árnyékában” igen érdekes őslénytani — őscápa, tengeri tehén stb. — leletek húzódnak meg. A mátrai tájak jellemző növényvilágát bemutató tárlókkal szemben színes falikép fogad. A sok ezer színpompás lepkét és rovarot bemutató hatalmas vitrin a természet egyáltalán nem fukarkodó szépségével és rendjével lepi meg látogatóit.

A mátrai vadászatról, eszközeiről és történetéről is sok tárgy és dokumentum tanúskodik. Színes diavetítésben láthatjuk a vidék gyönyörű növényvilágának legimpozánsabb képviselőit. Csak egyetlen lépés, s máris a Mátra kellős közepén találjuk magunkat (3-4. kép). Két hatalmas diorámában látható e táj ősszel és nyáron. A Mátra növény- és állatvilágával szinte kézzelfogható közelségbe kerülünk. Itt is élvezhetjük az erdők mély csendjét, egy gomb benyomásával pedig a dalos, jókedvű madarak kellemes csicscsergését. E páratlan élményt nyújtó kiállítás hétfő kivételével szeretettel várja kedves látogatóit. A Mátra Múzeumon kívül e kastélyban nyert elhelyezést az igen jelentős gyűjteménnyel rendelkező könyvtár. Gyűjteményében komoly értékű ősnymutatványokat is őriz. A kastély parkjában szabadtéri

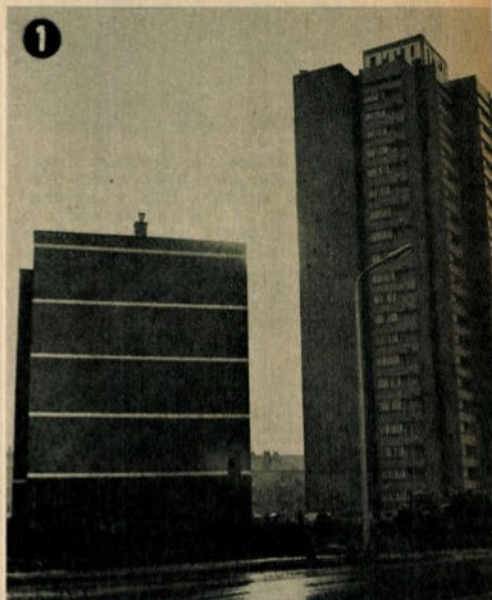
színpad. Nem érdektelen a kastélyt innen is megtekinteni. Az egyemeletes, négyszögű beépítésű kastély kerti homlokzatán egy-egy, tengelyes oldalrizalitok között oszlopkon nyugvó erkély húzódik. A Múzeummal szemben álló gimnázium falán emléktábla hirdeti és őrzi Bogát Péter emlékét. Kissé tovább sétálva találjuk a Gyöngyös—Mátrafüred között közlekedő Úttörővasút végállomását. Ha időnk engedi, a kisvasúttal is tegyünk egy kellemes kirándulást Mátrafüredre.

Az Április 4. utcán találjuk Gyöngyös modern autóbusszpályaudvarát, mely hazánk egyik legnagyobb utasforgalmát bonyolítja le. Szolgáltatását az év minden szakában a turisták és kirándulók ezrei és tízezrei veszik igénybe. Nem hiába nevezik ezt a várost a Mátra kapujának. Autóbusszvonalai szinte az egész hegységet átszövik.

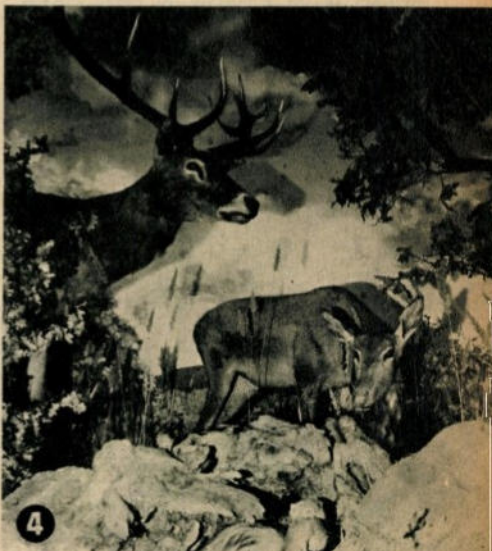
Az autóbusszpályaudvartól kissé lejjebb találjuk jobb oldalon a benzinkutat és a szervizállomást. Balra a Vak Bottyán utcán haladva érünk a város egyik legrégebbi műemlékéhez — a volt ferences templomhoz. Az úgynevezett „barátok templomát” a ferencesek számára építtette a Báthory-család az 1400-as években. Legrégibb része a gótikus szentély. A templomot többször átépítették. Jobb oldalán levő tornya 1746-ból való. Kriptájában nyugszik Vak Bottyán.

Gyöngyösön született Vachott Sándor költő — Petőfi barátja. A költőről elnevezett utcában levő szülőházát emléktábla jelöli.

Gyöngyös nevezetességeinek megismerésére legalább egy egész nap szükséges. (Folytatjuk)



(ALMÁSSY TIBOR felvétele)





Almássy Tibor :

Autós szemmel - Skóciában

● Búcsú...

Edinburgh főutcáján, a Princess Streeten egyik alkalommal ilyen festői forgalmi akadály miatt kellett a kocsimmal egészen az út szélére lehúzódnia a továbbhaladásra várva vesztegelni. A Scotland the Brave kísértetiesen szép indulóját méltóságteljes menetben játszó száz skót dudás látványa felejthetetlen élménnyel kárpótolta az elvesztett percekért



Edinburgh egyik különösen sok csodálót vonzó nevezetessége: a Sir Walter Scott nevét hirdető híres-nevezetes — és hajszálpontos — virágóra

A Skócia útjait járó autós először meglepődik, később azonban már természetesnek veszi, hogy találkozhat a motorizáció hajnalkorát idéző autóműszálmekkel is. Es e kocsik jó része műszakilag teljesen rendben, levizsgáztatva ma is rendszeresen részt vesz a forgalomban!

Hát, igen. Ilyen keskenyek, kanyargósak a skót felföldi sziklás hegyvidéki átszelő utak. A fenségesen zord környezetnek azonban különös varázsa van



Skócia éppen az idén ünnepelte az irodalom egyik kimagasló alakja, az Edinburgh-i származású Sir Walter Scott születésének kétszázadik évfordulóját. Ebből az alkalomból Skócia-szerte irodalmi rendezvényeket tartottak és az Ealdon-hegyektől övezett ősparkban, a Tweed folyó partján magasodó impozáns ősi várkastély, Walter Scott egykori otthona — az Abbotsford — is ünnepi zászlódsízt öltött. A világ minden tájáról ezen a nyáron az eddiginél nagyobb számban látogattak ide, hogy megcsodálják és tanulmányozzák azt a felmérhetetlen értékű kultúrtörténeti kincsét, amit a nagy romantikus a halhatatlan művei mellett is, egykori lakóhelyén hátrahagyott. A toronyszobában kegyelettel őrzik halotti maszkját



Az autóversenyzés szép, izgalmas és kegyetlen sportág. Az egykor legismertebb, legeredményesebb versenyző neve és emléke is idővel a homályba vész... Jim Clarkot, a száguldó skótot, 24 Nagydíj győztesét, a kétszeres világbajnokot azonban nem felejtik el. Szülővárosa, Duns még életében díszpolgárává választotta, s halála után múzeumot rendeztek be a sok serlegnek, éremnek s a versenyzői sikerek egyéb relikviáinak

Az Inverness melletti tóban élő lófejű, zsírfinnyakú és tarajos hátú állatra — a lochnessi szörnyre — utaló első feljegyzés még az időszámítás előtti 563. évre vezethető vissza. Létezése ma sincs bizonyítva. A turisták mindegyike mégis azt reméli, hogy a 250 méter mélységű tó vizéből a szörny éppen ő előttük fog a felszínre emelkedni. Bevallom, én is — és a 38,4 km hosszú tavat övező A82-es út egyik parkolóhelyén melletttem a filmfelvevővel, teleobjektívvel, látszóval figyelő fiatalember is. Őt még otthagytam. Lehet, hogy azóta is a szörny felbukkanását lesli...

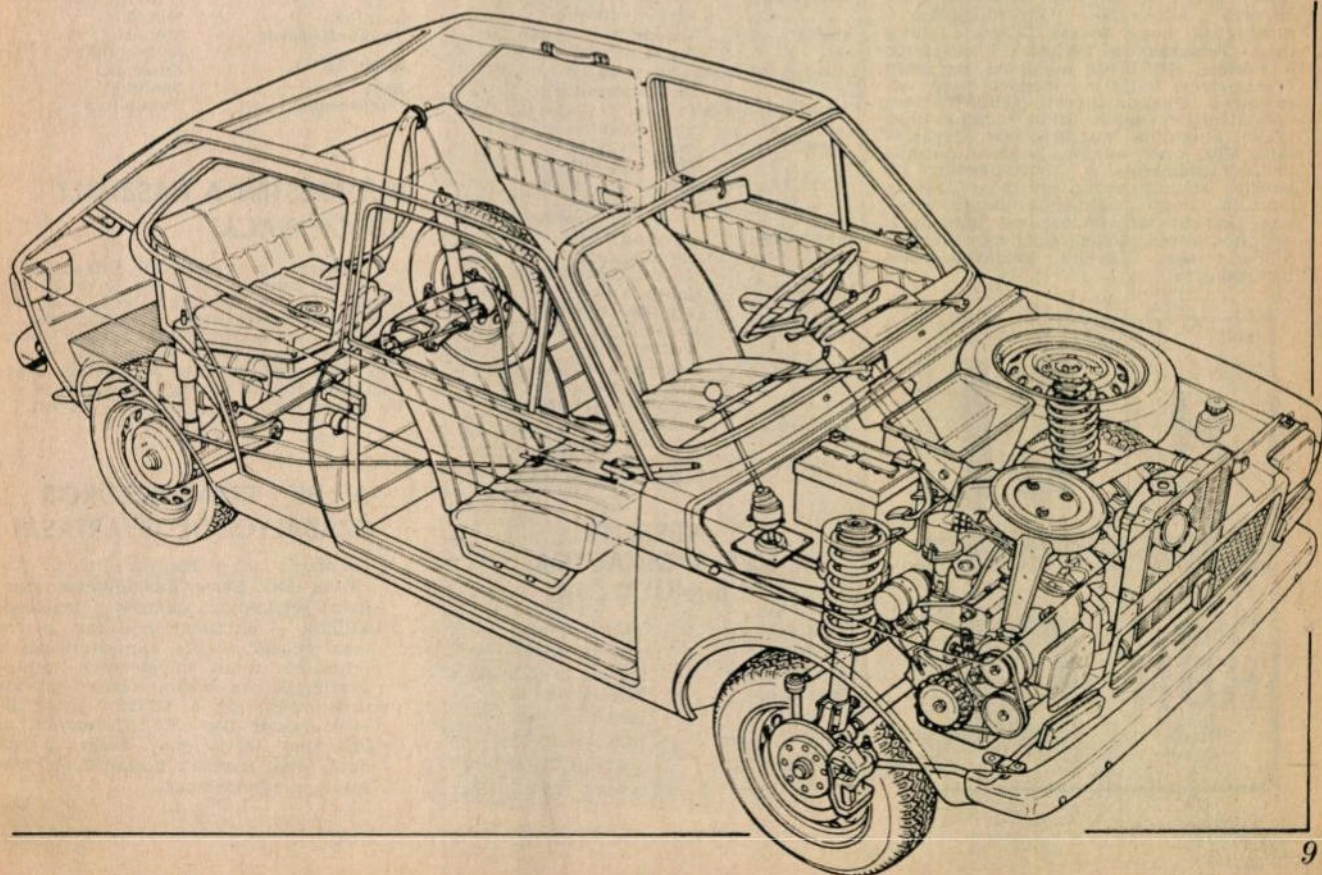




a FIAT-127 az „ÉV AUTÓJA”

Lapzártakor kaptuk az első jelentéseket és táviratot, hogy mind a holland „Autovisie” szaklap, mind az NSZK-ban megjelenő „Stern” magazin nemzetközi zsűrijének szavazatai alapján az idén a Fiat-127 nyerte el „Az év autója” címet. Az „Autovisie” kezdeményezésére felkért, 12 országot képviselő, 44 autós újságíróból álló bírálóbizottság 239 pontja (a szavazatok 49,4%-a) biztosította az új Fiat fölényes győzelmét. Második helyre a Renault 15/17 típus került (szerkezeti rajzát az AM 21-es száma 9. oldalán mutattuk be), de az a kocsi már csak 107 pontot (22,1%) kapott. A lista harmadik autója itt a Mercedes 350-SL modell 96 ponttal (19,8%-os szavazati arány), majd a Jaguar V-12 (63 pont, 13%) és a japán Mazda RX-2 (45 pont, 9,3%) lett az ötödik a bemutatásra, illetve értékelésre került húsz különböző, 1971. évi újdonság közül.

A „Stern” tizenöt európai országot képviselő, 40 szakújságíróból álló zsűrije előtt — amelynek az idén tagja volt lapunk autórovatának vezetője, Liener György is — ugyancsak a Fiat-127 kapta a legtöbb pontot. Az a kocsi, amelyet május 6-i számunkban mutattunk be olvasóinknak azzal a megjegyzéssel, hogy: „... az új sláger, amely nagy eséllyel pályázhat az „Év autója” címre...” Ez a gondolatunk most realizálódott...



AUTÓSOKNAK



FONTOS JÓTANÁCSOK AZ ÚJ VOLGÁK VEZETŐINEK

Erős, robusztus kocsik az új Volga, és a majdnem 100 lóerős motor szinte csábítja a vezetőt, hogy kipróbálja: mit tud.

A túl korai szárnypróbálgatások negatív eredményére az AFIT hívta fel figyelmünket: sok esetben ugyanis jelentős hibákat okoz, hogy a kocsit már az előírt bejáratási idő alatt „megzavarják”, túlerőltetik. Ezért most nyomtatékosan felhívjuk mi is a Volga-pilóták figyelmét az alábbi bejáratási előírások megtartására:

1. Indulás előtt a motort üzemi hőmérsékletre kell melegíteni. Hideg motorral még a garázs elé sem ajánlatos kiállni!

2. Az új Volga igen érzékeny a kenőanyagra, ezért mindenképpen az előírt minőségű olajat használjuk: nyárra SAE 30-ast, téle SAE 20-ast, vagy pedig a minden évszakra megfelelő SAE-10 W/30 jelű motorolajat.

3. A bejáratási idő alatt (2500 km) kerüljük a hirtelen gázadásokat, és szigorúan tartunk be az alábbi maximális sebességeket: I. fokozat: 25 km/ó, — II.: 50 km/ó, — III.: 75 km/ó, — IV.: 90 km/ó. A bejáratást követő 5–6 ezer km megtételéig ne lépjük túl a 120 km/órás sebességet. E sebességi korlátok túllépése a motor élettartamának jelentős mértékű csökkenését eredményezi!

4. Ne közlekedjünk sem túl alacsony, sem túl magas fordulatszámmal. Játszunk a gázpedállal!

És két téli előírás: +5 °C alatt a keverék-előmelegítő reteszt át kell állítani téli üzemre, és az olajhűtőt ki kell kapcsolni.

MERKUR Vevőszolgálati Osztály

A RENDSZÁMTABLA

mellett láttuk a „H” betűs, illetve „HUN” (Hungária) feliratos piros-fehér-zöld, illetve ugyancsak stilizált, színes fővárosi címeres kiegészítőt. Érdeklődésünkre megtudtuk, hogy Bozsay Dezső, a neves ipari formatervező művész kísérletezik a sokféle „H”-betűt pótolható egységes országjelzés, valamint megyei vagy városjelzés alkalmazásával. Többféle tervét láttuk, és kettőt itt be is mutatunk, kérve olvasóink hozzászólását, javaslatait. Még csak annyit, hogy a három-betűs országjelzés a sportvilágban jól bevált. Amikor pedig egy jelzés azt is elárulja, hogy valamelyik hazai város vagy község forgalmában ott idegennek számító jármű közlekedik, úgy véljük, jobban lehet ügyelni közlekedésének biztonságára.



AZ 1972-ES ÉV AUTÓSZALONJAI

BRÜSSZEL	Január 19–30. személyautók
GENF	Január 29–február 6. hasznójárművek
AMSZTERDAM	február 17–27. hasznójárművek
KOPPENHÁGA	február 24–március 5. személyautók
GENF	március 9–19. személyautók
BARCELONA	április 22–május 2. személyautók és hasznójárművek
BELGRÁD	április 15–23. személyautók és hasznójárművek
GENF	június 19–23. repülőtéri járművek
LONDON	szeptember 22–30. hasznójárművek
PÁRIZS	szeptember 28–október 8. személyautók és hasznójárművek
LONDON	október 18–28. személyautók
TORINÓ	november 1–12. személyautók

VERSENY- ÉS SPORTAUTÓK BEMUTATÓJA

ZÜRICH	Január 12–17.
PÁRIZS	Január 13–23.
STUTTGART	Január 29–február 6.
MALMÓ	február 12–20.
LILLE	március 4–12.
STOCKHOLM	március 11–19.
GÖTEBORG	március 28–április 3.
MONACO	május

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, DECEMBER 14-ÉN

MOSZKVIC	28 207
POLSKI-FIAT-1300	7 251
POLSKI-FIAT-1500	2 532
SKODA	24 781
TRABANT Limousine	36 528
TRABANT Kombi	4 669
VOLGA	797
WARTBURG Limousine	16 608
WARTBURG de Luxe	12 660
WARTBURG Tourist	1 72
ZAPOROZSEC	3 712
ZASTAVA 750-M	2 106
ZSIGULI (Budapest)	7 176
ZSIGULI (Debrecen)	4 168

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

DECEMBER 26.	Debrecen Miskolc Nagykőrös Nyíregyháza Pécs Siófok Szombathely Tata Veszprém
1972. JANUÁR 2.	Cegléd Debrecen Gyöngyös Győr Gyula Kaposvár Kiskunhalas Körömd Miskolc Nyíregyháza Pécs Szentes Székesfehérvár
JANUÁR 9.	Baja Békéscsaba
JANUÁR 10. hétfő	Dabas
JANUÁR 12. szerda	Szentlőrinc
JANUÁR 16.	Barcs Debrecen Dunaújváros Miskolc Nyíregyháza Orosháza Szolnok Tatabánya

BUDAPESTEN A HASZNÁLT AUTÓK PIACÁT

— amelyet a Vadászati Világkiállítás rendezése miatt a Bosnyák térre költöztettek — ismét korábbi helyén, a X. kerületi Albertirzási úton, a Mezőgazdasági Kiállítás parkolóterületén tartják minden szombaton 12–16 és minden vasárnap 8–13 óra között. A kijelölt piac-területre állított egy-egy kocsit 20 + 3 Ft úgynevezett helypénzt kell fizetni.

A „BK” TRANZISZTOROS SZABÁLYOZÓK GYÁRTÁSÁT

— amint az a Magyar–Bolgár Barátság MG Termelőszövetkezet szerkesztőségünkhöz címzett leveléből kitűnik — az Üzem átalítása, illetve más jellegű sürgős exportrendelések teljesítése miatt ideiglenesen felfüggesztették. Az eddigi készleteket kiárusították, így a MEGEV üzlet, illetve raktár (Bp. XIII., Visegrádi u. 29.) sem tartja már ezeket a sok autós által keresett korszerű elektronikus berendezéseket.



Az Auto-Motor szerkesztőségébe — éppúgy, mint a Merkurhoz — százával érkeznek levelek, amelyekben a gépkocsivásárlás technikai oldala, az egyes típusok megrendelhetősége és sok más kisebb-nagyobb kérdés iránt érdeklődnek azok, akik autót kívánnak vásárolni. Most a Merkurhoz közvetlenül címzett, valamint az AM szerkesztősége által a Vállalathoz továbbított újabb, gyakoribb kérdésekre ad itt választ a Merkur Vállalat.

Magánvásárlóink kérdéseire

Vásárolhatnak-e az NDK-ban dolgozó magyar fiatalok személygépkocsit forgalmi adó lerovása nélkül?

A Pénzügyminisztérium 12 645/5—15/1970. VIII. d. sz. utasítása az NDK-ban dolgozó fiataloknak ezt a lehetőséget nem biztosítja.

Mennyi idő alatt és hogyan intézkednek a befizetett vételárrelőleg kért visszautalásáról?

Amennyiben megrendelőnk eláll a vásárlási igényétől, vállalatunk nyolc napon belül intézkedik az OTP-nél a befizetett előleg visszautalása érdekében. Az OTP a pénzt a lakhely szerint illetékes fiókjához továbbítja, és vásárlóink ott kapja meg az összeget, a kezelési költség levonásával.

Van-e lehetőség arra, hogy az autógépjelést más személy nevére átírják?

Van lehetőség családön belüli névátíráásra, de kizárólag csak egyenesági és közvetlen hozzátartozók írathatják át megrendelésüket egymás nevére, közjegyző előtt öt példányban készíthető lemondó nyilatkozattal. Ezek szerint tehát szülő a gyermek — gyermek a szülő — férj a feleség — feleség a férj részére mondhat le igényéről.

Van-e lehetőség sorszámcsereére?

Sorszámcsereére nincs lehetőség; ez a Személygépkocsi Megrendelőiapon sem szerepel a vásárlási feltételekben. Tehát például egy 1972-re és egy 1975-re visszaigazolt Trabant-előjegyzést a megrendelőnk nem cserélhetnek el egymás között.

Hogyan kell bejelenteni a lakcímváltozást?

A későbbi problémák elkerülése érdekében kérjük vásárlóinkat, hogy a lakcímváltozást levélben közöljék vállalatunk Áruforgalmi Főosztályával (VI., Szív u. 60.). A levél tartalmazza: a nevet, az új lakcímet, a megrendelt típust és a visszaigazolási sorszámot. Vállalatunk a bejelentés tudomásulvételét és az adatok átvezetését visszaigazolja.

Elvész-e a garancia, ha a gépkocsit eladják?

Ha a gépkocsit a garanciaidő alatt eladják, a garanciális szolgáltatások 1971. jan. 1. óta az új tulajdonost is megilletik az egyébként meghatározott feltételek érvényességéig.

Hol árusít autótartozékokat a Merkur Vállalat?

Tartozékokat jelenleg a csepeli telepüktől néhány percre levő szaküzletünkben, a XXI., Rákóczi Ferenc utca 160. sz. alatt árusítunk. Előreláthatólag 1972. februárjától a belvárosban, az V., Martinelli tér 8. sz. alatt megnyitott szalonunkban is megkezdjük különböző — igen keresett — autópólisai, autófelszerelési cikkek és tartozékok árusítását.

Milyen típusok között van lehetőség típuscsereére?

Típusmódosítást minden előjegyezhető típusról minden előjegyezhető típusra elfogadunk (tehát pl. Trabantról Wartburgra — Skodáról Zsigulira — Wartburgról Moszkvicsra stb.). A típuscsereát kérők mindenkor a soron következő legutolsó sorszámot kapják, függetlenül attól, hogy az eredetileg megrendelt kocsi szállítását melyik évre igazoltuk. (Ha például valaki 1972-es Trabant-igényét módosítja Skodára, 1974-es sorszámot kap.)

Mikor kell kiegészíteni a Zsigulira befizetett vételár-előleget?

Arra vonatkozóan, hogy a Zsigulira befizetett előleget mikor kell 50%, illetve 100%-ra kiegészíteni, vállalatunk névre szóló értesítést küld.

Lehet-e a közeljövőben részletre is kapni Zsigulit?

Az igen élénk kereslet és a nagy mennyiségű kielégítetlen megrendelés miatt sem a Zsigulira, sem egyéb személygépkocsikra részletvásárlási akciót nem tervezünk.

Mit jelent a Zsiguli-sorszám előtt található „D” betű?

Erre a kérdésre az AM november 21-i számában közölt „Ismét Merkur-témák” című cikkünkben már kitértünk, de most újból közöljük, hogy a Dunától keletre fekvő 9 megye (Bács-Kiskun, Békés, Csongrád, Szolnok, Hajdú-Bihar, Borsod-Abaúj-Zemplén, Heves és Nógrád) Zsiguli-igénylői Debrecenben kapják meg kocsijukat. Ezt jelzi a sorszám előtt található „D” betű.

Milyen típusokra a legrövidebb a várakozási idő?

A leggyorsabban megvásárolható gépkocsik:

— A speciális igényeket kielégítő személy- és áruszállításra is alkalmas ARO M 461-es (amelyről az AM december 6-i számában közölt ismertetést). A kocsiról további információkat nyújtunk központunkban és Autószalonunkban (VI., Népköztársaság útja 8.). A kocsit, amely fehér és más világos színekben kapható, személyautóként vizsgáztatják és azonnal szállítjuk.

— Polski Fiat 1300 és 1500-as — 1972-ben szállítjuk.

— Zsiguli — 1973-ra igazoljuk vissza.

Vásárolhatnak-e magánosok Volga M—24-est?

A Volga M—24-es típust a kis mennyiségű import miatt bizonytalanul hosszú ideig nem tudjuk biztosítani magánvásárlóink részére, ezért megrendeléseket sem veszünk fel erre.

Mikorra elégítik ki a Warszawa-kombira vonatkozó igényeket?

A megrendelt Warszawa-kombikat legkésőbb 1972. január végéig leszállítjuk. Egyben megemlítjük, hogy 1972-től megszűnik a Warszawa limousine és kombi kocsik importja.

Mikor szállítják az 1971-re visszaigazolt Polski Fiat 1300-as kocsikat?

A Polski Fiat 1300-as típust nem terveink szerint szállítoták; az 1971-re visszaigazolt, még nem teljesített megrendeléseket előreláthatólag csak a jövő év első negyedében tudjuk kielégíteni.

Mikorra tudják pótolni az 1971. évi Trabant-kombi lemaradást?

A lemaradást 1972-ben előreláthatólag pótolni tudjuk.

Lehet-e Moszkvics-kombira módosítani a Moszkvics—412-es megrendelést?

Van lehetőség arra, hogy a Moszkvics—412-es igényeket Moszkvics-kombira módosítsuk, amelyet a raktárkészletől függően szállítunk.

Közületi megrendelőinknek válaszoljuk

Mennyi a várakozási idő a Polski Fiat 1500-asra?

A Polski Fiat 1500-as típusú kocsik szállítását az import erejéig 1972-re vállaljuk.

Milyen kocsit lehet várakozási idő nélkül vásárolni?

Azonnali szállításra az ARO 461-es, különböző üléselrendezéssel készülő román terepjáró gépkocsi kapható. Az ARO nem csereköteles.

Mikor lehet átvenni a most megrendelt Moszkvics-kombit?

A Moszkvics-kombi igényeket 1972-ben tudjuk kielégíteni.

Ad-e a vállalat mentességet a cserekötelezettség alól?

A közületek személygépkocsi-vásárlásainál fennálló cserekötelezettséget az Országos Anyag- és Árhivatal rendelte el, a Merkur ez alól nem adhat mentesítést.

Miért nem vásárolhatnak a közületek Zsigulit?

Mivel a Zsiguli elsősorban a lakossági igények kielégítését szolgálja, egyelőre nincs lehetőség arra, hogy a közületek Zsigulit vásárolhassanak.

Vásárolhatnak-e közületek nyugati gyártmányú gépkocsit?

A termékgalmazás rendje, melyet az Országos Anyag- és Árhivatal szabályoz, nem teszi lehetővé, hogy a közületek tőkés országokban gyártott személyautókat vásároljanak.

Reméljük, hogy a fenti válaszokkal sok érdeklődőnek sikerült kimerítő tájékoztatást adnunk. Ugyanakkor azt is tudjuk, hogy a jó néhányan nem találhatták meg itt a választ az őket érdeklő kérdésekre. Elsősorban a Zastavát, a Skoda 110 R Coupét és a különböző nyugati típusokat vásárolni szándékozókra gondolunk. Mivel külföldi partnereinkkel éppen ezekben a hetekben kerül sor a jövő évi szállítási szerződések megkötésére, érdemi választ adni jelenleg még nem tudunk. Vállalatunk 1972. januárjában már ezekről a kérdésekről is tájékoztatja az újságolvasókat, így az Auto-Motor népes olvasótáborát is. Addig is zívés türelmüket kérjük.

AUTÓKRÓL, UTAKRÓL, OKTATÁSRÓL, SZERVIZEKRŐL

Jegyzetek egy szakmai tanácskozásról

Ha valaki jó példát akar találni arra, hogyan kerül nálunk a tudomány a hétköznapi élet szoros közelébe, nyugodtan hivatkozhat egy, az Autófenntartó Ipari Tröszt székházában nemrég tartott előadásra és a hozzászólók gondolataira.

Az AFIT adott otthont ennek a tanácskozásnak, amelyet a Fővárosi Közúti Balesetelhárítási Tanács Tudományos Bizottságának Jármű Albizottsága hívott össze. A rendező szerv tiszteletreméltóan komor hangzású neve azonban nem kényszerítette a gondolatok kifejtőit elvont fogalmazásokra, bonyolult képletek, diagramok vagy idegenül hangzó kifejezések tömegének alkalmazására.

Külön köszönet a szakma különböző ágazatai kitűnő képzettségű előadóinak, hogy itt olyan nyelven beszéltek, amely mindenki számára világos, érthető volt. Úgy fejtették ki nézeteiket, hogy ha e szűkkörű tanácskozás terméből mindjárt az AFIT-székház előtti Váci út forgalmába vagy a környező szervizek, autójavító műhelyek csarnokaiba vették volna ki hangeresztővel a szavakat, mind az autók vezetői, mind az autók karbantartói egyaránt nagy érdeklődéssel és megértéssel fogadták volna mindazt, amiről ott szó volt.

Ugyanis az utak, az utcák közlekedéséről, a forgalomban levő vagy a forgalomból kivont — illetve a forgalomból kivonásra érett járművekről —, az autószervekről, a hiányzó alkatrészekről, a munkaköri felelősségről volt itt főként szó. A témakör hivatalos meghatározása persze megint csak komoran hangzik a hivatalos szövegek szerint. Így: „A járműkiszolgáló létesítmények szerepe és feladata a biztonságos közlekedésben.”

Járműkiszolgáló létesítmények? Hát igen, mindenki tudja, hogy mik ezek. Elvileg szép számmal vannak a Merkur csepeli vagy debreceni telepétől számítva az AFIT-szervizeken át, — a szövetkezeti és privát műhelyeket is kalkulálva — a buszgarázsokig, de a teherautók javítóbázisai ugyancsak ebbe a körbe tartoznak. És idetartoznak a benzinkutak, az Autóker üzletei, ahol alkatrészeket, szerelvényeket keresünk, idetartoznak a gumiabroncsellátás gyárai, importirodái, az utak építői, az utak jelzőtábláinak felszerelői, a közlekedési lámpák karbantartói vagy az autók hivatalos műszaki vizsgálatait végző szerelők és jogászok is.

De minek soroljuk az autósok és motorosok lapjában, hogy kik és hányan, milyen főhatóságok, tárcák, intézmények, vállalatok, üzemek képviselésében tartoznak ma ahhoz a területhez, amely „a járműkiszol-

gáló létesítmények” címszó alá vonható. Inkább térjünk vissza a tanácskozáshoz, amelyet az FKBT titkára, a Fővárosi Tanács VB Közlekedési Főigazgatóságának főelőadója, **Deckner Tibor** nyitott meg.

A vitaindító előadást **Lányi Zoltán** mérnök, az Autófenntartó Ipari Tröszt osztályvezetője, az FKBT Jármű Albizottságának tagja tartotta. És mindjárt itt említjük a felkért hozzászólókat: **dr. Buncsák László**, a Budapesti Rendőrfőkapitányság Közlekedésrendészetének osztályvezetője, **dr. Mestyánék Ervin**, az Autóközlekedési Tröszt osztályvezetője, **Tóth József**, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Autóközlekedési Főosztályának főelőadója, **Muzsnay László** mérnök, a Magyar Autóklub Műszaki Bizottságának elnöke, **Bartha Miklós**, a Fővárosi Tanács VB Közlekedési Főigazgatóság mérnöke, **Szabó Miklós**, a Budapesti Közlekedési Vállalat Műszaki Üzemeltetési főmérnöke, **Szini Béla**, a Közúti Közlekedési Tudományos Kutatóintézet igazgatója.

Igazán sajnáljuk, hogy nem vállalkozhatunk az előadások részletes ismertetésére. Azt viszont sokak előtt szeretnénk feltárni, hogy milyen gondolatokról fejtették itt ki nézeteiket az előadók. Mert mind az elmondott tények, tervek, javaslatok és bírálatok a mindennapi közlekedésről — a ma bizony nem mindig biztonságos közlekedésről — a mi életünkéről, a motorizációnkról adtak mélyenszántó jellemzést.

Tény az is — így kezdte előadását **Lányi Zoltán** —, hogy az utóbbi évtizedben Magyarország közúti közlekedése jelentős mértékben fejlődött, dinamikájában maga mögött hagyott számos európai országot. Egy évtized alatt járműállományunk 637%-kal növekedett, ezen belül 762%-os a személyautóállomány fejlődése.

És tény az is, hogy ez a bennünket lelkesítő dinamikus motorizáció nem akadálymentes úton törhet előre. Hogy az ilyen pozitív tények milyen negatívumokat vonnak maguk után, a mi lapunk olvasói napról napra érzik, tapasztalják. Éppen ezért tartjuk különösen értékesnek ezt a tanácskozást, amely valamennyiünk gondjait nyíltan feltárta egy olyan körben, amelynek tagjai az elmondott jó gondolatok valóra váltását is elősegíthetik.

És itt megint visszatérünk a vitaindító előadásra, amelyben ilyen mondatok is szerepeltek:

„A tudományos és technikai haladás következtében olyan folyamatnak vagyunk tanúi, amikor a közlekedés fejlődésének üteme minduntalan meghaladja a városzerkezet, a forgalomtechnika korszerűsödésének

ütemét. Budapest városrendezési tervét 1960-ban hagyták jóvá. Ennek felülvizsgálata az elmúlt évben megtörtént, figyelembe véve, hogy a főváros helye és szerepe, lakosainak száma maga után vonta a gépjárműállomány jelentős részének koncentrációját.

A tervek, elképzelések elsősorban a forgalomtechnikára, a szervezésre összpontosulnak, de a tömegközlekedési objektumok, kiszolgálásra hivatott létesítmények kivételével alig, vagy egyáltalán nem foglalkoznak olyan igen fontos bázisok létrehozásával, amelyek a többi közlekedési eszközt szolgálnak. Többek között ez is oka, hogy a szerviz- és alkatrészkereskedelmi hálózat fejlődése Budapesten jelentősen lelassult, annak ellenére, hogy a szolgáltatások fejlesztésére a kormány anyagi alapot biztosít. Mind a Fővárosi Tanácsnak, mind a kerületi Tanácsoknak felül kell vizsgálni jelenlegi álláspontjukat, és elsősorban a területek kijelölésében, majd ezek gyors rendelkezésre bocsátásával kell a motorizációs fejlesztés megvalósításának segítségére lenni” — hangsúlyozta **Lányi Zoltán**.

Előadása folytatásaként részletesen kifejtette, hogy a közlekedés által okozott negatív hatások majd mind egyikénél, közvetlen vagy közvetett módon, de feltétlenül megtalálható a közlekedést kiszolgáló létesítmények helye és szerepe. A balesetokozó, a forgalomakadályozó hatás, az élet- és vagyonbiztonság kérdése, a helyigény, a parkoló-, megálló-, rakodóterek problémája, az levegőszennyezés, a zajhatás, az esztétika egyaránt szerepeltek ebben a témakörben.

Közismert tény, hogy a közúti forgalom növekedésének egyik káros kísérőjelensége a közúti balesetek számának emelkedése. A különböző vizsgálatok azonban igazolják, hogy a járműszám és az utasforgalom növekedésével nem kell feltétlenül törvényszerűen emelkednie a balesetek számának. Ennek igazolására példát is említett: Budapesten a közúti balesetek száma ugyanis 1968-ban 16,5%-kal, 1969-ben 14,6%-kal, 1970-ben már csak 0,8%-kal emelkedett. Ugyanakkor 1969-ről 1970-re a budapesti gépjárműpark 12%-kal nőtt és ezen belül 18%-os volt a személyautóállomány növekedése. És még azt is kell számolnunk, hogy 1970-ben például több mint 830 ezer külföldi gépkocsi is megfordult a fővárosban...

Ennek a tanácskozásnak különben minden kérdése párhuzamosan foglalkozott a műszakiak, a forgalom kulisszái mögött tevékenykedő emberek tízezreinek gondjaival és eredményeivel, a biztonságosabb közlekedés megteremtését akaró újabb

terveivel, problémáival. Így például az anyag- és alkatrészellátással is... Jegyzeteink viszont egyértelműen azt tükrözik, hogy gyakran pusztán az elavult szemléleti kérdések megváltozása nyomán is várhatók a kívánt eredmények. Vagyis a legtöbb esetben nem anyagi feltételek, inkább az elvárható aktivitás hiánya gátolja, hogy döntő fontosságú kérdésekben gyorsabban jussunk előre.

Erre vonatkozóan kitűnő — gyakran megdöbbentő — példákat mondott el ezen a tanácskozáson dr. *Buncsák László*, a BRFK Közlekedésrendészet osztályvezetője. Többek között azt is, hogy sablonos alkatrészek, a balesetbiztonságot tekintve nélkülözhetetlen szerelvények, fényszóró-üvegek, szélvédők, fékbetétek, fékcsovek hiánya miatt bénulnak meg járművek. Olyan típusok, amelyek kifogástalan ellátására kétségtelenül be kellene rendezkedni.

És tőle tudtuk itt meg azt is, hogy csak Budapesten 17 609 forgalomból kivont jármű van ma nyilvántartva! És a rendőr alezredes szót itt talán a legélesebben a nehezen magyarázható alkatrészhiányról, a füstfelhőkbe borultán robogó autókról, a kézfékek használatának megszokott,

de ma már többnyire helytelen gyakorlatáról. Olyan kérdésekről, amelyeket tisztázni kell.

Sokak nevében mondunk köszönetet azokért a szavaiért is, amelyek azt a tényt fejegették, hogy több esetben a műhelyemberek, a fuvarirányítók, az alkatrészellátók gondatlansága, hibája miatt kerülnek konfliktusba gépjárművezetők és intézkedő rendőrök.

És különösen értékesnek tartjuk az oktatást érintő gondolatait, amelyek megvalósítása nyomán kevesebb tananyag ismeretében is jobban képzett autósok, motorosok állnának nálunk forgalomba. Legalábbis olyan értelemben lennének jobban tanítva, hogy a közlekedés gyakorlatában otthonosabban, nagyobb biztonsággal vennének részt.

Jobban, ügyesebben bánnának a fékkel, a kormányval, a gyorsítás eszközeivel, ha arról kapnának kimerítőbb oktatást, miként viselkednek a különböző felépítésű járművek a különböző viszonyok között. Többet kellene tanulniok és tudniok például a fékezés technikájáról, mint a fékszerkezetek rejtett — még a szerelők előtt is bonyolult — alkatrészeiről, működési folyamatairól.

Kitűnőnek tartjuk azt a példáját, amely arra utalt, hogy aki rádiózni akar, annak elsősorban azzal kell tisztában lennie, hogyan tudja megtalálni a legtöbb állomást, melyik gombbal lehet erősíteni, halkítani, színesíteni, finomítani a rádió hangját, ha szöveget vagy más-más jellegű zenét kíván hallgatni. Amikor már mesterien bának a rádiókészülék gombjaival, billentyűivel, kapcsolóival, akkor, ha meg akarja ismerni a készülék szerkezetét, már bizonyára könnyebben igazodik el a rejtélyesnek tűnő alkotóelemek között...

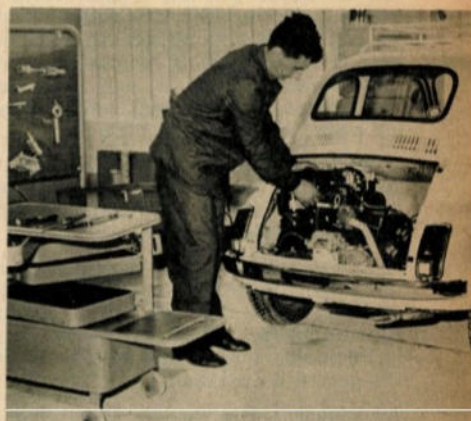
Végezetül annyit, hogy kitűnő előadásokat, értékes tudományos, de gyakorlati terveket, megvalósításra érett határozati javaslatokat ismerünk meg ezen a tanácskozáson, amelynek zárószavait *Valter Medárd*, az AFIT vezérigazgató-helyettese mondta el.

Nagyon szeretnénk, és várjuk is, hogy már a most következő év során minél több jó gondolatot tudjanak megvalósítani azok, akik a közlekedés biztonságának javításán fáradoznak mind a forgalomszervezés, mind az építkezés, mind a műszaki, technikai hátterek különböző posztjain.

L. Gy.

JÓ HÍREK A FIAT-MŰHELYBŐL

vagyis a Boldizsár utcai AFIT-szervizből, ahol a torinói Fiat és a Polski Fiat kocsik javítására, karbantartására újabb műszaki berendezéseket alkalmaznak, és a raktárkészletet jelentősen gyarapították. Sőt, új raktárépülettel gazdagodtak. Így a szerviz, amely hosszú időn át kénytelen volt heteket jelentő előjegyzést bevezetni, most viszonylag gyorsan tud munkát vállalni és végezni. A jobb vevőszolgálatot biztosítja, hogy az olasz 500, 850, 850 SC és 125-ös Fiat-modellekhez megkapták a legtöbb, eddig bizony hiányzó alkatrészt, és a Polski Fiat futóművek helyes beállításának, lengéscsillapító-cseréjének sem igen lehet már akadálya. A szerviz vezetőjének az a kérése, hogy akik nagyobb, úgynevezett generál jellegű munkákat — motor-, futómű-, karosszériajavítás, kárpitozás — tartanak esedékesnek kocsijukon, lehetőleg írásban vagy délelőtt a 452-908 vagy 452-909 telefonon közöljék kívánságaikat, és 8 napon belül írásban kapnak részletes javítási ajánlatot. Még azt is megemlíthetjük, hogy az ilyen költségesebb munkákat a téli időnyben OTP-hitelalkotók is elősegítik...



Az AFIT-vevőszolgálat aktivitása

Ha a meghívó szövegét idézzük, abból ez olvasható: „Az Autófenntartó Ipari Tröszt és az AFIT II. sz. Autójavító Vállalat szeretettel meghívja Önt a Zsiguli, Moszkvics, Zaporozsec gépkocsik tulajdonosai részére tartandó autós találkozóra, amelyet 1971. november 30-án 17 órakor Székesfehérvárott, a Volán kultúrteremben rendeznek.” Ezután jött a részletes programfelsorolás és a Vevőszolgálat jó utat, jó szórakozást és további kellemes autózást kívánó aláírása.

Sokan kaptak ilyen meghívót, és igen sokan vettek részt a találkozón. Nemcsak az érdekelt autótulajdonosok számára volt hasznos ez a beszélgetés, amelyen a Szovjet Kereskedelmi Kirendeltség munkatársai, az AFIT vezérigazgató-helyettese, a II. Autójavító főmérnöke és a helyi Autóklub vezetői is részt vettek.

A program első pontjaként *Sándorovics Miklós* üzemvezető mérnök a Zsiguli-gyárban tett útjáról tartott tájékoztatást, majd a Zsigulik használatá során szerzett tapasztalatokat ismertette.

Az AFIT Központi Vevőszolgálatától *Schmutz György* a Moszkvics 412-es típusú, az alkalmazott új dingsikkel és a Moszkvics-gyár további konstrukciós terveivel foglalkozott előadásában.

Ezt követően újszerű, hangulatos vetélkedőt rendeztek. A feltevések elsősorban az AFIT, a II. Autójavító Vállalat, az Autóklub tevékenységeivel voltak összefüggésben, de még az AM szerkesztőségét is érintették. A totó-tombolán gumi-

köpenyeket, légnyomásmérőket, kormányvédőket, fényszóró-beállításra, kocsimosásra, szervizre és diagnosztikai átvizsgálásra szóló utalványokat sorsoltak ki.

Es természetesen hagytak időt arra, hogy a mintegy 120-140 autótulajdonos közül bárki kérdezzen vagy hozzászóljon az előadások témáihoz. A kérdéseket igyekeztek tisztázni, és amire lehetett, azonnal válaszoltak is. Természetesen azokra is, amelyek a gépkocsik átadásánál tapasztalt rendellenességekre, a szervizek lassú ügyintézésére vonatkoztak.

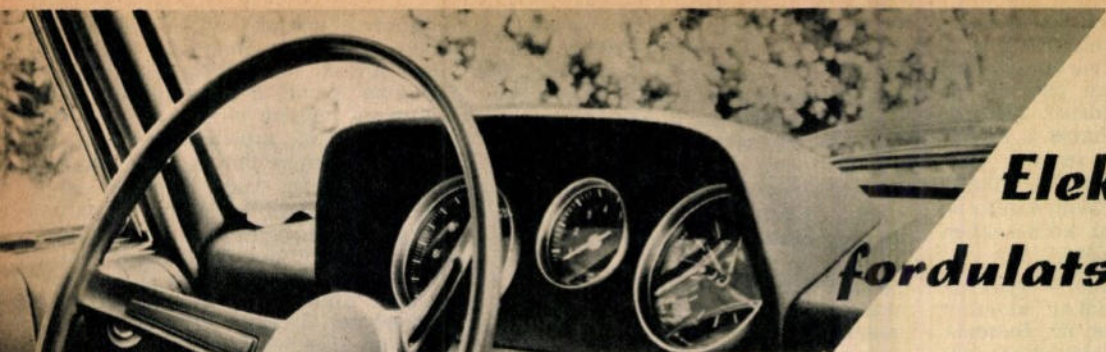
A Zsiguli-gyár képviselője ugyancsak adott jó tanácsokat az érdekelt kocsitulajdonosoknak.

A jól sikerült autóstalálkozó végén levetítették a Fiat 124 és 125-ös típusok vizsgálatáról készült gyári színes filmet is.

Itt említhetjük meg: a *Trabant-tulajdonosok* számára december 21-én du. 5 órai kezdettel rendeznek találkozót az AFIT Bp. XIII. Váci út 45/b. alatti tanácstermében. Ennek keretében, az NDK-ban tett gyárlátogatások alapján az ottani autóipar fejlődéséről is beszámólnak.

Az AFIT Vevőszolgálat csoportvezetője, *Simon László* arról is beszámolt, hogy a napokban került sor az Ecseri úti Trabant-szervizben a 250 ezredik ott javított kocsit átadására. Ezt a jubileumot olyanformán is megünnepelezték, hogy a II. Autójavító V. igazgatója, *Lővei Lajos* ajándékot nyújtott át a „jubileumi” Trabant tulajdonosának.

Elektronikus fordulatszámjelző



A járműmotorok jellemző tulajdonsága, hogy meghatározott fordulatszám mellett képesek a legnagyobb nyomatékot kifejteni. Akár kisebb, akár nagyobb a fordulatszám ennél az értéknél, az eredmény mindig az, hogy mindenképpen csökken a motor forgatónyomatéka. A járművezetés szempontjából fontos érdek, hogy a sebességváltó minden fokozatában a motor lehetőleg megközelítően azzal a fordulatszámmal forogjon, amely a hajtás szempontjából a hasznosítható nyomatékot a legnagyobb érték körül tartja.

Kezdő járművezetők a figyelmük más irányú lekötöttsége miatt nem figyelnek eléggé a motor fordulatszámára. Ez az oka, hogy elmulasztják idejében átváltani a sebességi fokozatokat. Olyan fordulatszámon akarják sokszor a motort húzatni, ami a gépet erőlteti és ezért rontja.

Bár az idézett jelenség a gyakorlatlan vezetőkre jellemző, még a legrutinosabb sem tudja mindig a motor fordulatszámát egészen pontosan azon az értéken tartani, amelyen a legkedvezőbb nyomatékot érheti el. Tehát azt a nyomatékot, amely a maximum közelében fekszik és amelynél a motor a legkisebb fogyasztás mellett lehetőleg nagy teljesítményt biztosít.

A tények ismeretében az NDK-ban megjelenő Kraftfahrzeugtechnik folyóirat augusztusi száma A. Hedergott tollából az alábbi könnyen összeépíthető elektronikus fordulatszámjelző leírását közli.

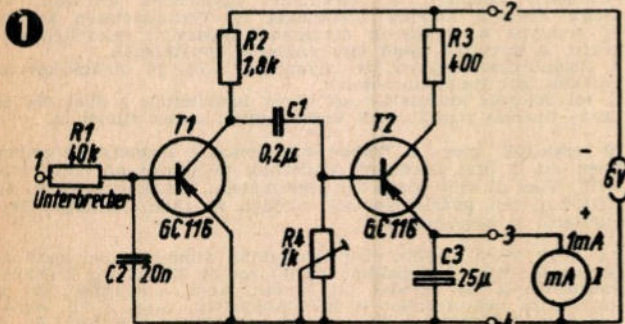
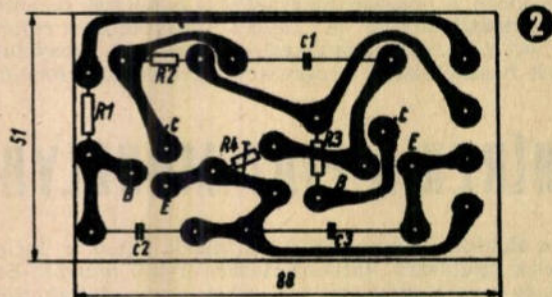
A szerző szerint sokan joggal idegenkednek a hajlékony tengellyel hajtott mechanikai fordulatszám mérőtől, mert attól tartanak, hogy az hamar elromlik. Ezeknek ajánlja figyelmébe az elektronikus szerkezetet, amely mozgó hajtóelemek nélkül működik és ezért kevesebb hibalehetőséget rejt magában.

Az elektronikus fordulatszámjelző villamos kapcsolását eredeti rajzban az 1. kép mutatja. Működéséhez a járműmotorról olyan villamos jeleket kell kapnia, amelyek a motor fordulatszámával arányosak. Erre a célra a gyújtásmegszakítás feszültségimpulzusai nagyon jól megfelelnek.

Itt azonban különböző esetekkel állunk szemben. Ha minden henger külön megszakítóval és gyújtótekerccsel rendelkezik, akkor az egyik megszakító által diktált feszültség-lökések száma, vagyis az elektronikus szerkezetre

ható impulzusok frekvenciája megfelel a motor fordulatszámának. Ha viszont elosztóval működik a gyújtás, akkor az elosztó áttétele a motor főtengeleyéhez és a hengerek száma is mértékadó a gyújtási impulzusok frekvenciájára. Mindezeket a tényezőket azonban az R4 szabályozható ellenállással a fordulatszámjelző beállításakor figyelembe lehet venni.

A berendezés működése a következő. A megszakító feszültségimpulzusai a vázlat szerinti 1 ponthoz (Unterbrecher) jutnak. Az R1—C2 kombináció révén a T1 tranzistor állandó amplitudójú exakt négyszögjeleket ké-

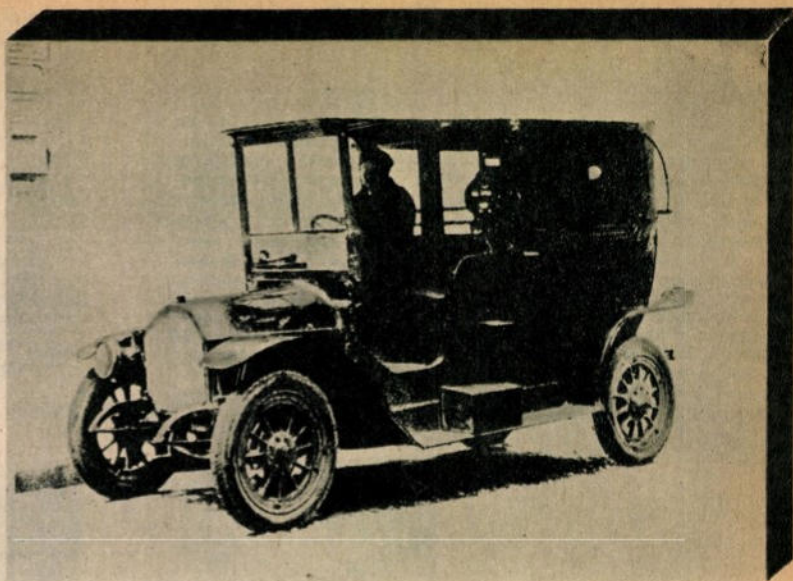


pez. Ez utóbbiakból a C1—R4 tagok pillanat-impulzusokat alakítanak. Ezzel a mutatóműszer áramköre függetlenné válik a négyszögjelek szélességétől, ami egyenlőtlen kalapácsnyitás, illetve egyenlőtlen nyitó- és zárószögök hatásából ered.

A pillanatimpulzusok negatív lökései a T2 tranzisztort vezérlik. Így ennek kollektorkörében a jelzőműszeren keresztül a 6 voltos telepből lüktető egyenáram folyik. Ennek az áramnak középértéke a betáplált frekvenciával arányos, tehát a jelzőműszer a fordulatszámmal arányos áramerősséget mutat. A műszer számlapján mindjárt a fordulatszám olvasható le. A C3 kondenzátor célja a lüktető egyenáram oly mértékű simítása, hogy kis fordulatszámokon a műszer mutatója ne rezegjen.

A berendezés nyomtatott áramköreit a 2. kép mutatja. Szigetelőlapon huzalozással is elkészíthető azonban a szerkezet, amelynek elrendezési képét a 3. képen látjuk. Hazai viszonylatra vetítve a kapcsolási ábrán látható GC 116 tranzisztornak az OC 1075 felel meg. A beépített ellenállások 0,25 wattosak. A műszer lengőtekerccses, 1 mA végkitérésű szerkezet. Számlapbeosztását megbízható fordulatszám mérővel kalibrálják. Szereléskor habgumi alátét vagy rugós felfüggesztés szükséges, hogy a készülék ne rázódjék.

Tömösy M. Jenő



EGY KIS TAXITÖRTÉNELEM



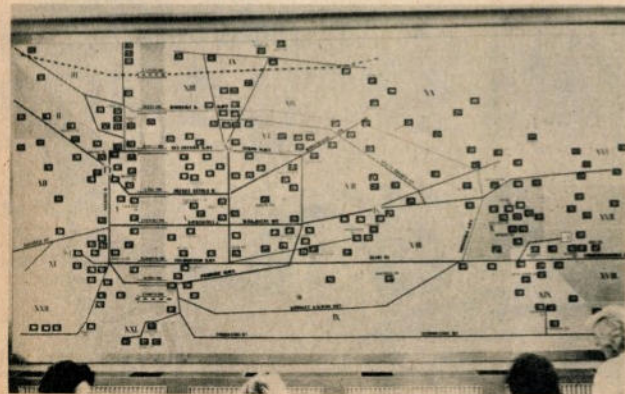
Azzal, hogy 1971. november 18-tól a Fővárosi Autótaxi Vállalatnál egy új, modern, crossbar-rendszerű taxi-telefonközpontot avattak, amely már húsz fővonalon kapcsolja a 22-22-22 számokat, még nem lett rózsás a helyzet, de talán valamivel könnyebb kocsihoz jutni. Határozottan könnyebb lett viszont a taxi telefonközpontjában dolgozó nők munkája, akik naponta 2500—3000 kocsirendelést vesznek fel. És ha már a számoknál tartunk, megírjuk azt is, hogy mintegy 1300—1500 piros-fehér kockás autóval tudja most segíteni az utasokat ez a közel 5000-es létszámú vállalat, amelynek alapítói 1913. június 1-én indították útjukra a taxaméter-órával felszerelt „géperejű bérkocsikat”.

Hány kocsit volt akkor? Az indulás napján 25, de annak az évnek decemberében már 175 őstaxi döcögött a fővárosban.

A mai taxisok persze csak akkor döcögnek, ha forgalmi dugóba kerülnek. Jó részük inkább száguldozik. És bár az új taxikat valóban nem döcögésre építették, úgy véljük, nyugodtabb, szabályosabb vezetéssel, meggondoltabb útmegválasztással sem érnének lassabban céljukhoz... Bizonyára tovább is futnának ezek az újabb típusok, és kevesebb alkatrész pótlása okozna gondot a műszakiaknak. Ha kevesebb kocsi áll a műhelyben, több fuvar tudnak vállalni és jobb lehetőség nyílna a további impozáns fejlesztési tervek megvalósítására.

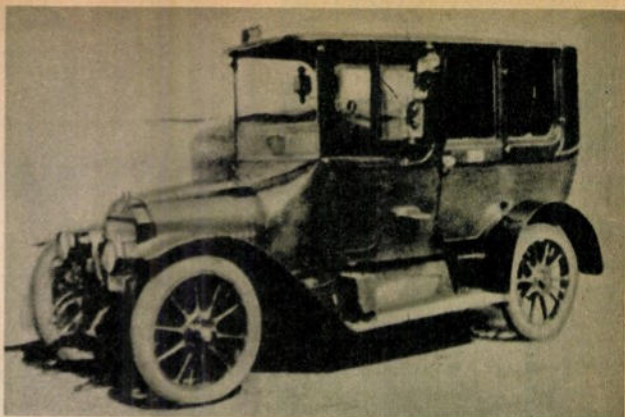
A mostani sajtótájékoztatót ugyanis Horváth Géza, a vállalat igazgatója olyan új programokat ismertetett, amelyek nemcsak a taxisok, hanem az ország más autósainak dolgát is megkönnyíthetik. Szó volt például arról, hogy a későbbiek során a taxi benzinkútjait, épülő új szervizét, javítóüzemét nemcsak a taxisok vehetnék igénybe...

Egy modern droszt-telefon és az ősi, 1913. június elsején útjára indított első Marta taxi, vagyis géperejű bérkocsi... Azután itt egy kép az 1971. november 18-án már múzeumi tárgynak tekinthető telefonközpont egyik munkahelyéről, hiszen ezt váltották most fel új, crossbar rendszerű gépteremmel, klímabe rendezéses központtal és egy olyan világítás jelzőtáblával, amely a mai 137 utcai taxiállomás mindenkor kocsiparkját jól áttekinthetően mutatja

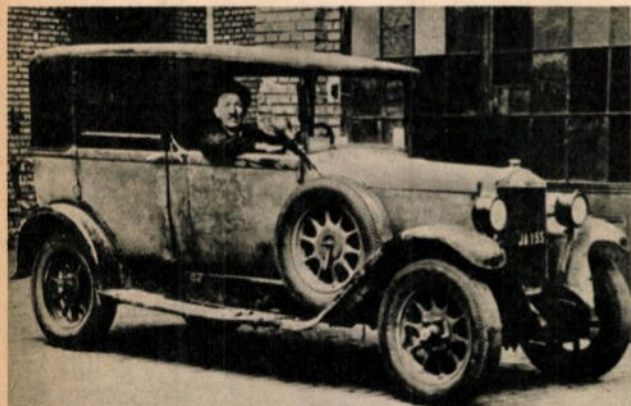
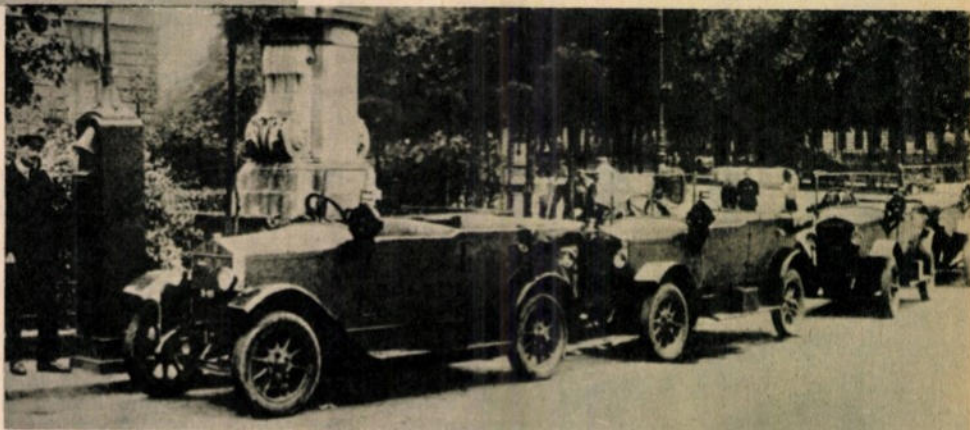


EGY KIS TAXITÖRTÉNELEM

Annak ellenére, hogy ma nem ritkán bosszankodunk, mert csak késve, vagy egyáltalán nem kapunk taxit, az új telefonközpont avatásával kapcsolatban pillantsunk egy kicsit vissza a taxizás múltjába is. Ezek az archívumokból „kiásott” kép-émlékek persze nemcsak a taxizás, hanem a hazai automobilizmus történelmének szakaszait is hűen idézik. Az 1913–1926 közötti években döcögő, küllős kerekű Benz autók éppúgy, mint a korabeli Marta-kocsik a történelmhez tartoznak. És sok más kép is emlékeztet arra, hogy az ilyen vagy olyan cégjelzéssel működő budapesti taxi mindig fontos szerepet játszott az ország autóséletében. Szervezési formáját, technikai berendezéseit, műszaki kezdeményezéseit, megoldásait tekintve, fennállása óta nem egyszer mutatott példát mind Európában, mind Amerikában. A taxi túrakocsijai, hosszú távra igénybe vehető bérautói sem ismeretlenek, mint ahogy jól tudjuk: az automobilizmus korában élő ember sok-sok útja fűződik a taxihoz. A régebbi és az újabb típusokhoz egyaránt...

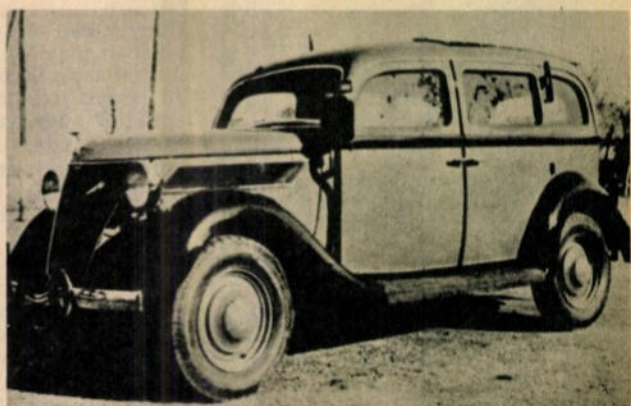
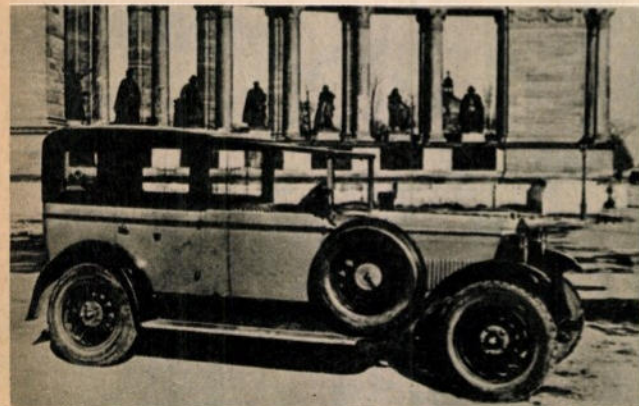


A harmincas évek emlékeztető képe — már aki emlékezhet erre — a telefonközpontos taxiállomás, a géperejű bérkocsik drosztja. Hazai gyártmányú, nyitott Magomobil kocsik képezték az egykori taxipark zömét

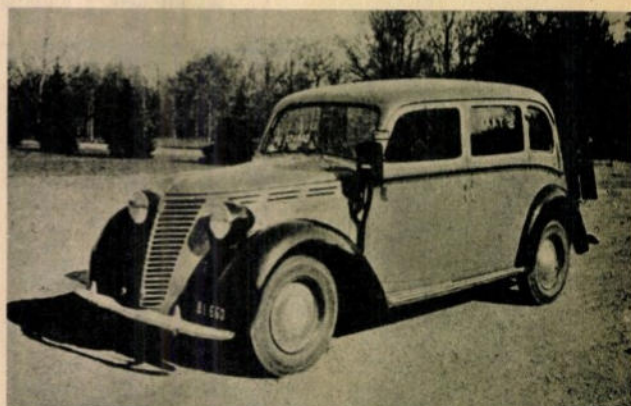


Bizony, az ilyen félig zárt, félig nyitott Magomobil taxik még 1945 után is sokáig fuvaroztak

A nagykocsinak számító, ugyancsak hazai gyártmányú Magosix taxi



A felső képen egy Ford alváz, V/8-as motorral hajtott, de hazai építésű taxi-karosszériás modell, és egy Fiat 1100 L típus, a zászlós, külső taxiórával

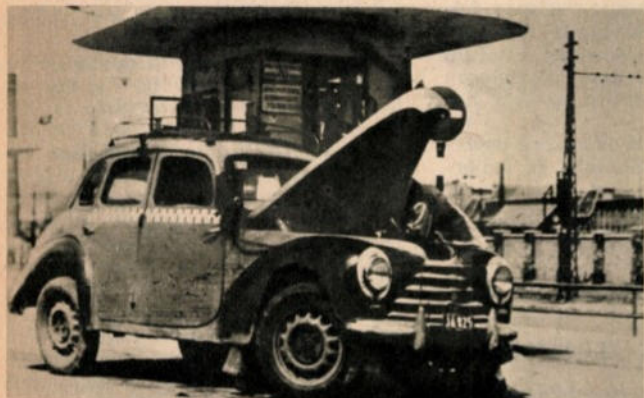




Renault Jouvaquatre, amely 1947-től taxizott



A régi Wartburg is hordott kockás jezést...



A különböző Skoda, Moszkvics, Pobjeda, Warszawa és Volga taxik



Napjaink gyors taxi- és bérautói, kölcsönözhető túrakocsijai között ott vannak a modern Polski Fiat, torinói Fiat, illetve Zsiguli típusok, jelezve az autótörténet újabb fejezetét



MOTOROS ÉLET



AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

ÚJ ESZTENDŐ ELŐTT

Közeledik az 1971-es esztendő vége. Ilyenkor számvetést szokás készíteni arról, amit tettünk; de hozzátartozik a „lettárhoz” az is, ami elmaradt. A motorosok szervezése terén történt események, ügviintézesek, eredmények és hiányosságok a nyilvánosság elé kerültek az AM „Motoros élet” rovatában, valamint az OMB és a klubok közti levelezésben. Nem kívánunk most a részletekre kitérni. Summázva annyit írhatunk, hogy tovább erősödött a szervezett motorosok tábora. Újabb „fehér foltok” tűntek el országos és budapesti viszonylatban is. Az OMB olyan tárgyalásokat kezdeményezett a KPM-mel és az OKBT-vel, amelyek eredményei csak 1972 folyamán jelentkezhetnek.

Az 1971. évi hiányosságok, valamint az előttünk álló feladatok alapos felmérése érdekében januárban ismét Országos Motoros Értekezlettel kezdjük tevékenységünket, amelyen szinte valamennyi motoros szerv képviselteti magát. Az itt elhangzó beszámolókat és terveket a későbbiekben részletesen ismertetjük a motoros klubok és csoportok tagjaival, valamint az AM hátsábjain az érdeklődők, klubon kívüli motorosokkal is.

A klubokban is sorra kerültek, vagy rövidesen megtörténnek az évről-évre összeállítások, ahol ugyancsak felelevenítik az elmúlt év történéseit, és ismertetik a jövő elképzeléseit.

EHHEZ AZ ÚJ, 1972-ES ÉVHEZ VALAMENNYI MOTOROS TÁRSUNKNAK, A KLUBOK ÉS CSOPORTOK VEZETŐINEK EREDMÉNYES ÉS BOLDOG ÚJ ESZTENDŐT KÍVÁNUNK!

Országos Motoros Bizottság

1972. ÉVI MOTOROS PROGRAMOK – ITTHON ÉS KULFOLDON

Ezekben a hetekben, mint országos szintű a Motoros Klubokban, a Magyar Természetbarát Szövetség Országos Motoros Bizottságában is készülnek már a jövő évi hazai és külföldi túrák, találkozókat tervei.

A programok sok részletén még dolgoznak, a legfontosabb tudnivalókat azonban már közölhetjük. A belföldi motoros rendezvények és a jelentősebb külföldi kirándulások időpontjait már rögzítették, s ez lehetővé teszi, hogy a klubok ezekhez alkalmazkodva tervezék meg 1972. évi programjaikat.

HAZAI TALÁLKOZÓK

1972-ben az OMB és a társrendező klubok, természetbarát szakszövetségek hat hazai motoros találkozóra invitálják az érdeklődőket.

A hagyományos tavaszi motoros csillagtúra színhelye jövőre is a Duna-kanyarban, a verőcel Express-táborban lesz május 12–14. között. A találkozó társrendezője a Pest megyei Természetbarát Szakszövetség.

Ezzel egyidőben Verőcén — a KISZ-szel közösen — rendezik meg a fiatal motorosok országos kempingtalálkozóját.

A siroki Vasas Motoros Klub június 24–25-re Sirokra hívja majd a motorosokat: e két napon itt tartják meg a kelet-magyarországi találkozót.

A dél-magyarországi találkozóra Szegeden kerül sor július 22–23. között.

A hagyományos nyári országos és nem-

zetközi motoros randevú színhelye ezúttal is Fonyód-Bélatelepen, a kempingben lesz. Időpontja: augusztus 18–20.

1972 utolsó nagyobn szabású motoros eseményét Szombathelyen rendezik: szeptember 1–3. között Vas megye székhelye fogadja majd a túramotorosokat.

FIM ÉS FICC RALLYE

A korábbi évekhöz hasonlóan, 1972-ben is szervezett motoros túrát indít az MTSZ OMB a két legjelentősebb európai motoros eseményre: a FIM és FICC Rallye-kra.

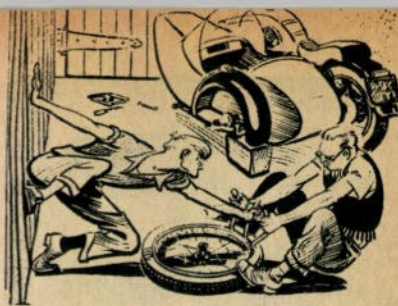
Július 28–30. között Jugoszláviában, a Macedón Vajdaságban levő Ohrid-tó mellett, a hasonló nevű városkában rendezik meg a FIM Rallye találkozóját, amelyre magyar motorosok is indulnak.

A FICC Rallye időpontja: 1972. augusztus 3–10. Színhelye: a Német Szövetségi Köztársaság, a Lechsee mellett Lechbruck, amely a kemping-világutalálkozóknak sok ezer motorosnak — köztük magyaroknak is — táborhelye lesz. Az OMB túraprogramja szerint a rallye-n résztvevők útvonalát Ausztrián és Svájcban keresztül vezet az NSZK-ba.

Mindkét túra részletes útvonalát, indulási és érkezési időpontját később adják meg a szervezők. Arra azonban már most felhívjuk az érdeklődők figyelmét, hogy a valutaigényt célszerű januárban beadni. A túrákról a Magyar Természetbarát Szövetség részletesen tájékoztat. Az MTSZ címe: Budapest V., Rosenberghé u. 1. Telefon: 112-467.

EMLÉK...

Az esős vasárnapi rajt színhelye az MTSZ-székház. A célirány: Sástó



AMIKOR PIHEN A GÁZMARKOLAT

A motorkerékpár igen, de az igazi motoros a téli hónapokban sem pihen. Motorjának nyáron keletkezett „betegségeit” elemzi, javítja, és most van igazán ideje egy alapos, mindenre kiterjedő átvizsgálásra. Fel nem derített rezonancia-hanggokra és meg nem értett kis hibákra derülhet fény ez alkalommal.

A motorosnak azonban nemcsak gépét kell felülvizsgálnia, hanem saját közlekedési magatartását is: vajon az elmúlt túraidényben megfelelt-e a biztonságos közlekedés követelményeinek? Ennek az értékelésnek legfontosabb szempontjai: megtartotta-e mindenkor a Kresz szabályait, figyelembe vette-e annak módosításait, s betartotta-e a közlekedési etika iratlan törvényeit. Ez az értékelés a Túramotoros Klubok téli esti programjainak is feladata, hiszen a közös élménybeszámoló, neves közlekedési szakemberek előadásai, filmvetítések erre is jó alkalmat adnak. Ilyen jellegű programokkal várják tagjaikat a Túramotoros Klubok. A szervezett, szakszerű értékelések természetesen annak jegyében zajlanak le mindennél, hogy túramotorosaink jövő tavasszal még nagyobb tudással, felkészültséggel induljanak az országutakra.

Balogh Zoltán

MEGHÍVÁS ORSZÁGOS ÉRTEKEZLETRE

1972. január 22–23-án Budapesten a Motoros Klubok és Csoportok vezető képviselőinek részvételével országos értekezletet tart az MTSZ Országos Motoros Bizottsága. A tanácskozásra az MTSZ már elküldte meghívóit, s december 30-ig várják a küldöttek írásbeli jelentkezését, és a motoros szervek működéséről készített vázlatos beszámolókat.

UDVOZLET A HUNGARIÁTÓL

A közelgő új év alkalmából a Hungária Túramotoros Klub vezetősége és tagsága ezúton mond köszönetet az Országos Motoros Bizottságnak, s a Klubbal együttműködő vállalatnak és intézménynek, amelyek segítőkészsége nagyban hozzájárult az 1971. évi eredményes munkához. Az elkövetkezendő év feladatainak sikeres teljesítéséhez tagyagunknak, a társkluboknak, a klubon kívüli motorosoknak, vállalatoknak és intézményeknek, valamint az OMB-nek eredményekben gazdag új esztendőt kíván

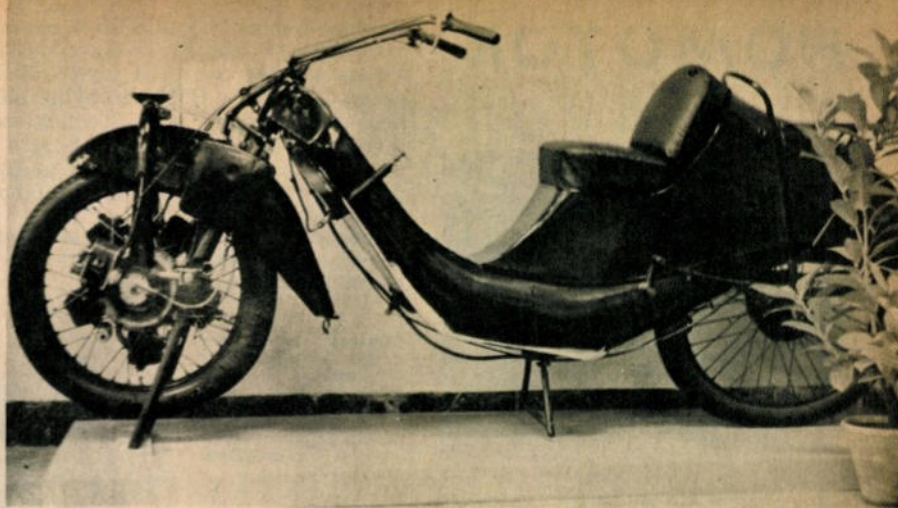
a Hungária Túramotoros Klub vezetősége



Ízelítő

a múltból

A drezdai „Verkehrsmuseum” eleget tett annak a szerződésnek, amelyet a Budapesti Közlekedési Múzeummal kötött a két múzeum közötti vendégkiállításra. „Kerékpárok — motorkerékpárok” címen december 2-án nyitotta meg kapuját ez az önálló bemutató, amely 1972. március 4-ig tekinthető meg. A harmincnál több kiállítási tárgy között ott látható a kormányozható Drais futógép, a magyar származású Járny által szerkesztett lengőpedálos kerékpár (1922), továbbá az 1899-ben gyártott Laurin & Klement motorbicikli és a ma már mindössze néhány példányban létező Megola, amely az első kereket meghajtó öt-hengeres forgómotorjával egyedül áll a műszaki történelemben. Találkozhatunk még itt a törpemoto-



Mindössze öt ilyen Megola létezik. 1922-ben gyártották ezt a forgó öt-hengeres, 640 kcm-es, elsőkerék-meghajtású motorkerékpárt; teljesítménye 14 LE, végsebessége 115 km/ó

rok őseivel és a négyhengeres Windhoff-fal, az 1917-ből származó két-hengeres, V-elrendezésű Wandererrel, Opel kismotorral.

És hogy ne felejtkezzék a múltba a kiállítás nézője, bemutatják a Sim-

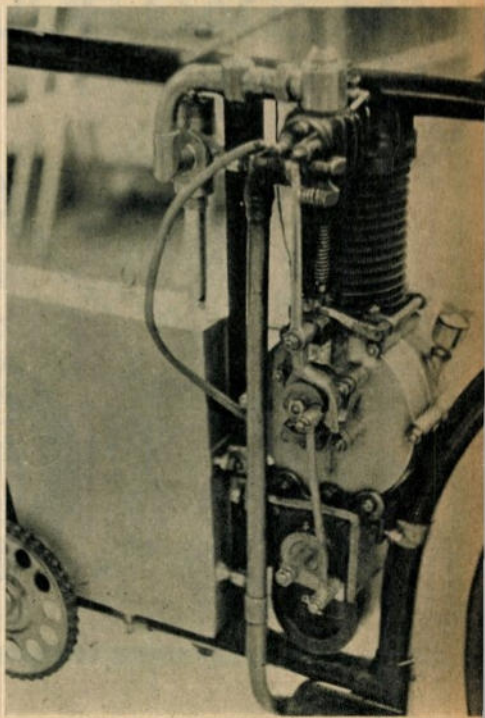
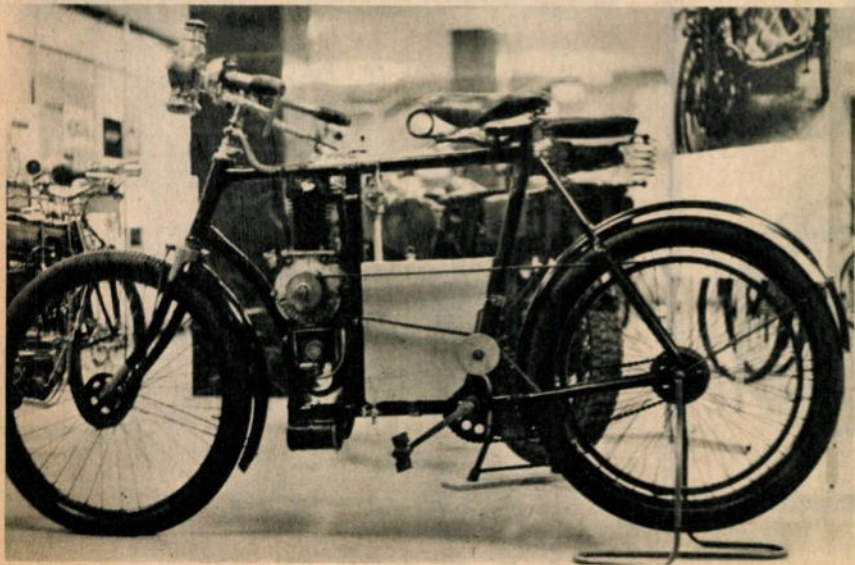
son motát és az MZ 250 ES Trophyt is — eredetiben.

Túlzás nélkül mondhatjuk, ritkán jut ennél nagyobb és hasznosabb szórakozáshoz a motoros ember, a technikát kedvelő fiatalság.

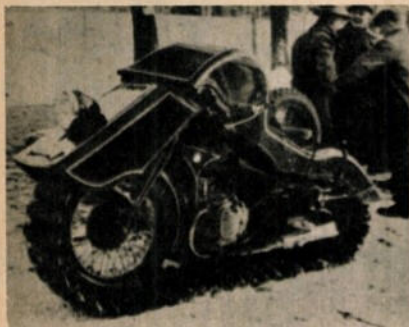


Ezül áll a Windhoff, soros, négyhengeres, 22 lóerős, olajhűtéses motorjával. A mellette álló BMW-t 1929-ben gyártották

A kiállítás legöregebb példánya, a Laurin & Klement „Slavia”, amelynek 239 kcm-es, hörgőszelvényes motorja egy erősített kerékpárvázban kapott helyet. Az éltető szikrát a motor alatt látható „ab-reiszgyújtás” adta. Teljesítmény 1,45 LE, végsebesség 35 km/ó
(RÓZSA GYÖRGY felvétele)



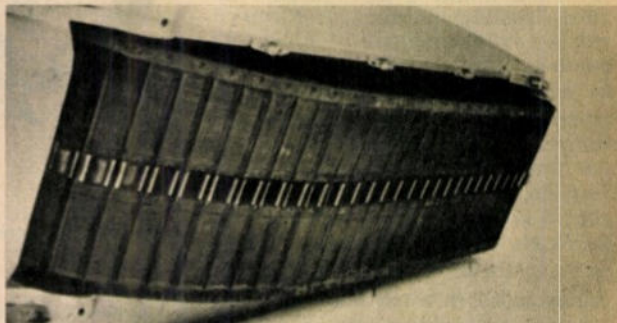
HÓMOTOR



Nincsen semmi új a Nap alatt, mondhatjuk újból — mint már annyiszor. Hiszen a ma divatos, ugyanakkor hasznos hómobilt már 1936-ban is elkészítették. Persze az még nem volt olyan tökéletes, mint napjaink motoros-szánja, de ez az oldalkocsis BMW aránylag elég gyorsan tudott átvágni a havon. Sajnos, a fényképhez nem közöltek műszaki leírást. Szerintünk a hátsó kisméretű kerék tette lehetővé, hogy a lánc, a magasított nyereg alatt, valahol a benzintartály magasságában kerülhetett vissza az első kerékhez. Mondanunk sem kell, hogy napjaink hómobilja aligha vállalja ezzel a micsodával a rokonságot.

A hóban gazdag országokban már nem hobby a motorosított szán. Vannak vidékek, ahol a hómotor az egyetlen közlekedési eszköz, amely nemegyszer jelent életmentő segítséget.

Mintegy 40–50 cm széles a különleges gumiból készült, közepén „perforált” hernyótalp, amely a harci tankok láncfaljának elvén működik



Az orvos legfeljebb helikopterrel tudná megközelíteni a távoli behavazott tanyát. Ilyenkor jelentőkéletes és gyors megoldást a motorkerékpár-motorral meghajtott motoros-szán. A nővér átnyújtja a táskát, és az orvos pillanatok múlva, nagy sebességgel száguld a segélyt kérő tanya felé



A villanyvilágítás, a telefon életszükséglet; a vonalszerelő legjobb segítője a hómobil. Áruszállításra is alkalmas a „pótszános” hómotor. (Évekkel ezelőtt Csepelen is elkészült néhány minta hómotoros, sajnos elolvadtak, mint a tavalyi hó)



**EREDMÉNYEK BEN
GAZDAG, BOLDOG
ÚJ ÉVET**

KIVÁN A

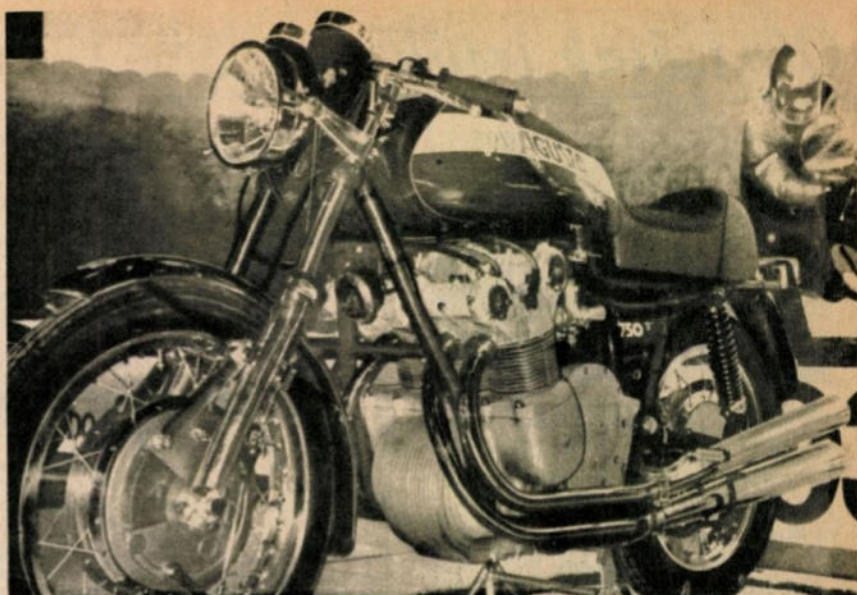


Szenzáció

Milánóból

Tudja Ön, hogy milyen nagy sebesség a 260 km/óra? Hát ennyire képes — elméletben — az *MV-gyár* legfiatalabb, de egyben legnagyobb motorkerékpárja, az „S” 750. „O” volt a Milánói Motorkerékpárkiállítás sztárja. A soros, négyhengeres, dupla ohc vezérlésű motor 9,3:1 sűrítési viszonynál, 7900 fordulaton 76 SAE lóerőt termel, de ezt némi módosítással 81-re lehet növelni. A 237 kilós rakétának 5,5 mp-re van szüksége, hogy álló helyzetből elérje a 100 km/ó sebességet...! Gyári közlés szerint, megfelelő fészülés után 260 km lehet az új, kardánmeghajtásos *MV Agusta* végsebessége.

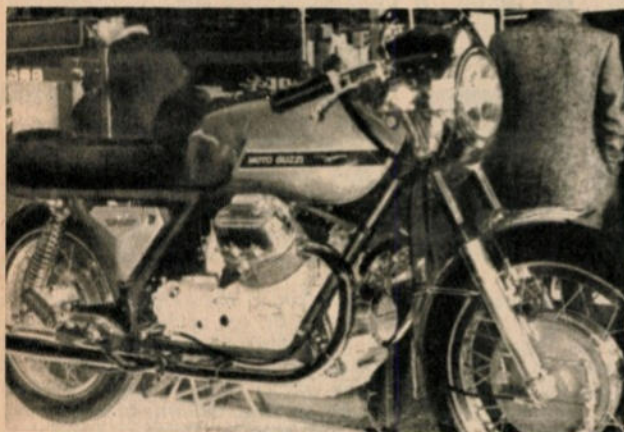
Az USA piaca Milánóban is érezte hatását. Ott pompáztak az új, vagy módosított sokhengeres motorok. Ilyen volt például a háromhengeres, 1000 kcm-es *Laverda*, amelynek sorozatgyártására tavasszal kerül sor. A gyár 750-es modellje 7200 fordulaton 80 SAE lóerős.



65×56 mm a furat-lökete a legújabb, kardánmeghajtású, négyhengeres, 750 kcm-es, *MV Agusta*nak. Típusjele „S”. Külön vezérműtengelyük van a szívó- és a kipufogószelepeknek

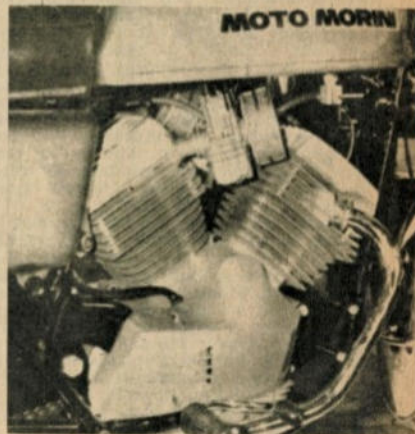
Érdekes megoldású volt a *Morini* új, kéthengeres, 350 kcm-es, teljesen tokozott motorja. A *Ducati* hű maradt a desmodromic szelepvezérléshez, ezzel rendelkezik a 450-es „Hatnapos” motorjuk is, amelynek teljesítménye szerényen csak 32 LE/6000 ford.

Az *Aermacchi* standján látható volt a 125 kcm-es, kétütemű crossmotor, amellyel a nagy Giacomo Agostini öccse, Felice fog versenyezni. Hasonló, de 22 lovas motorral látták el e típus országúti versenygép-változatát.



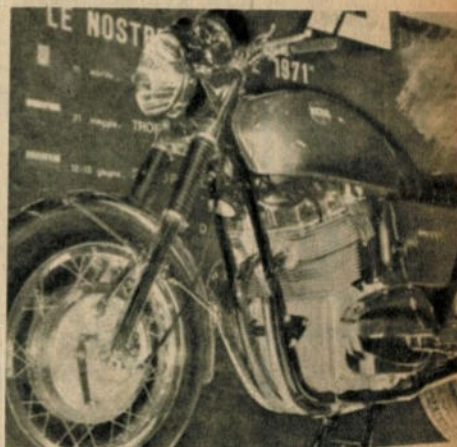
Új vázat, és ettől más stílust kapott a V7 *Moto Guzzi*. A tengerentúli piac számára elkészült ennek a 750-esnek a mintájára az új 850 kcm-es típus is, amelyet Milánóban ugyan csak bemutattak

Ha hinni lehet a gyári adatnak, akkor ez a szokatlan vonalú V-motor 160 km/óra végsebességre képes, pedig csak 350 kcm és 35 LE/8500 az új *Morini* fő jellemzője. Súlyja 138 kiló



Újdonság volt a kéthengeres, kétütemű, 125-ös *Benelli*, ötfokozatú váltóval; végsebessége 120 km/ó

A kiállítás legnagyobbja a *Laverda* háromhengeres, 1000 kcm-es, ugyan csak dupla ohc vezérlésű motoróriása. A három kipufogócső egy dobban végződik





Naponta járok kocsival a Kerepesi úton, immár évek óta. És őszintén szólva nagyon elcsodálkoztam azon, amikor a Pillangó utcai Metró-állomásnál gyalogosok által működtetett forgalmi jelzőlámpát állítottak fel.

A gyalogos megnyomja a gombot, és várakozik. Közben elmennek a járművek. Nem jön semmi, de a lámpa még nem vált át. Nyilvánvaló, hogy nem várja meg a zöldet sem ő, sem a többiek, akik azóta jöttek. Atmennek a tiloson. Nyugodtan meg is tehetik, mert mind a Hungária körúti, mind a Fehér úti jelzőlámpás irányítás ritmusossá teszi a járművek áramlását: minden percen van 30-35 másodperces időköz, amikor nem jöhet jármű. Szóval, átment mindenki. Nem jön új Metró, csak két perc múlva. De a lámpa átvált. Nincs senki, aki átmenne, legfeljebb 1-2 elmaradt személy. De az autósor mégis megállásra kényszerül: 6k már nem mehetnek át a tilos jelzésen, még ha egyetlen gyalogos sincs, akkor sem. Ehhez járul még az is, hogy igen sok gyalogos a Kerepesi úton szabad, zöld jelzésre tempósan áramló gépjárműfolyam között szaladgál át a számára éppen tilos jelzésen.

Nagyon sok, ehhez a ponthoz hasonló gyalogosáramlást kell figyelembe venni a gépjárművezetőknek a fővárosban. Olyan pontokat, ahol a gyalogosok átkelését „csak” a zebra biztosítja. Amióta pedig a Kerepesi úton is osztópályás lett a közlekedés, a közép-, biztonságot nyújtó pihenősziget révén még inkább indokoltnak látszik, hogy itt is — éppen a ritmikusan áramoltatott gépjárműforgalom miatt — a zebra volna a megfelelőbb, mindkét fél részéről egyaránt tiszteltben tartott gyalogosátkelést biztosító jelzés.

Korábban az is külön nagy veszélyt jelentett, hogy akik tempósan „ereszkedtek” a Kerepesi úton befelé (tényleg: itt mennyivel szabad haladni?!), esetleg teljesen váratlanul és felkészületlenül kapták ezen az útkereszteződés minden látható jelét nélkülöző helyen a tilos jelzést. Az viszont mindenesetre igen sokat nyom a közlekedésbiztonság oldalán a latba, hogy e gyalogosok által működtetett jelzőlámpák előtt mindkét oldalon elhelyezték az erre utaló figyelmeztető új táblajelzést.

BITTERA LÁSZLÓ

Bp. XVI., Futórozsza u. 58.

Együtt örültem Önökkel, amikor hírt adták, hogy a hosszasan, vontatottan épülő, épülőgép Rottenbiller utcán azért végre teljes szélességben megécseskedhet a gépjárműforgalom. Az örömbömben (másokéba is!) azonban jó adag szomorúság is vegyült. Hogy miért? Nos, azt mindenki tudja, hogy a Rottenbiller utca a Baross tértől egészen a Damjanich utcáig geometriailag egyenes vonalvezetésű. De csak az utca. Mert — mint az AM is megírta a 22. szám „Itt így közlekedjünk” rovatában — ahhoz, hogy valaki egyenes irányt követve végig tudjon rajta menni, az útburkolati jelekhez igazodóan kigyózó manőverezéseket kell végeznie. Körülbelül sejtjük, hogy a tervezőket a balra kanyarodások biztosítása készítette erre a tervezőasztalon esetleg szépek és indokoltnak látszó, a gyakorlatban azonban rendkívül balesetveszélyes szituációkat teremtő nyomvonal-kijelölésre.

A zavart még az is tetézi, hogy míg egyesek megpróbálnak igazodni e természetellenesen kijelölt kigyózó vonalakhoz, mások — és ezek vannak többségben — jóllehet szabályellenesen, de mégis a józan megfontolás reflexeinek engedelmességgel, „ki-egyenestik” ezeket. És nem vitás, hogy a párhuzamos haladás közben ebből rendkívül balesetveszélyes helyzetek teremődnek. A veszélyt tovább növeli, a szó szoros értelmében véve „kiélezi” az a körülmény is, hogy az utca lámpával irányított kereszteződésein a terelőszigetek hegyes sarkai valósággal belögnak az egyenesnek hitt vonalvezetésbe. Elgondolni is rossz, hogy télen, amikor a terelővonalakat esetleg hó borítja, a helyismerettel nem rendelkező milyen könnyen „fennakadhat” ezeken az éles sarkokon. Ha későn is, de talán még nem elkésve, változtatni kellene ezen!

Engedjék meg, hogy a IX., Gubacsi út forgalmi rendjével kapcsolatban is kifejtem észrevételeimet. Közismert, hogy az utóbbi időben — főként a Soroksári út telítettsége miatt — számottevően megnőtt a villamosokkal is terhelt Gubacsi út forgalma. Legalább „Elsőbbségadás kötelező” táblával kellene védeni ezt az utat a keresztező és betorkolló utak felől. Erre a benzinkút környékén — érthetetlenül rövid szakaszon — már sor is került. Miért nem folytatták akkor?

RENNER FERENC gkv.
Bp. XX., Vécsey u. 77.



Az NSZK-ban is minden eszközt felhasználnak a közúti balesetek elleni küzdelemben. Amikor az idén módosították az ottani Kresz egyes szabályait, a Posta a legfontosabb új jelzőtáblák képével négy értékből álló bélyegsorozatot adott ki — 30 millió példányban. Mivel bebizonyosodott, hogy a propagandának ez a módja segítette az új jelzések megtanulását, újabb négy bélyeget bocsátottak ki, amelyekkel ezúttal néhány fontos Kresz-előírásra hívták fel a figyelmet. (Előzésnél használd idejében a fényjelzést — Javításnál fény- és háromszögjelzést is használjunk — Autópályán előzés után újból adjunk jelzést a haladósávba visszatéréskor — A gyalogosnak a zebra előnye van ugyan, de ezt segítse elő kézzeljelzéssel is!)

A bélyegek sikere arra ösztönözte az NSZK Postáját, hogy most a világ legnagyobb méretű baleset elleni akcióját kezdte meg — a legkisebb méretű propagandaeszközzel. „Alkohol a kormánynál” és „Labda az autó előtt” gondolatot ábrázolva a közlekedési szerencsétlenségek jelentős okaira mutat rá a két bélyeg. Egyszerű kivitelben készült — kezdő mennyiségként 100 millió (!) példányban, hogy az ottani polgárok agyába belevesse a jelszót: „Biztonság mindenkor”.

De az NSZK-n kívül sok más országban is felhasználják a postabélyeget erre az életmentő propagandára. Példaként bemutatjuk a Kubában készült két bélyeget, amelyről az AM már említést tett (gyermekeknek is érthető játékos-sággal figyelmeztet a zebra biztonságára s az előnyszabályok megtartására).

Az új közúti jelzések és néhány új Kresz-előírás idejei bevezetése sem indította a Magyar Postát a bélyeg propaganda-erejének a felhasználására. Ugy látjuk, 1972-ben sem szerepel ilyen sorozat az elgondolások között. Talán lehetne ezen változtatni — vagy legalább a következő évi terveknel erre gondolni!

Simon Tamás
Bp. II., Ezredes u. 13.



BERLINI TANULSÁGOK

Irták: **Lelkes Mihály** mérnök (Föv. Tanács Közlekedési Főig.) és
Tar József mérnök, r. hdgy (BRFK Közlekedésrendészete)

A *Kammer der Technik*, az NDK mérnökszervezete majdnem egy évig dolgozott annak a nemzetközi szakértői konferenciának az előkészületein, amelyet október végén Berlinben tartottak.

Amikor a *Közlekedéstudományi Egyesület* képviselőiként Berlinbe érkezünk, a mi tekintetünk is a magasan a város fölé emelkedő televíziótoronyra irányult. Ez a kb. 370 méter magas alkotmány manapság az NDK fővárosának jelképe. Olyan büszkék most erre, mint mi, mondjuk az Erzsébet-hídra. A torony középtáján levő gömb alakú helyiségből nekünk is volt alkalmunk lelátni a városra, de erről és egyéb ellesett apróságokról később essék szó. Elsősorban nézzük a szakmai megbeszélést.

Az első témacsoportnak azt a címet is adhatnánk:

önkiszolgálás a forgalomban.

Ez nem ismeretlen fogalom a mi gyalogosaink és járművezetőink körében. Olvashattak róla, és használhatták is a gyalogosjelző nyomógombjait a Pillangó utcánál vagy az Albertirsai útnál; ez utóbbi helyen jó szolgálatot tesznek járművezetőknek az útburkolatba helyezett detektorok, vagy éppen a villamos fedezőjelzőket bekapcsoló érintkezők.

A gyalogos önkiszolgáló-berendezések létesítésének kritériumai még vitathatók. Semmiképpen sem célszerű azonban olyan helyeken alkalmazni, ahol a fényjelző berendezés más szomszédos berendezéssel összehangolható, vagy nagyfokú folyamatos gyalogosforgalom van. A berendezés a gyalogosok biztonságos átkelését szolgálja: a gyalogos a jelző nyomógombjával kéri a szabad áthaladást a járat.

A járműforgalom túl gyakori leállításának az elkerülése érdekében a járműforgalom javára egy garantált zöldidő van biztosítva két realizált gyalogoskérés között. Ilyen esetekben a gyalogoskérések tárolásra kerülnek. A gyalogosforgalom csúcsideje alatt a gyakori bejelentkezések miatt ezek a berendezések úgy működnek, mint bármelyik rögzített idejű berendezés. A gépjárművek részére ilyenkor csak a garantált zöldidő áll rendelkezésre. A csúcsidekön kívül a gépjárművek zavarása azonban nem olyan gyakori. Mindenesetre viszonylag gyakran előfordul, hogy a gépjárműveknek egyetlenegy gyalogos áthaladása miatt kell megállni. Ez különösen célszerűtlen akkor, ha a gyalogos az elhagyási (védelmi) idő alatt már nem tartózkodik az úttesten. Nálunk különösen a Pillangó utcai nyomógombos jelzőlámpánál az

ilyen esetek gyakran tapasztalhatók. Ez a jelenség a berendezés fogyatékoságában keresendő. A gyalogosok jelentkezése után következik a gépjárműveknek garantált zöld jelzés, ezt követi a védelmi idő, majd a jelzőképek sorrend szerinti lefutása, ami időben 30—40 másodpercet jelent. Ilyenkor, ha a közelben nincsenek gépjárművek, a gyalogos nem várja meg szabad jelzését, hanem áthalad az úttesten. Legtöbbször akkor jelenik meg számára a szabad jelzés, amikor már átért a túoldalra. Ugyanakkor a járműveknek tilos jelzés következik, de gyalogos áthaladás viszont nincs.

Ez a berendezés tehát annak ellenére, hogy forgalom által működtetett, nem tudja kielégíteni a biztonság és az időtakarékoság követelményeit. Szükséges lenne ezt a jelzőberendezést olyan egységgel kiegészíteni, ami biztosítaná, hogy amikor a gépjárművek már huzamosabb ideje zöldet kaptak, a gomb megnyomásától ne kezdődjék újlag a gépjárműveknek garantált szabad jelzés és csak ezt követően a gyalogosoké.

A gyalogosok jelzőgombjai szemmel is láthatóan valamelyik oszlopon helyezkednek el, szemben a járművek bejelentkezőivel, detektoraival, amelyek az útburkolatba néhány centiméterre süllyesztve találhatók. Ezek a berendezések különösen ott célszerűek, ahol a csúcsidek behatároltak, a főirányok erősen igénybe vannak véve, és viszonylag kevés a mellékirányú jármű. Különösen a központi városrészen kívüli komplikált csomópontok, és az országutak, távolsági úthálózat fontos csomópontjai jönnek tekintetbe, ezek egyébként sem fekszenek zöldhullámban.

Jelenleg az NDK-ban olyan berendezéseket próbálnak ki, amelyek közlekedési detektorokkal a programozott minimális zöldidő meghosszabbítását biztosítják. Mindegyik jármű-impulzus (jelentkezés) a zöldidőt négy másodperccel növeli. Amennyiben ez alatt a négy másodperc alatt egy további kérés érkezik, akkor újabb négy másodperces meghosszabbítás következik be, egyidejűleg természetesen az előző kérés törlődik. A meghosszabbítás csak a folyamatban levő zöld fázis alatt történik, és bevezetését a jelzésidő-terv növelési pontja előtt három másodperccel létrejövő impulzus hozza létre. A legnagyobb hosszabbítási idő beállíthatóan 18 másodperc maximális értéket érhet el. A zöldidő-növelés nem következik be, ha az utolsó kérését követő négy másodperc alatt újabb impulzus nem érkezett, vagy ha már a ma-



ximális időt elérte. Ez esetben a következő zöld fázis kezdődik a programozott minimális zöldidővel. Természetesen lehet a detektorokkal vezérelt berendezéseket teljesen a forgalom által működtetni. Ilyen van például nálunk a Kerepesi út—Albertirsai út kereszteződésében. Előnye, hogy ha valamelyik mellékirányból nincs jelentkezés, akkor oda még a minimális zöldidőt sem adja meg. Tehát mindenképpen időmegtakarítást eredményez. Itt elegendő tehát a maximális zöldidőket lehetővé tenni. A nálunk használt ilyen berendezésnek még az is tulajdonsága, hogy ha a mellékirányokból egyáltalán nincs jelentkezés, akkor folyamatosan a főiránynak adja a szabad jelzést.

A villamosok által befolyásolt berendezéseket nálunk is jól ismerik. Most nem a „kétfogalmú” villamos fedezőjelzőkről akarunk írni, hanem olyan forgalomirányító berendezésekről, amelyeknél külön fázist kell biztosítani a villamosoknak. Tudjuk: ez nálunk azzal jár, hogy a jelzőlámpa akkor is kiosztja a szabad jelzést, ha nem érkezik villamos, holott ez az idő nagyon hasznos lenne más forgalomnak. Példának említsük a Soroksári út—Hámán Kató út kereszteződésben kanyarodó villamost. Itt a beprogramozott és adott zöld villamosfázisoknak a felét sem veszik igénybe a villamosjáratok.

Sajnos, ezek a villamosérintkezők nem teljesen megbízhatóak. Előfordulhat tehát, hogy a villamos elhalad az érintkező alatt, de az háttalalan marad, és nem jön be számára a szabad jelzés. Ezt az NDK-ban úgy hidalják át, hogy a jelző előtt kiegészítésként elhelyeznek még egy kézzel működtethető kapcsolót, amit magának a villamosvezetőnek kell megnyomni, és így kapja meg a szabad jelzést pótlólag. Ez a megoldás szerintük Drezdában és Karl-Marx-Stadtban is jól bevált. Mi semmiképpen nem a kézi kapcsolású bejelentkezésekhez ragaszkodunk, de valamilyen megoldást mindenképpen kellene találni a főlegesen kiosztott villamosidők hasznosítására.

(Folytatjuk)

A fagyos napok előtt

Azokhoz szólunk most elsősorban, akik az idei tavasz óta szerezték meg a jogosítványukat, és így a téli autózás veszélyhatásaival először most ismerkednek.

Vajon van-e esély arra, hogy valaki váratlan helyzetben mégis épségben kilábaljon egy általános felfogás szerint már-már elkerülhetetlennek látszó, vagy kivédhetetlennek vélt bal-eseti helyzetből?

Sok! A lényeg az, hogy a megszokottól eltérő forgalmi szituációt láttán, vagy kocsink normálistól eltérő menttőlajdonságait észelve ne a pánik, hanem a józan megfontolás, a gyors helyzetfelismerés uralja tetteinket. Más szóval tehát, ne az egyébként megszokott, de adott esetben értelmetlen izomreflexek parancsainak engedelmeskedjünk.

Vegyünk egy gyakorlati példát. Sík, viszonylag jól belátható úton robogunk. Talán észre sem vesszük, amikor az autónk már egy hídon halad, vagy éppen egy erdővel övezett völgyben a páralecsapódás hatására csúszós, esetleg vékony jégpáncéllal borított útfelületre fut rá. Amíg változatlan tempóval (gázadással) és iránytartással haladunk, ezt a körülményt esetleg észre sem vesszük. A baj ott kezdődhet, ha valamilyen okból hirtelen gázt adunk (esetleg a gázt elveszük), kormányozunk, vagy fékezünk. Ebben az esetben kétségtelenül a fékezés legveszélyesebb. Ilyenkor szokott a leggyakrabban előfordulni az, ami a legtöbb autóst zavarba ejti. A jeges útfelületen az autó hátsó része hirtelen — mondjuk éppen jobbra — kifarolni, csúszni kezd. Aki ilyenkor megjéjd, rendszerint még jobban belelép a fékbe, és lázasan a kifarolással ellentétes irányba kormányozva próbálja ismét a jó útra téríteni az autót. Ez persze így nem megy. Sőt, a kocsit még jobban keresztbe fordul. Esetleg fel is borul. Ilyenkor tehát (ilyenkor is!) a tudatos vezetésmódszertani magatartás készségével azonnal le kell tudnunk győzni magunkban az értelmetlen izomreflexek parancsait.

Ilyen helyzetben ugyanis mindig a kifarolás irányába kell kormányozni. Kizárólag így, tehát nem csúszva, hanem gördülve „előremutató” kerekekkel továbbhaladva tudjuk újra egyenes irányba téríteni a kocsit.

Hogy a harmincórás vezetés során nem tanították ezt? Nem tesz semmit. Forgalommentes úton többszöri önálló gyakorlással, később önállóan is reflexünkké érleljük az ilyen manőverezési készséget is.

Ugyancsak a kezdő, pontosabban a rutint nélkülöző autósokkal szokott előfordulni, hogy pánikba esik, ha néhan fel keréknyommal az útpadkára téved le a kocsit. (Ez télen különösen gyakran megessék.) Az értelmetlen izomreflexek azt diktálják, hogy azonnal, amilyen gyorsan csak lehet, ebből a szorult helyzetből ki kell kerülni. Vagyis azonnal fel kell „kapatni” ismét az egyedüli biztonságot jelentő szilárd útfelületre.

„Nekitámasztjuk” tehát a mellső kereket az út mélyen a padkára lenyúló szegélyének, és dús gázadás közepette próbálunk visszamene-külni. Az ilyen megdölgő ma-nőverezések vége rendszerint az szokott lenni, hogy a kocsit a szegély mellett csúszik egy darabig, majd — ahol a szintkülönbség már nem olyan magas — váratlanul, teljes gázzal átvágódik a túlsó oldalra. És külön szerencse, ha nem tovább, vagy ha szembe éppen akkor nem jön semmi.

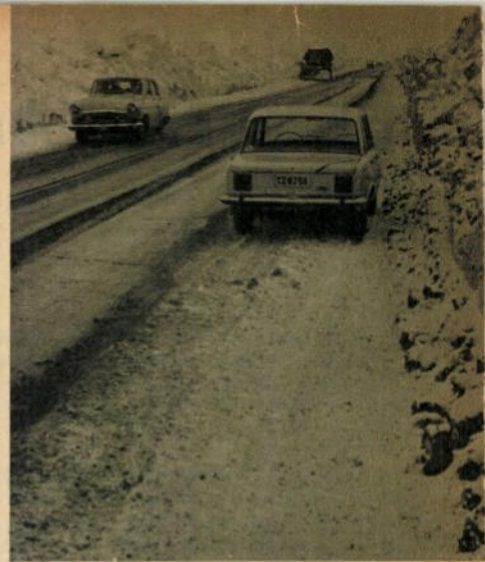
Mi hát a helyes magatartás ilyenkor? A legfontosabb, hogy maradjunk ott az útpadkán! Finom fékerő-szabályozással, további menetben — félke-rekkel még mindig a padkán — lassítsuk le a kocsit. Majd alkalmas helyen, esetleg már csak indító fokozattal „kapatunk” fel ismét a szilárd burkolatú útra.

Amikor a városok utcáit hólepel borítja, a keresztelődések átteresztőképessége is lecsökken. Előfordul, hogy egy-egy keresztelődéshez közelítve még bőven a zöld időn belül érkezünk, azonban látjuk (látunk kell!), hogy a hótól nehezen járható, esetleg egy nyomóra leszűkült úton az előttünk éppen hogy átjutott kocsisor vége a keresztelődés közvetlen közelében vesztegel. Ilyenkor tehát — függetlenül attól, hogy még zöldet mutat a lámpa — tilos a keresztelődésbe behajtani. Mi sem juthatunk tovább, s ugyanakkor a keresztelődés kellős közepén ragadva teljesen eltorlaszoljuk a keresztirányú forgalom éppen szabadabbá váló útját.

Téli időben a száraznak tetsző, de valójában esetleg csúszós, jeges felület-szakaszokra számítva előrelátóbban kell megközelítenünk a lámpával irányított keresztelődéseket is. Ahhoz, hogy a hirtelen fékezések ilyenkor hatványozottabban jelentkezzenek veszélyét eleve kivédhessük, tudnunk kell, hogy adott esetben egy hirtelen sárgára váltó lámpa előtt mintegy 40 km-es tempóval még baj nélkül átjuthatunk az egyébként üres keresztelődésen. Feltéve, ha már a jelzési kép zöldről sárgára változásakor legalább 50 méteren belül vagyunk.

A túlzott óvatosságból adódó korai fékezések, megállások a lámpák előtt a sáros, jeges útviszonyok között ugyancsak balesetveszélyt rejtenek. Előrelátással és a közvetett megfigyelés tapasztalataival azonban rendszerint elkerülhetjük, hogy — jóhiszeműen bár — tilosba hajtunk, vagy éppen a lámpa előtti váratlan fékezésünkkel veszélybe sodorjunk másokat. És persze magunkat is.

Kár, hogy a sárgára váltás előtti figyelmeztető zöld villogást „kitörölték” a forgalomirányító lámpáink jelzési képei közül. Ezen most nem vitatkozunk. A főváros nagyon sok keresztelődésében maradt azonban



mégis egy erre utaló kisegítő információforrás, amelyet megfigyelve a zöld idő hosszára, vagyis az áthaladásunkhoz még elegendő hányadára következtetve hasznosíthatunk. Ez nem egyéb, mint a gépjárművezetők számára egyébként semmilyen kötelező utasítást nem adó, úgynevezett villamos „holdfény-jelző”. Ezekben a megközelítően háromszög alakú fekete lámpatestekben az öt fénypont különböző alakzatai szerint a villamosnak tilos, illetve egyenesen, vagy kanyarodva szabad továbbhaladnia. Ha a felső három fénypont vízszintesen világít, akkor a villamosnak — függetlenül az eredeti forgalomirányító lámpától — már (vagy még) tilos elindulnia. És ezt a jelzést hasznosíthatják az útkeresztelődések körzetében levő villamosmegállóknál a gépjárművezetők. Hogyan? Amikor a keresztelődéshez zöld jelzésre közelítünk, és közben a villamos-jelző tilosra vált át (a három felső pont világít), el lehetünk készülve arra, hogy röviddel ezután a forgalomirányító lámpa is sárgára vált át. (A villamos azért kap előbb tilos jelzést, mert a kettős megállóban veszteglő második szerelvény a zöld fázis utolsó szakaszában már nem tudná elhagyni zavartalanul az útkeresztelődést.)

A közvetett megfigyelésnek ezt az „ajándék” információját tudjuk tehát hasznosítani azzal, hogy — a távolságtól függően — rugalmasan tempócsökkentéssel, vagy éppen gyorsítással a hirtelen fékezés, esetleg a tilosba hajtás veszélyeitől megóvjuk magunkat és másokat.

A. T.



Itt így közlekedünk

Ma már mindenki tudja, hogy mi épül, pontosabban mi épült a IX., Ferenc körút és Üllői út kereszteződésében. Annak idején, amikor lezárták a gépjárműforgalom elől, az egész környék forgalmi rendjét módosítani kellett. És így adódott ez most is, a munkálatok befejezésekor. Karácsonyi ajándékként tehát kaptunk egy — egyelőre — kétszintű kereszteződést: a felszín csak a járművéké, a gyalogosok pedig a tizenkét lépcsősoron megközelíthető aluljáró-rendszert vehetik birtokukba.

Először nézzük a közvetlen kereszteződés forgalmi rendjét. Nos, ez nem tér el lényegesen a korábbi, másfél évvel ezelőtti helyzettől: a forgalmi irányok változatlanok, most már nem kell a gyalogosokkal számolnunk. Most is a Ferenc körút—József körút irányban haladók élvezik az elsőbbséget — ha a lámpa éppen nem működik.

Nézzük tehát azt a helyzetet, amikor a Nagyvárad tér felől az Üllői úton érkezünk a kereszteződéshez. A besorolóban négy forgalmi sávot találunk, amelyek lehetővé teszik, hogy minden irányban tudjunk továbbhaladni. A jobb oldalról jobbra a József körútra, a két középsőből egyenesen a Kálvin tér felé, a legbelsőből pedig balra, a Ferenc körútra kanyarodva haladhatunk tovább. Ha a Kálvin tér felől érkezünk ide, azt tapasztaljuk, hogy a torkolat kiszélesítésével három irány részére biztosítottak járműszabályozót: a két belsőből egyenesen, a jobb oldalról pedig kisívbén kanyarodva haladhatunk a Boráros tér felé.

A nagykörúti menetirányokból ugyanilyen besorolókat találunk: két sáv egyenesen és egy jobbra. A jobbra kanyarodások a „Kilán-sarok” kivételével — szigettel elválasztott külön útpályán bonyolódhatnak le. A Ferenc körút irányába balra kanyarodás változatlanul megmaradt, és ez az oka, hogy a jelzőlámpa három fázisban működik. Minden forgalmi sávnak megtaláljuk a hozzá tartozó jelzőlámpáját, amelyek a következők szerint adják a szabad jelzést:

Az elsőben: a nagykörúti irányok mehetnek. Gépjárművek és villamosok egyaránt.

A másodikban: az Üllői úti egyenes és jobbra kisívbén elforduló irányok. Vigyázzunk! A balra kanyarodóknak meg kell várniuk a részükre is szabad utat biztosító külön jelzést, amely a harmadik fázisban következik be.

A harmadik fázisban: a balra kanyarodók kapnak tehát szabad utat, s természetesen a jobbra kisívbén elfordulók is folytathatják az útjukat.

A gyalogosok részére itt nem szereltek fel jelzőlámpát, s ez természetes is, hiszen ők a kereszteződés körzetében a felszínen nem közlekedhetnek. Könnyen megtalálhatók az aluljárókhöz vezető lépcsősorok.

E kereszteződés avatásával, ünnepélyes átadásával egyidejűleg tehát megszűnik a terelővonal-rendszer. Ezek az utcák azonban változatlanul fontos szerepet kapnak a környék forgalmának elvezetésében és a parkolási igények kielégítésében.

Ennek megfelelően alakították ki a forgalmi rendet, s ezzel magyarázható, hogy sok utca (a korábbi terelővonalak) áthaladási elsőbbsége megszűnt, egyirányúvá jelölték, vagy azon esetleg a korábbi egyirányú forgalom éppen ellenkező lett.

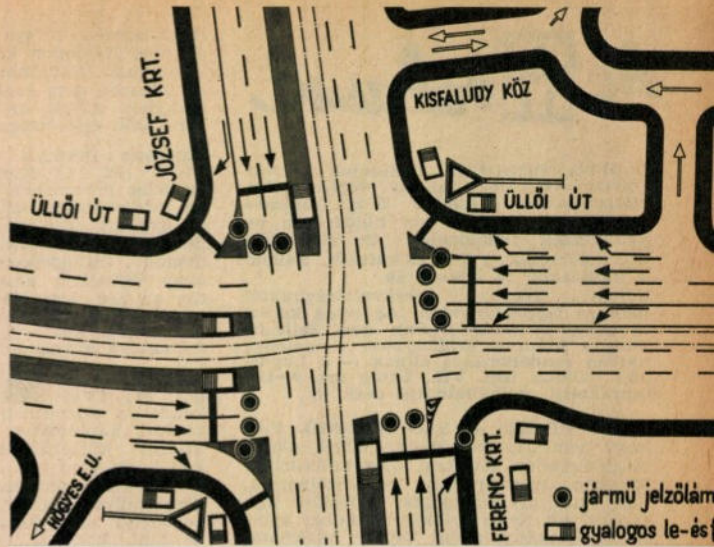
Különösen ezeket a változásokat jegyezzük jól meg, mert a jó ideje megszokott forgalmi rendű „terelőutakon” meglepetésekkel találkozhatunk. A környéket ábrázoló vázlaton ezeket az érzékeny pontokat, vagyis ahol az egyéb irány főútvonalai, elsőbbségadási kötelezettséggel találkozik, szimbolikus helyzetjelző vonalakkal is megjelöltük. Természetesen legalább annyit figyelmet kell a „jobbkez-szabály” érvényesítésére is fordítani.

A kereszteződés forgalmi rendje csak a Ferenc körútra teszi lehetővé a balra nagyívű kanyarodást. A környező mellékutcák egyirányúsítása és forgalmi rendje lehetővé teszi a többi balra kanyarodások közvetett („löhere-elv” szerinti) végrehajtását is.

A kanyarodások pótlására az alábbi útvonalakat ajánljuk.

A Ferenc körútról a Kálvin tér irányába tartók a kereszteződésen túlhaladva, háromszori jobbra kanyarodással a Nap utcába, majd a Kisfaludy utcán át az Üllői útra. De ugyanide jutunk, ha már a Tompa utcánál kanyarodunk le a körútról és a Liliom utcán közelítjük meg az Üllői utat.

A József körútról sem lehet a Nagyvárad tér irányába közvetlenül elkanyarodni balra. Ehelyett tehát a Baross utcán túlhaladva mindjárt kanyarodunk jobbra a Csepregyi utcába, majd balra, a Mária utcán át érhetjük el az Üllői utat.



Nem könnyebb a helyzet, ha az Üllői útról a Kálvin tér felől a József körút irányába akarunk menni. Ilyenkor egészen a kereszteződés közeléig kell haladnunk, és itt jobbra, a Hőgyes Endre utcába, majd a Knézits utcán át érhetjük el a Bakáts teret, s innen kihajthatunk a Körútra.

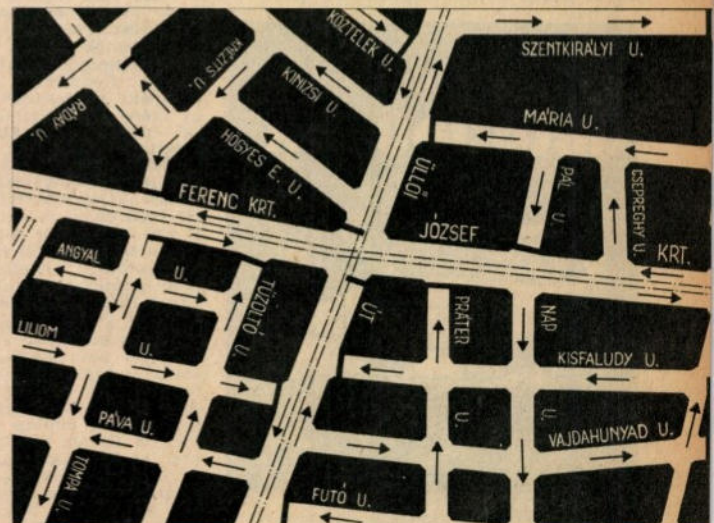
Ismét felhívjuk a figyelmet arra, hogy ezek az ajánlott útvonalak nem rendelkeznek abszolút áthaladási elsőbbséggel, csupán azzal, amit a jobbkez-szabály biztosított számukra. Ezeket az útvonalakat egyébként tájékoztató táblák is ajánlják a gépjárművezetőknek. Mindentől függetlenül természetesen egyéb útvonalak követésével is pótolhatjuk a tiltott balra kanyarodásokat.

Már a kereszteződés átépítését megelőzően is nagy gondot jelentett, ha valaki a Petőfi-híd irányába akart balra kanyarodni. Az új forgalmi rend szerint is csupán egyetlen sáv teszi ezt lehetővé, s így a csúcsidőben minden bizonnyal továbbra is gyakran ki fog alakulni a balra kanyarodásra várakozó, hosszan elnyúló járműsorfal. Eppen ezért, akik csak tehetik, vegyék igénybe továbbra is a Mester utcát, mivel ott is megmarad továbbra is a balra kanyarodás.

A kereszteződés közvetlen közelében semmiképpen ne kísérletezzünk azzal, hogy vissza-, vagy valamelyik utcába balra kanyarodjunk, mert ezzel forgalmi torlódást okozunk.

Tudjuk, legalábbis tudnunk illik, hogy a 3,5 tonna összsúlyt meghaladó tehergépjárművek forgalma 7–21 óra között a Nagy-körúton (a Ferenc körút kivételével) tilos. Tehát a korlátozás alá eső teherautóval a József körútra ne kanyarodjunk. A teherautókra vonatkozik még a belvárosi teherforgalom-korlátozás is, aminek határa innen nincs is messze. Azokkal a teherautókkal tehát, amelyekkel Budára tartanak, tanácsos itt elkanyarodni a Ferenc körútra. Egyébként a jelzőtábla is mutatja ezt. Akik a Nagyvárad tér irányából érkezve túlhaladnak a kereszteződésen; a Szentkirályi utcát megelőzően újra találkoznak jelzőtáblával, hogy most már jobbra haladjanak el, nehogy bemenjenek a tiltott területre.

Az új forgalmi rend kapcsán főútvonallá minősítették a Ráday és Mester utcát, tehát most már az erre vonatkozó szabályokat is be kell tartani. A Ráday utcán egyébként a járdára felkeréssel felállva parkolhatunk.



ELŐFIZETŐINKHEZ! Felhívjuk szíves figyelmüket, hogy az év végén lejárt előfizetéseket december 25-ig hosszabítsák meg, hogy a lap küldésében ne keletkezzenek fennakadások. Az előfizetési díjat nemcsak a postahivatalok, hanem a kézbesítők is elfogadják. Sokan kérnek szerkesztőségünkől hiányzó lappéldányokat. Az ilyen kéreést azonban szerkesztőségünk nem teljesítheti; a hiányzó példányokat — amennyiben rendelkezésre állnak — a Lapkiadó Vállalat (Bp. VII., Lenin krt. 9—11.) lapraktára szolgáltathatja csak ki.

NAGY PÉTER — SZOVJETUNÓ. Kár, hogy nem írta meg pontos címét, akkor részletesebben levélben válaszolhatnánk. Röviden azonban így is közölhetjük, hogy magyar állampolgár külföldre legfeljebb 400 forint értékben küldhet ajándékot, utasként pedig 1000 Ft értékhatárig vihet magával ajándéknak szánt tárgyakat. Így tehát innen autó ajándékozására nincs lehetőség. Más a helyzet, ha a külföldi állampolgár magyar állampolgártól gépjárművet örököl. Ha jogerős hagyatéki végzéssel igazolja ezt, akkor a gépjármű kiszállítására a Pénzügyi Központ, illetve a Magyar Nemzeti Bank megadja az engedélyt.

HUDÁK JÓZSEF — VÁC. Az albérlőnek ugyancsak joga van az állami ház udvarán, vagy a kapu aljában gépkocsiját tartani, ha erre az engedélyt a Házkezelőségtől megkapta. A főbérlőtől nem kell ilyen bejegyzés, illetve az már a Házkezelőség dolga, hogy az engedély megadása előtt tárgyal-e erről a ház lakóival. Kapualjban csak úgy szabad tárolni, hogy a gépjármű egyik oldalán legalább két méter maradjon a közlekedésre. Ez szerepel előírásként a Fővárosi Tanács Házkezelési Igazgatóságának ismeretes 5/1965. sz. utasításában, amit tudomásunk szerint a tűzrendészeti hatóság országosan érvényes előírásból vettek át. A tárolásért fizetendő díj

megállapodás tárgya a Házkezelőség és az autótulajdonos között. Vita esetén a bírósághoz fordulhat. Az autó tartását az udvaron nem szokták a nap bizonyos szakához kötni: az engedély az egész évre szól, éjjel-nappal.

MONORI ISTVÁN — BUDAPEST. A 7/1970. (IX. 2.) KipM—AH sz. együttes rendelet értelmében a kisiparos köteles „a rendszeresen előállított termékeinek és gyakori szolgáltatásainak árát üzlet-helyiségében (műhelyében) jól látható módon kifüggeszteni, a kirakatában vagy üzletében elhelyezett árukon pedig az áru árát (vállalási díját) feltüntetni”. Ez vonatkozik természetesen a gépjárműjavítás bármelyik fajtájával foglalkozó kisiparosokra is...

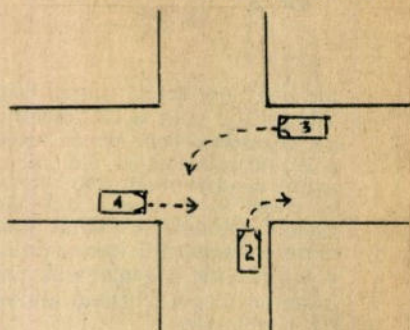
NÁDOR KÁROLY — KARCAG. A 22/1970. (XI. 10.) ÉVM—KPM sz. rendelet intézkedik „a közterülethasználat engedélyezésével kapcsolatos eljárásról”. A 2. § szerint közterülethasználati engedélyt kell beszerezni „az egyes létesítményekhez a közút területén kívül szükséges gépjárművarakozóhelyek céljára” is. Az engedélyt első fokozaton a városi (városi kerületi, községi) tanács vb építésügyi (közégekben az egységes) szakigazgatási szerve adja ki.

„AUTÓSPORT-BARÁTOK.” A 22. számunk utolsó oldalán, sajnálatos tévedés folytán Jackie Ickxet világbajnoknak neveztük ki. Jackie Stewart volt 1969-ben a világbajnok.

KLEMENT SÁNDOR — BUDAPEST. Hála-lásan köszönjük — olvasóink nevében is —, hogy beküldte nekünk az Elektrometál Kereskedelmi Vállalat (Kecskemét, Halasi út 2.) Önhöz intézett levelét, amelyben közli, hogy a lapunkban ismertetett autóbillettel készségeken le-szállítják, ha a megfelelő típus vételárát előre beküldik. A billettel a cégnél a következő típusokhoz kapható: Trabant és Fiat 800 Ft, Skoda és Wartburg 898 Ft, Moszkvics 960 Ft.

RÖNK BÉLA — BUDAPEST. Készség-szel adunk helyet felhívásának, amit szó szerint idézünk: „Kizárólag biztosítói kárrendezésem érdekében, egyéb kár-és jogkövetkezmény igényétől való el-

TALÁLJA KI...



... hogy ebben a közlekedési helyzetben milyen sorrend szerint indulhatnak, illetve haladhatnak tovább a járművek. Természetesen szívesebben vesszük, ha a megfejtők a Kresz itt érvényesíthető szabályaira is utalnak. Három jutalom-könyvet sorsolunk ki. Beküldési határidő: 1972. január 5.

Azt kellett kitalálni az AM 22-es számában megjelent rejtvény megfejtőinek, hogy milyen alkatrésze az autónak, ami a képen látszik. És nemcsak feltűnően sokan találták ki, hogy az úgynevezett víz-zsákról készült a felvétel — nem hibáztatjuk, aki határozottan dizelmotor víz-zsákját vélte ott felfedezni —, hanem igen frappáns tömör válaszokat kaptunk arra a kérdésünkre is, hogy milyen célt szolgál a bemutatott üveg-falú tartály. Igazán kedves, hogy **FORGÁCH FERENC** (Bp. I., Gyorskocsi u. 8.) még azt is megírta, hogy a CL-85-34 Wartburg gazdája, és a jelszóként is fogalmazott „Ha van igazság, mindig jó egy vizes-zsák!” mondatokkal zárta sorait, amelyben kifejtette, hogy a fényképen látott víz-zsák a porlasztó előtt a nehezebb fajsúlyú, oda nem való anyagokat vonja ki a kocsi üzemanyagellátó hálózatából. Rajta kívül még **TÓTH ANTAL** (Eger, Türk Frigyes u. 19.) és **ÁRVA TAMÁS** (Miskolc III., Báthory u. 50.) címére küldjük meg a jutalom-könyveket.

Könyvekről

Az Autósok Könyvesboltja: Budapest V., Deák Ferenc u. 15.

LIENER GYÖRGY: Autótípusok (Műszaki). Lapunk főmunkatársa népszerű könyvének immár ötödik kötete jelent meg a könyvkereskedésekben. Maga a téma indokolja e kötetek népszerűségét, hiszen az autók, a gépjárművek iránti érdeklődés korunk jellegzetessége. Mégis, meg kell mondanunk, hogy bármilyen érdekes témáról megírt könyv is csak akkor válik kelendővé, ha — megírása is érdekes. És az Autótípusok új kötete ugyancsak megfelel ennek az igénynek...

Mindjárt bevezetőben izgalmas témát fejtet, amikor „Új kísérletek” címen bemutatja az utóbbi esztendő autótípusainak irányzatait. Harc az autók káros hatásai ellen, a Wankel-motor, a benzínbefecskendező, a gőzhajtás, a gázturbina, a city-car, a villanyautó... Külön foglalkozik a szerző a szocialista országok autópárhával, a Zsiguli megjelenésével s a további tervekkel. Az „Évek és konstrukciók” fejezet színes leírást ad a gépjármű történetéről, az elfelejtett autópályákról s a motorok, karosszériákon alkalmazott régi és legújabb újításokról. „A mai autotechnika” fejezetből pedig a már megvalósult, illetve bevezetésre váró elgondolásokat ismerhetjük meg. „Autók a versenyen” címet viseli az a rész, amely tájékoztat arról: miben különböznek ezek a különleges modellek a mindennapi forgalomra szánt gépkocsiktól. Bemutatja a könyv „Amerika kompakt modelljeit”, amelyek az ottani új igények, szabályok figyelembevételével éppen napjainkban bontakoznak ki. Megtudhatjuk azt is, az egyik fejezetből: hogyan alakult ki az utóbbi időkben élre tört japán autógyártás. A könyvet a szokásos „Típusismertetés” zárja be: ezúttal 101 legfrissebb modell részletes adataival. S ami különösen hasznos: ennek a résznek a bevezetésétől magyarázatot kapunk az autók nálunk használatos fogalmakról, hogy pontosan tudjuk, mit fejeznek ki az egyes meghatározások.

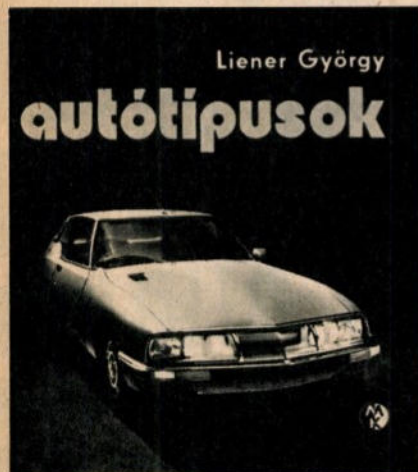
Mind ezt a nem szakemberek számára is könnyen követhető stílusban megírt érdekességet nem kevesebb mint 504 illusztráció — ragyogóan megválasztott képek, rajzok sora — teszi még élvezhetőbbé. Szép a könyv kiállítása is. Kifejező és jó színű a címlap grafikája, s dicséret illeti a kiadót a főlírást kemény kötésért, amely külön borítólappal nékül is védi az impozáns albumot a károsodástól. Es dicséret illeti a nyomdát, amely sokat tett azért, hogy a könyv még ez év decemberében megjelenhetett...

állás mellett kérem azt a gépkocsivezetőt, akinek autója 1971. nov. 23-én 18,20—18,40 óra között az E-5 úton Budapest felé menet Kistelek után néhány kilométerrel megcsúszott a jeges úton, és csaknem a vele szemben haladó gépkocsinak ütközött, hogy nevét és címét közölje Rönk Bélával, Bp. XIV., Amerikai út 72. Tel.: 837-711.” A szóban forgó kocsi megcsúszása ugyanis az utpadkára kényszerítette az Ön autóját, amelyben jelentős kár keletkezett. Szüksége lenne tehát a károkozó — nyilván teljesen véletlen — gépkocsivezető nevére, aki a balesetet valószínűleg nem is vehette észre.

TOMPA ISTVÁN — MEZŐKÜVESD és TÖBBEKNEK. Egyelőre szó sincs a „Jettisak” magyarországi gyártásáról. Foly-nak a tárgyalások, az ügyet nyomon követjük, és ha bármilyen hírvéleményről, annak természetesen helyet adunk.

CSÁPORY GYULA — BUDAÖRS. A 21. számban Varga József székesfehérvári olvasóknak szóló üzenetünk egy része valóban félreérthető. Olvasóink azt kérdezte, hogy a Simson moped — amelyen ő nyilván a Simson Start értette — vezethető lesz-e bukósíksák és jogsítvány nélkül 1972. január 1-től. Erre a kérdésre adott válaszuk úgy szólt, hogy ilyen hírről mi mit sem tudunk, e hír alaptalan. (Félvilágosításunk természetesen a Simson Starra és Schwalbera vonatkozik. A Simson SR mopedot már nem gyártják.)

TALÁLTAK: 1. Egy 8,25—20-as komplett pótkereket az Építéstudományi Intézet XI., Dávid Ferenc u. 6. sz. székháza előtt. Atvehető a portán. — 2. Fiat—850 típusra való porvédőt nov. 13-án. Atvehető Horváth Dezsőnél, Pápakovácsi, Séd u. 10.



Liener György

autótípusok

Állami vállalatok és közületek részére raktárról, cseredarab leadása ellenében

AZONNAL KISZOLGALUNK GARANCIÁVAL

Csepel, Skoda, Pobeda, Warszawa, Volga, Zil, IFA W-50, Robur, Moszkvics, Granit, GAZ típusú személy- és tehergépkocsikhoz

FELÚJÍTOTT ÖNINDÍTÓKAT ÉS DINAMÓKAT,

Csepel típusú gépkocsikhoz felújított AL-75, BL-75, BL-2

LÉGSÜRÍTŐKET,

413, 414.0, 414.C kivitelű

TENGELYKAPCSOLOKAT és

5/C, 6/C GÖRGŐS KARDANSZERKEZETEKET

Felvilágosítás:

APIT AUTÓFELSZERELÉSI VÁLLALAT

Kereskedelmi Osztály

SOPRON, Vándor Sándor u. 7.

Telefon: 13-025

Kereskedelmi kirendeltség:

BUDAPEST XIV., Dózsa György út 3.

Telefon: 837-553



RENAULT

személygépkocsik
tulajdonosai!

A beérkezett új alkatrész-szállítmányból, a téli időszakban OTP-hitelakcióban most vállaljuk a motor- és szerkezeti javításokat.

Előjegyzéses munkafeltétel, előnyös határidők!

**AUTÓJÁVAL TAVASSZAL
NINCS GOND,**

**HA A JAVÍTÁSOKAT
TÉLEN ELVÉGEZTETI!**

**II. sz. AUTÓJAVÍTÓ
VÁLLALAT**

XI., Bicskei u. 3.

Tel.: 664-264, 664-727

HENGERFŰRÁS

Speciális ováldugattyú-készítés, főtengely-, vezérműtengely-csapágyazás. V-motorok hengerfűrése, minden típusú személy- és teherautók fékdobszabályozása célgépen
Rövid határidőre garanciával

DEDEŐ GYULA gépésztechnikus

Bp. XVIII., Vöröshadsereg útja 243. Tel.: 481-007

RENAULT
TÍPUSUZEM



A hideg, csapadékos, téli időjárás fokozott követelményeket támaszt mind a gépkocsivezetővel, mind a gépkocsival szemben.

A személygépkocsi téli üzemeltetésénél nagyobb gondosságra és körültekintésre van szükség, hogy megóvjuk a gépkocsi állapotát, biztosítsuk a motor megfelelő üzemét és a gépkocsi forgalombiztonságát.

E követelmények kielégítése sokrétű, gondos előkészítést kíván, A

SHELL INTERSERVICE állomásokon

a téli üzemeltetéshez szükséges valamennyi segédanyag és szolgáltatás természetesen az autók rendelkezésére áll.

A krómozott részek védelmére a

SHELL CHROME SHUTZ

szolgál.

Fokozott védelmet biztosít a

SHELL PLASTI CHROME,

amely a megtisztított krómrészekre felhordva egy tökéletes biztonságot nyújtó plasztikréteget alkot.

Rendkívül hasznos a téli üzemeltetés során a kisméretű, zseben hordható ajtózárfagymentesítő

SHELL MAGIC DE ICER.

A gépkocsi forgalombiztonságát, havas-jegezes utakon a stabilitását nagymértékben növeli a gumiabroncs ellátása

WIDIA

jégszeggel.

Ezt a szolgáltatást valamennyi

SHELL INTERSERVICE

állomás elvégzi!

A gépkocsi téli hidegindítását segíti elő a

START-PILOT,

amely természetesen ugyancsak valamennyi

SHELL INTERSERVICE

állomáson az autók rendelkezésére áll.

A korlátozott látási viszonyok javítását szolgálják a különböző jód, kvarc (halogén) kőd-fényszórók.

A hűtőrendszer fagyvédelmét és korróziójának megakadályozását szolgálja a

GLYCOSHELL

fagyálló és korrózióvédő folyadék.

Mindezekkel az anyagokkal és szolgáltatásokkal, valamint a szükséges egyéb téli kenőanyagokkal áll télen is az autók szolgálatára a

SHELL INTERSERVICE

hálózat.

**KELLEMES
ÜNNEPEKET**

ÉS

BOLDOG ÚJ ÉVET

KÍVÁNUNK

MINDEN

EGYES

ÜGYFELÜNKNEK!

INTERAGRI



AKKUMULÁTOR ELADÁS,
JAVÍTÁS GARANCIÁVAL

UNITECHNIKA=
AKKUTECHNIKA



BUDAPEST II.,
Mértőök útja 64 b.
Telefon: 203-275

AKKUTECHNIKA=
UNITECHNIKA

Küldetések:
Budapest VIII.,
Békay J. utca 30.
Tel.: 268-042

Budapest X.,
Héden-kő S.
Tel.: 266-048

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

VW-SZERVIZ

A szervizmunkákat soron kívül csinálom.
Vállalok VW gépi munkát, hengerfűrészt,
hónalást, forgattyúház síkgyalulást, csap-
ágyazást – rövid határidőre

TÓTH, III., Szépvölgyi út 23.
Telefon: 686-568

WARTBURGOK
speciális javítása

VARGA ISTVÁN

XIX., Kispest, Jókai u. 11.

BILUX autófelszerelési szaküzlet

Figyelmébe ajánljuk alábbi cikkeinket:

Fúrás nélkül szerelhető autóvisszapillantó tükrök (az összes kocsihoz),
kúpos „sztráda” tükrök, rozsdamentes rendszámablakeret, sárvédő gumik
(márkafelirattal), kormányvédők, hengerpakolások, hűtőtakarók, kókusz belső-
szőnyeg, ülészet (Zsiguli, Trabant, Wartburg). ÚJDONSÁG! „Vákuum” ki-
pufogócsővé. (Fogyasztáscsökkentés, teljesítménynövekedés! Minden típus-
hoz!) Trabant – Wartburg – Fiat gumiharangok, olasz típusú oster-antenna,
matricák és kockás rallye-csíkok, dísztárcsák, sport rallye-tárcsák, kerék por-
védősapkák, elakadásjelző háromszög stb.

VIDÉKRE UTÁNVÉTEL SZÁLLÍTUNK!

CIMUNK: Bp. IV. (Újpest), Leibstück Mária u. 40.
Újpest centrumában! Árpád út – Leibstück Mária u. sarok!



Összes keleti és nyugati
AUTÓLENGÉSCSILLAPÍTÓK

teljes felújításra
gyors cserével!

Garanciával!

Vidékre utánvétellel

KERÉKEGYENSÚLYOZÁS
legmodernebb műszerrel
DÍJTALAN BEVIZSGÁLÁS

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

Könnyebb indítás – jobb fűtés
AUTÓHŐTŐ-VÉDŐ
TÖRÉSGÁTLÓ KÖDLÁMPASAPKA
Minden típusra, vállalatoknak is
L. BARDOT GASTON
Bp., VIII., Dillő út 16/a.
Telefon: 145-821

LENGÉSCSILLAPÍTÓK

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

javítása jótállással

HORVÁTH L.

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

Minden típusú
AUTÓRUGÓ
javítása, szereléssel
VOROS ISTVÁN
Bp., XIII., Fáy u. 84.
Telefon: 290-279

TRABANT – WARTBURG

főtengelygörgőzés 500–600–900 és 1000-es
hengerek illesztett, hőkezelt termo ovál-
dugattyúval, időnként azonnal cserével is.
Vidékre utánvétellel.

NAGY ISTVÁN műszerész
Makó, Szegedi utca 25.

AUTÓKEREK DISZTÁRCSÁK

DISZKARIKÁK,
SPECIÁLIS KÉSZÍTÉSE MINDEN TÍPUSRA
Vidékre utánvétellel

MÉSZÁROS fémmomó
Bp. VI., Csengery u. 66. Telefon 127-584

**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.

Új, kiváló minőségű, nyugati import **KORROTECT**
ALVÁZFESTÉST

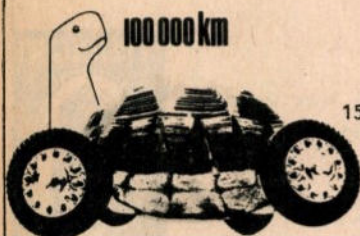
speciális külföldi szóróberendezéssel

100 000 km garanciával vállalunk.

1500 cm³-ig 720 Ft, 1500 cm³-en felül 870 Ft.

**SOPRONI VAS- ÉS JÁRMŰIPARI
KTSZ**

Autószerelőállomás



100 000 km-re biztosítja kocsiját rozsdá és mindenfajta vegyi behatás ellen!





a világ tapasztalt autóvezetőinek legkedveltebb olasz motorolaja

Az AGIP cég a kenéstechnikát forradalmasító AGIP SINT 2000 motorolajon kívül az autósok rendelkezésére bocsátja az AGIP F.1 WOOM új sorozatának kenőanyagait.

Az AGIP F.1 WOOM sorozat motorolajai multigrade /SAE 10W/40 és 20W/50 / és az évszaknak megfelelő változatban kaphatók /SAE 10W, 20W/20, 30, 40 és 50/.

Az AGIP F.1 WOOM sorozat motorolajai következő különleges tulajdonságaikkal tűnnek ki:

- melegebben magasabb viszkozitás, tehát csökkenő olajfogyasztás
- magas hőmérséklettel szemben nagyobb ellenálló képesség
- kevesebb égéstermék-lerakódás az égéstérben
- kiváló tisztító és oldó hatású, korrózió- és kopásgátló
- eredményes rozsdaképződés-gátló.



Agip F.1 WOOM motorolajak kaphatók minden nagyobb AFOR töltőállomásnál és AFIT szerviznél

Az 1971. évi autóversenyek végeredménye

RALLYE: 1. csoport, 1. géposztály, 600 kcm-ig (6 ind.)

1. Bártfay Csaba — Marossi Kálmán, Afor (Honda) 33,5 pont
2. Döme József — Branticsák György, Afor (Trabant) 32
3. Dr. Szentornay György és Sz. László, Volán (Trabant) 31
4. Kiss Sándor — dr. Elekés Dénesné, Cordatic (Trabant) 12

1. csoport 2. géposztály, 850 kcm-ig (5 ind.)

1. Dr. Léránt Csaba — Dezséri László, Cordatic (Fiat) 36
2. Nagy László — Kiskos Péter, Volán Győr (Renault) 34,5
3. Mercsényi Róbert — Bohn Sándor, Afor (Fiat C.) 26,5
4. Dr. Doby Dénes — Kovács G., Debr. Volán (Fiat) 18

1. csoport 3. géposztály, 1150 kcm-ig (15 ind.)

1. Valcsics László — Csurgó I. Afor (Fiat C) 34
2. Iricfalvi Ferenc — Kiss Dezső, Volán (Fiat 128) 26
3. Dr. Nádaskay Béla — Tombor G., Cordatic (Fiat C) 19,5
4. Kővári György — Szászvári J., Afor (Wartburg) 19
5. Grünwald László — Hainess J., Volán Pécs (Fiat C) 8,5
6. Berki Imre — Orosz G., Cordatic (Opel C) 7,5
7. Koltai Ottó — Szekeres M., ATI (Skoda) 6,5
8. Tar András — Radácsi A., Afor (Fiat C) 6,5
9. Kovács László — Földes László, Cordatic (Skoda) 5,5
10. Meiszner Imre — Simon F., Cordatic (Fiat C) 5,5
11. Winkler Csaba — Lugossi M., ATI (Skoda) 5,5
12. Pápai Gábor — Badaesonyi Sándor, Cordatic (Fiat C) 4,5
13. Ruzsnák István — Ruzsnák Istvánné, Afor (Wartburg) 2,5

1. csoport, 4. géposztály 1150 kcm felett (6 ind.)

1. Kelemen Ferenc — dr. Pulvári Károly, Volán (P. Fiat) 45
2. Kónya Sándor — Sári Z., Debr. Volán (P. Fiat) 26,5
3. dr. Sárospataki György — Vörös F., Cordatic (NSU) 10

2. csoport, 1. géposztály 850 kcm-ig (7 ind.)

1. Bálint Árpád — Förster I., Pécs Volán (Steyr Puch) 34
2. Gaál Pál — Farkas Elek, Volán (Steyr Puch) 34
3. Morvai László — Zsombok Lajos, Volán (Steyr Puch) 32,5
4. Cserna Sándor — Varga T., Cordatic (Fiat D) 12,5
5. Molnár Béla — Sági A., Cordatic (Steyr Puch) 7,5

2. csoport, 2. géposztály 1150 kcm-ig (10 ind.)

1. Balatoni Imre — Sándor István, Volán (Skoda R) 49,5
2. Jancsó Gyula — Ormodi Béla, Afor (Skoda R) 21,5
3. Kovács László — dr. Augustin B., Volán (NSU) 19,5
4. Rasch Henrik — dr. Keresztesi J., Volán (Skoda R) 13

2. csoport, 3. géposztály 1600 kcm-ig (4 ind.)

1. Ferjancz Attila — Zsembery Jenő, Volán (Renault G) 49,5

2. csoport, 4. géposztály 1600 kcm felett (4 ind.)

1. Hansson Hans Bertil — Karlovitz K., Afor (BMW 2002) 49,5

TÚRA: 1. géposztály 600 kcm-ig (28 ind.)

1. Gombácsy — Nagy, Debr. Volán (Trabant) 22
2. Urbán — Guthy, Merkur (Trabant) 15
3. Komjáthy — Beckmann, Autóklub (Trabant) 13
4. Farkas — Gaál, Afor (Trabant) 10
5. Ujhelyi — Bessenyei, Spartacus (Steyr Puch) 4
6. Zakár — Polya, Cegléd (Trabant) 4
7. Tavalyi — Hidvégi, Győri Volán (Trabant) 4
8. Kőlcseyi — Kalmár, Afor (Steyr Puch) 2
9. Déri — Déri, Afor (Trabant) 2
10. Ifj. Szász — Fellegi, Miskolc (Trabant) 2
11. Harkányi — Harkányiné, Várpalota (Trabant) 2

2. géposztály 850 kcm-ig (16 ind.)

1. Zima — Kondorosi, Spartacus (Steyr Puch) 18
2. Renczky — Farkas, Pécs Volán (Zastava) 15
3. Haschek — Záhony, Spartacus (Zastava) 9
4. Kővári — Viola, Pécs Volán (Zastava) 6
5. Tiszold — Dósa, Cordatic (Fiat) 5
6. Ifj. Nagy — Lukács, Autóklub (Renault) 3

3. géposztály 1150 kcm-ig (33 ind.)

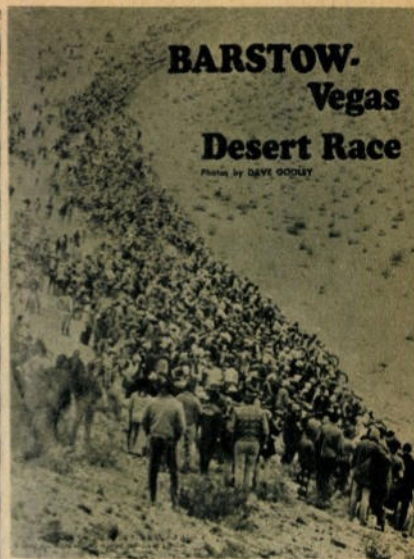
1. Oravecz — Nagy, Afor (Renault) 15
2. Kromek — Kudét, Volán (Skoda) 14
3. Klink — Klinkné, Spartacus (Austin) 13
4. Dr. Lakner — Tóth, Miskolc Afor (Skoda) 13
5. Leitold — Földvári, Spartacus (Skoda) 12
6. Bolgár — Németh, Győri Volán (Skoda) 5
7. Bida — Szabó, Afor (Skoda) 3
8. Berecki — Petró, Cordatic (Skoda) 2
9. Dán — Kovács, Pécs (Renault) 2
10. Kerényi — Magyar, Autóklub (Skoda) 2
11. Cserkúti — Szabolcsfy, Afor (NSU) 2
12. Kiss — Gál, Autóklub (Skoda) 2

4. géposztály 1600 kcm-ig (21 ind.)

1. Hernyák — Hernyákné, Afor (Polski F.) 21
2. Lakos — Lakosné, Spartacus (Moszkvics) 20
3. Dr. Gyócsi — Gyócsiné, Kaposvár (P. Fiat) 11
4. Doby — Bihari, Debr. Volán (VW) 5
5. Szénási — Kovács, Debr. Volán (Opel) 3
6. Varga — Schneider, Afor (Moszkvics) 2

5. géposztály 1600 kcm felett (5 ind.)

1. Jahn — Fekete, Afor (BMW 2002) 24
2. Baumgartner — Mező, Volán Pécs (BMW 2002) 12
3. Nagy — Takács, Autóklub (Opel R) 12 pont



A táv nem is túlzottan sok, 224 km, amelynek megtételére mintegy 2000 (!) motoros jelentkezett a rajtnál, nem messze Las Vegasból, Bardtow városkában, ahonnan egy nagy kiterjedésű homokos pampa húzódik. Ezen keresztül vezetett toronyirányban a szériamotorok számára kiírt verseny, amelyen nők is indultak. Erről tudósított több oldalon keresztül az amerikai „Cycle Illustrated” c. lap

SPORTHÍREK

A TECHNIKAI SPORTOK (autó, motor, motorosónak) egész évi eredményeit értékeltek, és ünnepélyes keretek között megtörtént a „bizonyítvány kiosztása” is. A sportolók legtöbbször a téli hónapokban is szorgalmasan készül az új versenyidényre.

CSAK A GYŐZTES érte el a célt a 4275 km hosszú Madagaszkár Rallye-n. A tananarivól rajttól 31 kocsis indult el, és csupán egy 504-es Peugeot ért ugyanide vissza a célba. A győztes pár neve: Ramanantsoa és Rakotonindrina.

ELSŐ NEKIFUTÁSRA nem sikerült a két darab 750-es Honda-motorral meghajtott kétkerekű „szivarral” megdönteni az abszolút motorkerékpár-világrekordot. A két négyhengeres motor összteljesítménye 300 lóerő. Lapzártáig nem érkezett újabb hír a kísérletről.

A FIM ELŐÍRÁSA SZERINT az új nemzetközi versenypályák veszélyes helyén palánkkerítést kell elhelyezni és egyes pontjain a habgumi-borítás is kötelező. (A motorkerékpársportnak sok áldozata volt az utóbbi években.)

A MONTE-CARLO RALLYE UTÁN a legnagyobb és legnehezebb európai autóversenyt, az angol RAC Rallye-t a svéd Blomqvist nyerte Saab kocsival (1800 kcm, 150 LE, 1150 kg). A verseny első felében a finn Maakinen (Ford Escort) vezetett, de aztán elébe került a svéd kollégája. A 3. és a 7. helyen is Saab kocsit végzett.

UTÓLAGOS orvosi megállapítás szerint Joe Siffert életben maradhatott volna, ha a balesetkor működne a poroltók. A vizsgálat szerint füst okozta fulladás miatt halt meg a szerencsétlen versenyző, és nem a sérülések következtében.

LAS VEGASBAN LESZ az 1973-as Hatnapos Verseny központja: így határozott az USA-ban a Motorsport Szövetség. Az utvonalat Kaliforniában és Nevadában jelölik ki. A rendező Szövetség egy bértel repülőgéppel akarja az európai versenyzőket átszállítani.

A YAMAHAÉK tárgyalnak Smarttal és Mortimerrel, de a szerződés aláírására még nem került sor. Olyan hírek is keringtek, hogy a japán gyár hollandiai központjában szóba került Drapál és Szabó neve is, mint gyári versenyzőké.

GONDOLATOK SZÁGULDÁS KÖZBEN

— Itt hátul — mutat a tarkójára —, itt szokott fájni, és zúg mindkét fülem, amikor egy hosszabb verseny után lelépek a motorról. Ugyanis mélyen ráfekszem a tartályra, elbújok a plexi mögé, és ezért fáj itt hátul.

Mindezt ifj. Drapál János, a HSE bajnok-versenyzője mondja, aki ebben az idényben, első jelentkezésekor azonnal „berobbant” a világ-bajnoki élménybe.

— Nem, fáradt nem vagyok soha a versenyzéstől, noha ez munka, talán nem is könnyű, de mert nekem nagy öröm, éppen ezért nem kimerítő.

Izgulós a természetem, igenis lámpalázam van a rajt előtt. De kinek nincs? Az edzés is feszültségghor-dozó, ámbar az enyhébb felelősség-vállalást kíván. Aztán, a verseny előtti éjszaka keveset alszom. Miután a nemzetközi versenypályákat nem, vagy csak alig ismerem, az edzésmemlékeimből visszaidézek egy-egy útszakaszt és „belövöm” magam arra. Összevetem a lehetőségeimet, szóval kalkulálok. A rajt előtt „betáplálom” magamba ezeket az éjszakai agygyakorlatokat.

Amikor a rajtkockában állok, teljes valómmal az indulás pillanatára összpontosítok. Több mindenre kell figyelnem. Attól függ, hol van a rajthelyem. Ha az első sorba kerülök, akkor nincsen különösebb problémám, csupán annyi, hogy a Nagy Pillanat után elszakadjak a mezőnytől; ez a magam szabta törvény. Igyekszem rakétává válni.

Ha gyengébb volt az edzésidőm (amire mind ritkábban kerül sor), akkor hátrább kerülök, és mert az indulásig mindig van még némi időm (ugyan ez csak néhány perc, de ez örökkévalóságnak tűnik), kitervelem indulásom útvonalát. Valamilyik nagymenőt veszem célpon-tul, legfőképpen azért, mert ezek nem bókászhatnak az adott pillanatban. Tehát nem kell kerülgetéssel elpocsékolni a drága pillanatot. Igenis állítom, hogy nagy jelentősége van a jó rajtnak, még hosszú távon is, különösen, ha kanyargós a pálya. Ugyanis a vébé-versenyeken nagyon sok az induló, és a rutinos ellenfelek, márpedig ezek nagyon is rutinosak, művészi fokon tudják zárni a kanyarokat, ahol lehetősé-gem lehetne az előzésre. Az egye-nesben ők is tudnak gyorsan haj-tani. Megvan erre a képességük és a gépük.

De térjünk még vissza a rajt-hoz. Amikor ott állok a gépem mellett, gondolatban végigtapogatom azt, rendben van-e minden. Közben „be-játszom” a Yamaha gázmarkolatát. Hogy mi ez? Ez ugyanis a jó rajt legfontosabb tényezője. Elmondom. A Yamaha csak egy bizonyos fojtó-szeleppállásban indul. Ha csak egy picinykével is több, vagy kevesebb gázt kap, akkor néma marad a mo-tor, és akkor löttek... Tudom, most azt mondja a sportbarát olvasó, gyakoroljam be magam és akkor soha nem ragadok a rajtnál. Ezt tet-tem én is. Ha éjszaka felébredste-nek, hogy indítsam el a Yamahát, holtbiztosan sikerül ez a művelet. Csakhogy egészen más a helyzet ab-ban a túlfeszített idegállapotban, amikor a vébé-futam indítási jelére várunk...! Hát igen.

Nem sokkal a nekilödulés előtt az orromra húzom a szemüvegem, bal kézzel lenyúlok, kinyitom a benzincsapot, még egyszer beszabályozom a gázmarkolatot, és úgy dülök mel-lemmel a tartályra, illetve kezem-mel a kormányra, hogy a fojtósze-lep ne mozduljon el. Az idegek, az izmok megfeszülnek, és a hön várt jelre nekilödul a tömeg. Ebben a vad kuszaságban két gondolatom van: indul-e a motor, és... ki in-nen... el innen. És ez a kábító fe-szültség abban a minutumban felol-dódik, amint meghallom a motor hangját.

Most aztán hajrá. A gondolatokat nem kell rendezni, hiszen csak egy gondolatom van: előrejutni, győzni. Verseny közben állandóan figyelem a pályát, a fordulatszám-mérőt és a motor hangját. Most ezek töltik be lényemet. Hogy milyen erős a motor hangja? A tankon hasalva nem olyan zajos, mint a melegítéskor mellette állva. Igaz, a verseny után zúg a fülem, vagy talán be is dugul, de ez csak addig tart, amíg az ember fellép (ha felléphet!) a dobo-góra.

Tehát verseny közben csakis az ép-pen soron levő futamra koncentrá-lok. Ilyenkor eszembe sem jut, hogy később még egy másik kategóriában is fogok versenyezni. De arra sem gondolok soha, hogy kicsúszhat áló-lam a motor. Nagyon vigyázok a sporttársaim épségére. Nem kezdek olyan akcióba, amely veszélybe so-dorhat mást, vagy engem. Másfél-éves kisfiam, a Feri, nagyon szeret, és ez is nyom a latban. Az ismert „lila kód”, amely a versenyzők



ítélőképességét szokta beárnyékolni, engem elkerül. Józanul mérlegelek. Száguldjon a versenyző akár két-százal, mindent tisztán lát, legfel-jebb a reakció-idők rövidülnek le nagyon, és ez teremt a kritikus helyzeteket. Szabó Lacitól kell elta-nulnom a gyors és csalhatatlanul helyes döntést az ilyen kritikus szituációkban, mert ahogy ezt ő csinálja, azt tanítani kellene.

A kanyarban és a nedves pályán érzem magam elememben. A másik eszményem Phil Read, aki soha nem torpan meg a kanyarok előtt, és végül, de nem utolsósorban em-lítem Mike Hailwoodot, aki nagy művésze volt ennek a sportnak. Azt kérdezték tőbben, mit csinálók, ha bepiszkolódik a plexibura. Sem-mit. Egyesekben nem érdekes, a ka-nyarban meg amúgy is kibújok mö-güle. Mennyire? Ezt a kanyar íve és a lóerők száma határozza meg. A feszültség alól csak akkor tudok maradék nélkül felszabadulni, ha eredményesen értem célba. Ha nem így végződik, eszem magam, kere-sem a kudarc okát. Remélem, a jö-vőben sem kerül erre gyakran sor, hiszen eddig is bevált Reisz János jó edzésmódszere és Hamar Zsig-mond versenyszerelő megbízható munkája.

Így mondta el egy fiatal, 23 éves, nagyon tehetséges motorkerékpár-versenyző azokat a gondolatokat, amelyek a rajttól a célig kísérik — száguldás közben.

— ergyé —

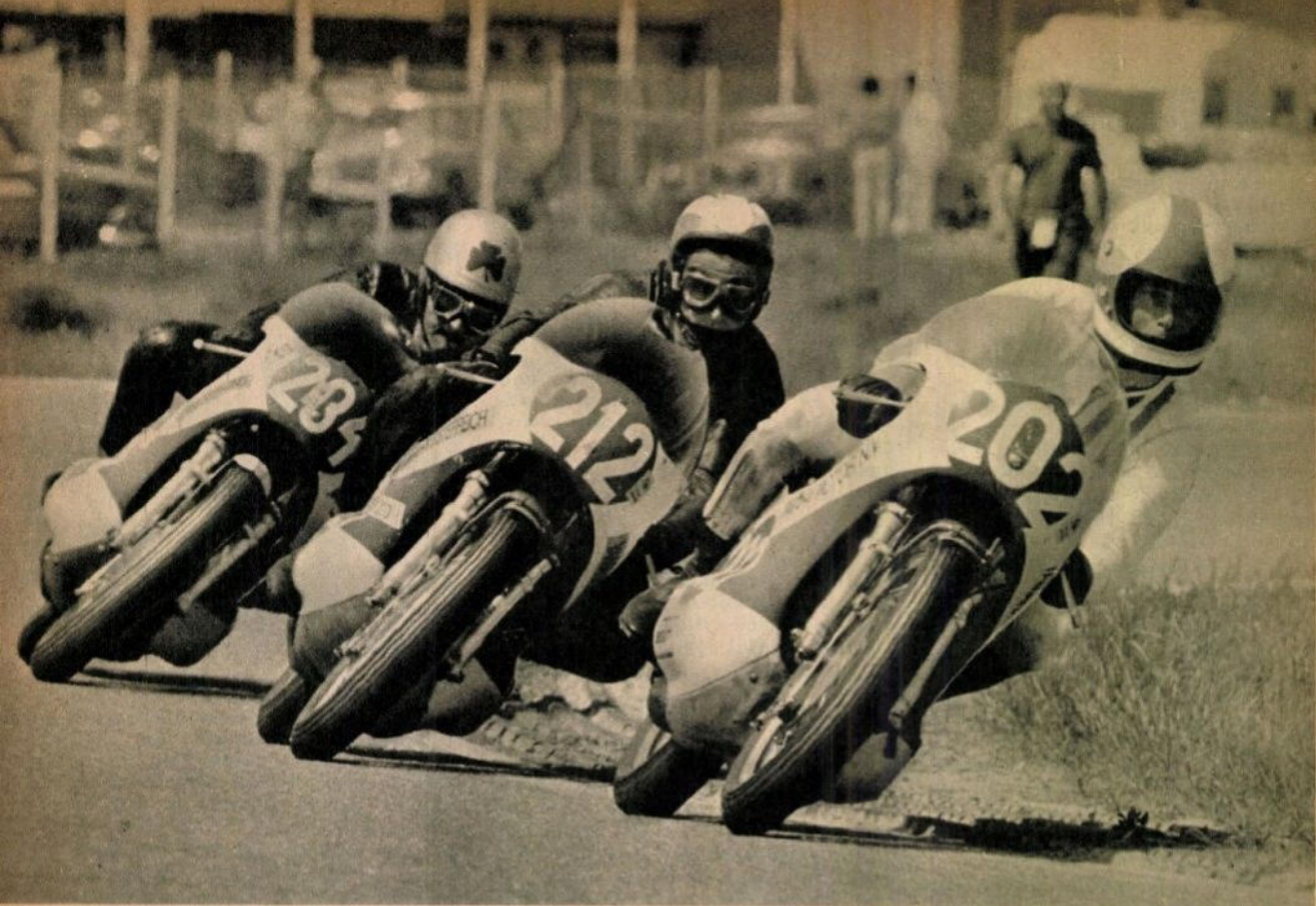
CÍMLAPUNKON:

Tél...

„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, Kiadó a Lapkiadó Vállalat. (VII., Lenin körút 9—11. Telefon: 221-285.) — Terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető a helyi (Buda-pest) 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 Kútkereskedelmi Vállalatnál (Budapest, 62., Pf. 149), vagy a külföldi képviselőinél. Kéziratokat nem örvünk meg és nem küldünk vissza

INDEX: 25.108

71.7097 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



A hockenheimi pályán, hosszú körökön át így nyüstölte egymást ez a három kemény legény, Andersson, Szabó és Drapál. Hol az egyik, hol a másik vágott az élre. — (Alul) A brünni rajt előtt, a szemerkélő esőben, a huga ernyője alatt várakozik a későbbi győztes, a „kis” Drapál. A Yamaha mellett a motor bővítője, Hamar Zsiga térdel



Motorkerékpár gyorsasági világbajnokság

50 KCM, 9 futam: A — NSZK — NL —
B — NDK — CS — S
— I — E; értékelve 5
futam

Világbajnok

J. de Vries (Kreidler) NL	75
2. A. Nieto (Derbi) E	69
3. H. Meyer (Jamathi) NL	45
4. J. Schurgers (Kreidler) NL	42
5. R. Kunz (Kreidler) NSZK	36
6. A. Toersen (Jamathi) NL	24
7. B. Sheene (Kreidler) GB	23

125 KCM, 11 futam: A — NSZK — GB —
NL — B — NDK —
CS — SF — I — E;
értékelve 6 futam

Világbajnok

A. Nieto (Derbi) E	87
2. B. Sheene (Suzuki) GB	79
3. B. Jansson (Malco) S	62
4. D. Braun (Malco) NSZK	54
5. C. Mortimer (Yamaha) GB	52
6. D. Simmonds (Kawasaki) GB	48
7. G. Bender (Malco) NSZK	41

250 KCM, 12 futam: A — NSZK — GB —
NL — B — NDK —
CS — S — SF — EIR
— I — E; értékelve
7 futam

Világbajnok

P. Read (Yamaha) GB	73
2. R. Gould (Yamaha) GB	68
3. J. Saarinen (Yamaha) SF	67
4. J. Dodds (Yamaha) AUS	59
5. D. Braun (Yamaha) NSZK	58
6. G. Marsowszky (Yamaha) CH	57
7. S. Grassetti (MZ) I	43
8. C. Mortimer (Yamaha) GB	42
9. Drapál János (Yamaha) H	30
10. T. Bult (Yamaha) NL	22

350 KCM, 11 futam (mint a 125-ös kategória; értékelve 6 futam)

Világbajnok

G. Agostini (MV Agusta) I	90
---------------------------------	----

2. J. Saarinen (Yamaha) SF	63
3. K. Carlsson (Yamaha) S	39
4. T. Bult (Yamsel) NL	36
5. P. Smart (Yamaha) GB	34
6. W. Pfirtner (Yamaha) CH	33
7. B. Granath (Yamaha) GB	30
8. Szabó László (Yamaha) H	29
9. T. Jefferies (Yamaha) GB	25
10. T. Lansivuori (Yamaha) SF	25

500 KCM, (11 futam, mint az előző géptípusban)

Világbajnok

G. Agostini (MV Agusta) I	90
2. K. Turner (Suzuki) NZ	58
3. R. Bron (Suzuki) NL	57
4. D. Simmonds (Kawasaki) GB	52
5. J. Findlay (Suzuki) AUS	51
6. E. Offenstadt (Kawasaki) F	32
7. T. Robb (Seeley) GB	31
3. A. Pagani (MV Agusta) I	29

OLDALKOCSISOK, 8 futam: A — NSZK —
GB —
NL — B —
CS — SF —
— EIR; ér-
tékelve 5
futam

Világbajnok

H. Owesle—J. Kremer—P. Rutterford (MüncH URS) NSZK	69
2. A. Butscher—J. Huber (BMW) (NSZK)	57
3. S. Schauzu—W. Kalauch (BMW) NSZK	57
4. G. Auerbacher—H. Hahn (BMW) NSZK	55
5. H. Luttringshäuser—H. Cusník (BMW) NSZK	44
6. J. Castell—A. Castella (BMW) CH	43
7. R. Wegener—J. Heinrichs (BMW) NSZK	38
8. W. Klenk—R. Veil (BMW) NSZK	20