

autó-motor

XXV. évf.
1972. VII. 6.
Ára: 3 Ft
13

A HUNGAROSZERVIZ

ZSIGULI

MÁRKASZERVIZE

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

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

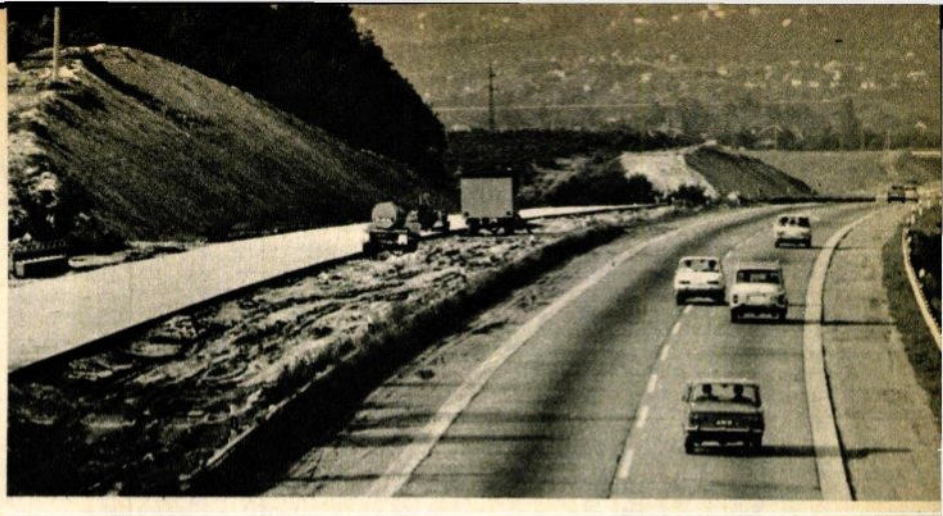


AUTÓMENTŐ SZOLGÁLAT
VEVŐSZOLGÁLAT
TELEFON : 136-093

MINDEN ZSIGULI-IGÉNYT KIELÉGÍTÜNK.
KERESSE FEL MÁRKASZERVIZÜNKET!



Autópályán Zamárditól Budapestig



A hazánkban végbemenő motorizációs fejlődés folytán a közúti forgalom mindinkább kinövi szűkreszabott ruháját. A hazai gépjárműpark is, az évenként hazánkba érkező külföldi tranzit- és turista-gépjárművek száma is elérte, sőt meghaladta a milliós nagyságot. Ez az objektív oka a forgalomsűrűség nagyarányú növekedésének, ami különösen a fővárosban, nagyobb városainkban és a főútvonalakon szembetűnő. Vannak csomópontok, ahol a forgalomsűrűség már az átbocsátó képesség határát feszíti, és kézenfekvővé vált a forgalmi trombózis, a torlódások, dugók veszélye. A gyorsaság, a forgalmi rend és a biztonság egységes követelményeinek érvényre juttatása egyre bonyolultabbá és nehezebbé válik. Közúthálózatunkban mind több és több lesz az olyan szűk keresztmetszetek száma, ahol hathatós építészeti vagy legalábbis rendészeti beavatkozásra van szükség.

Egyik ilyen szűk keresztmetszete közúti közlekedésünknek a Balaton—Budapest és viszont forgalmat lebonyolító úthálózat. Ezeknek az útvonalaknak a forgalma a nyári főszezonban meghatványozódik, és hét közben közepessé, hét végén pedig telítetté válik. Az elmúlt évben az M—7 számú autóúton már veszélyes torlódások keletkeztek a vasárnap délutáni, illetve esti órákban a Budapest felé irányuló forgalomban. Ez komoly figyelmeztetés volt az idei szezonra vonatkozóan, amelyre nagyon alaposan fel kellett készülnie mind az útügyi, mind pedig a rendőri szerveknek. Ez a felkészülés, amint azt az eddigi tapasztalatok bizonyítják, jó volt.

Tizenháromszor nyolc óra...

A nyár folyamán összesen tizenhárom alkalommal változik át az M—7 számú autóút autópályává. Ez az átváltozás egy-egy alkalommal nyolc órán keresztül tart, hogy lehetővé tegye a gyors és biztonságos hazatérést a Balatonról Budapestre.

A tizenháromból eddig megtörtént átváltozások tapasztalata az, hogy a Balaton irányából Budapestre irányuló igen nagy forgalom lefutása gyors és biztonságos. Az itt közlekedő gépjárművek átlagsebessége lényegesen nagyobb az elmúlt évinél, és jelentősen nőtt a forgalombiztonság is. Bizonyítja ezt az a körülmény, hogy eddig csak viszonylag kevés — és többségében személyi sérülés nélküli — baleset fordult elő az autópályává alakított autóúton.

Az autóút átállítása és az autópályára érvényes forgalmi rend fenntartása — főként a szemben való haladás megakadályozása — jelentős anyagi és pénzügyi kihatásokkal jár, s mind az útügyi, mind a rendőri szervek részéről számottevő munkaerő-igénybevételt jelent a felhajtó-ágak bezárása és biztosítása, a forgalom zavartalanságának segítése és ellenőrzése tekintetében. A tapasztalatok alapján azonban joggal elmondhatjuk, hogy az elért eredmény megéri a „ráfordítást", kifizetődik. Úgy vélem, azok az autósok és motorosok, akik már közlekedtek ezen a vasárnapi autópályán, igazolják ezt a megállapítást.

Több megértést és fegyelmet!

A lehetőség adott. Éljenek vele az autósok és motorosok. De semmi esetre sem szabad a lehetőségekkel visszaélni. A nagyobb sebesség lehetősége nem jelenthet kockázatos száguldozást, oktalan versengést. Sajnos, ilyen is előfordult. Ugyanakkor viszont az is visszaélés a lehetőségekkel és mások idegeivel, amikor egyes járművezetők sétatempóban az előzésre szolgáló forgalmi sávban haladnak folyamatosan, nem térnek vissza a folyamatos haladásra szolgáló forgalmi sávba, bár erre meglenne a lehetőségük.

Sokan elfelejtik, hogy az autópályára is érvényes a biztonságos közlekedésre vonatkozó szabály, amely szerint járművel mindenkor csak olyan sebességgel szabad haladni, hogy a vezető járművének ura maradjon. Láttunk már az eddigiek során néhány olyan esetet, amikor a nagy sebességgel haladó jármű felett vezetője elvesztette uralmát, és csak az útmenti árokban vetett bukfenc után volt képes járművét megállítani.

A járművek „zavarása" más szempontból is gondot okoz. Igen nagy számban vannak olyan gépkocsik, amelyek „kidőlnek" a sorból. Az egyik vasárnap alig tízkilométeres szakaszon tizennyolc műszaki hibás gépkocsit számoltam össze a leállósávon. Fontos lenne, hogy egyrészt a járművek műszaki állapotát gondosabban vizsgálják meg indulás előtt, másrészt a sebességet a gépkocsi műszaki „erőnlétének" megfelelően válasszák meg. A sok műszaki hibás jármű akadályt jelent a forgalomban, és veszélyezteti az egyébként jól kialakított forgalmi rendet.

Rugalmas intézkedések

Különösen nagy szükség van a fegyelmezettségre és óvatosságra az M—7 és M—1 számú utak találkozásánál, ahol a forgalom mintegy másfél-két órán keresztül meglehetősen sűrű, a két forgalom összefonódása miatt. Forgalomirányító rendőreink mindent megtesznek azért, hogy a forgalom ezen a szakaszon is gyors és biztonságos legyen. Ez azonban nemcsak rajtuk múlik. A tolakodás, a sebesség megfelelő mértékű csökkentésének elmulasztása rendkívüli veszélyeket idézhet fel, és az egész autópálya forgalmát visszavetheti.

Amikor a forgalom sűrűsége ezt indokolja, a „becsatlakozásnál" megszüntetjük az előzési tilalmat, és a forgalom két forgalmi sávon „áradhat be" az állandó autópályaszakaszra. Ilyenkor azonban még inkább szükség van a megfontolt, körültekintő vezetésre.

Súlyos fegyelmezetlenség és rendkívül veszélyes a harmadiknak előzés, a motorkerékpárosok merész bujkálása a gépkocsik között, és a leállósávon jobbról történő előzés. Az ilyen magatartást tanúsító gépjárművezetők számítsanak a szigorú felelősségrevonásra.

Összegezve a tapasztalatokat, azt a következtetést vonhatjuk le, hogy az intézkedés helyes volt, bevált, s mint ideiglenes jellegű rendészeti intézkedés áthidalja azt az időszakot, amíg a másik pálya is megépül, amikor ez az útvonal nem időleges, hanem állandó autópálya lesz.

Dr. Pelbárt Jenő r. alezredes



Igen, már ma kell latba vetnünk minden erőt a forgalomszervezés hatékonyságának növeléséért. Lényegében ezt a gondolatot ragadtuk ki utolsó mondatként *dr. Buncsák László* r. alezredes vitaindító előadásából, amelyet a KTE Városi Közlekedési Tagozatának egyik ülésén mondott el, és amelyről legutóbbi számunkban „Budapest biztonságosabb közlekedéséért" címmel számoltunk be.

Akkor az előadásra és a hozzászólásokra csupán vázlatosan utalhattunk. Most újabb részleteket közlünk az érdekes vita témáiból.

Dr. Buncsák László r. alezredes a forgalomszervezés hatékonyságának növeléséről szólva a hatáskörí kérdéseket is elemezte. A fővárosban folyó forgalomszervező tevékenység összetett, bonyolult feladat: több hatóság, intézmény és vállalat munkájától függ, nagy figyelmet, felelősségérzetet igényel. Márcsak azért is, mert minden hiba emberi életeket és anyagi áldozatokat követelhet. Éppen ezért az elkövetkezendő időben növelni kell a tudományos tervezőintézetek szerepét, érvényesítve felelősségüket az általuk kidolgozott forgalmi koncepciókért és forgalomtechnikai tervekért.

A forgalomszervezési munkát megosztották: a kerületi tanácsok és rendőrkapitányságok egyaránt kaptak ilyen hatáskört. A főútvonalak kijelölése, a forgalmi elsőbbség szabályozása, az egyirányúsítás, a behajtási tilalmak elrendelése, a forgalomirányító lámpák telepítése, valamint a kiemelt területek forgalmi rendjének szabályozása azonban — a fővárosi közlekedés egyetemlegességének biztosítása érdekében — továbbra is a hagyományos központi kézben maradt.

A forgalomszervezés alapvetően a forgalmi rend hálózati szerkezetének a fejlesztésére irányul: vagyis az elsőbbségi utak, az egyirányúsított belváros, a Duna-hidak, az elterelő és a kiránduló útvonalak, az irányított csomópontok és kereszteződések forgalmi rendjének a fejlesztésére.

Az elsőbbségi utak kiváltképpen az 1963—1971. közötti években szaporodtak el. Hosszuk 200-ról 500 km-re növekedett, s ez sajnálatos hiányosságokat hozott magával. Ha meg akarjuk tartani ezt a főútvonalhálózatot, akkor az immár nélkülözhetetlen korszerűsítéseket és a forgalomtechnikai eszközökkel való felszerelést is meg kell valósítani.

De a főútvonalrendszeren belül is kezd kibontakozni egy még „előkelőbb" rangú, az úgynevezett szabad folyosó. És ahhoz, hogy a szabad folyosó valóban meg is feleljen a rendeltetésének, teljes hosszában minimálisra csökkentették a balra kanyarodások lehetőségeit, és itt a parkolást, megállást is erősen korlátozni kellett. De a szigorítások mellett ugyanezek az utak a többiek közül kiemelkednek korszerűbb forgalomtechnikájuk révén: az összehangolt jelzőlámparendszerrel, a világító jelzőtáblákkal, a beépített burkolati jelekkel stb. Lényegében tehát olyan „szabad folyosós" útvonalakra kell gondolni, amely éppen ezekben a hetekben a Nagykörút teljes hosszában is kezd kibontakozni.

A rendőri forgalomszervezés egyik különösen érzékeny pontja a városközpont forgalmi rendjének fejlesztése, az utcák egyirányúsítása.

Négy éve még a városközpont zónahatára csupán a Kiskörútig terjedt. Tavaly már elérte a Nagykörútat, s mai kiterjedésénél a Hámán Kató út — Mező Imre út — Rottenbiller utca — Felsőerdősor — Szinyei Merse utca — Élmunkás-híd — Csanádi utca vonala a zsinórmérték.

Ez a terjeszkedés, vagy ha úgy tetszik, fejlődés, azonban egy egész sereg új gondot is szül. A zónahatáron belül az utazási sebesség jóval a fővárosi átlag alá került. Tapasztalhattuk azt is, hogy az allergiás útszakaszok és a balesetveszélyes csomópontok évről évre szaporodnak, és mind gyakrabban kell elviselnünk a forgalmi dugókat is. A tömegközlekedés lehetőségei is egyre romlanak, egyes útszakaszokon a sebesség tíz km/óra alá csökkent. Az áruterítés is egyre nehezebben oldható meg. Ugyanakkor az Erzsébet-híd környékén a parkolási lehetőség már kimerült és a többi területen is gondot, sőt mind nagyobb gondot okoz.

És végül, de nem utolsósorban a zónahatár közelében — ahol a forgalom torlódik — rendkívül koncentráltan jelentkezik a baleseti veszély.

Elég vigasztalannak tűnhet ez a felsorolás, és éppen ezért jogosan veti fel az olvasó, a budapesti autós-motoros közlekedő, hogy: hát akkor mi a kiút?

A városközpont közlekedési helyzetének megjavítására két szélsőséges nézettel találkozunk.

Egyesek a városközpont útjainak teljes átépítését, mások a járműforgalom maximális korlátozását sürgetik. A szakemberek többsége viszont egyetért abban, hogy egyik álláspont sem fogadható el ilyen kategórikusan. Az előbbi a történelmi értékek elpusztítását eredményezné, az utóbbi viszont teljesen megbénítaná a központi városrész életét. És jóllehet még egy egész sereg más tény is ellentmond ezeknek a nézeteknek, a városközpont forgalmának javítására azért bizonyos hatásaikban érvényesíthetők lesznek.

Milyen intézkedésekkel kell tehát számolnunk? Mindenekelőtt az egyirányúsított utcarendszert az új zónahatárig kiterjesztik, illetve a meglevőt módosítják és kiegészítik.

Napirendre került a forgalom periodikus szabályozása is. Például a reggeli és a délutáni csúcsidőkben a tömegközlekedés előnyét fogják hangsúlyozni, ugyanakkor e két csúcs előtt és után a teherforgalmat, az áruterítést igyekeznek előmozdítani. Az ilyen intézkedések természetesen a közlekedés egyetemlegességének az elvét nem fogják sérteni.

Két évvel ezelőtt sor került a Belvárosban a teherautók korlátozására: a 3 tonnán felüliek átmenőforgalmát megtiltották, sőt bizonyos időszakban a célfuvarral való behajtást sem engedélyezték részükre. Ezt a korlátozást most kiterjesztik a Nagykörútig. És ehhez a témához tartozik az is, hogy tovább már nem tartható fenn a különféle járművekre szabott sokfajta sebességelőírás. Szó esett a továbbiakban a „park and ride" elven ismert, már nálunk is nagyon időszerű, parkolást enyhítő intézkedésekről (az autós a zónahatárnál hagyja a kocsiját, és onnan már tömegközlekedési járművön megy a városközpontba), a főváros forgalmi rendjének hálózati szerkezetében különleges szerepet betöltő meglevő és újonnan épülő dunai hídakkal, azok csomópontjaival és még jónéhány nagyon időszerű — már ma időszerű! — tennivalóról.

A forgalmi rend szerkezetének és technikájának fejlesztésére tervezett intézkedések csupán érzékeltetik fővárosunk arculatának gyors változását. Jelzik a forgalomszervező munka céltudatosságát. Ugyanakkor azonban számolnunk kell azzal is, hogy ezek az intézkedések korántsem jelenthetnek teljességgel megoldást a motorizáció gyors felfutását élő és átélő Budapestiekre. De türelemmel és megértéssel kell elviselnünk ezeket a nehézségeket is, hiszen, ha nem is jelenthetnek teljességgel megoldást (a világ más nagyvárosaiban is így van), feltétlenül javulást, kedvezőbb helyzetet teremtenek a korábbi gyakorlattal, a korábbi közlekedési gondjainkkal szemben.

És ismételjük: Ezen az ankéton azok vettek részt, akiknek az a hivatásuk, hogy ezt a kedvezőbb helyzetet megteremtsék. Már ma...

(Almássy)

am hiradó

A BKV ÉS A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM szocialista szerződést kötött. A Múzeum a közlekedés múltjának bemutatása mellett feladatául vállalta a jelen és a jövő közlekedésének ismertetését, párhuzamosan a BKV hivatásszerű törekvésével, amely Budapest közlekedésének állandó fejlesztésére irányul. Az öt évre kötött szerződés kitűzött feladatai közül a legkiemelkedőbbek: a BKV dolgozóinak szakmai továbbképzése, a balesetmentes városi közlekedés, a fővárosi tömegközlekedés műszaki emlékeinek feltárása és megőrzése, a főváros egyesítésének centenáriuma alkalmából a tömegközlekedés történetének bemutatása, a Deák téri állomásnál Földalatti Közlekedési Múzeum létesítése, skanzen létrehozása, kiadványcsere, a modellépítési program összehangolása, közös rendezvények stb.

ÉVEK ÓTA KUTATJA
a közlekedési balesetek okait és a megelőzés lehetőségeit az Országos Kriminológiai és Kriminalisztikai Intézet. Felmérést végeznek hosszú ideje már a kimagaslóan balesetmentes kilométerteljesítményt elért gépjárművezetők körében is. Ezzel kapcsolatban a budapesti és a vidéki járművezetőknek válaszborítékkal ellátott kérdőíveket küld ki az Intézet. Mi is azt kérjük, hogy aki ilyen kérdőívet kap majd, annak pontos kitöltésével és a válaszboríték gyors visszajuttatásával segítse az Intézet kutatómunkáját.

AUTÓS—MOTOROS PARKOLÓT
avattak a 73-as út Csopak—Veszprém közötti szakaszán. A kiépített pihenő környékén szép sétákra és túrákra nyílik lehetőség a Balaton-felvidék dombos erdőiben.

SZABÁLYTALANUL
használta az emelőt autószerelés közben Kiss Ferenc budapesti gépkocsivezető, a XV., Rubin utca 11. számú családi ház udvarán: az autó rádőlt, s a szerencsétlenül járt ember a helyszínen meghalt.

ÓZDON
megnyílt az első autószerviz-állomás, amely a helyi és a környékbeli mintegy kétezer autóhasználónak enyhíti majd a gondjait. Az OKISZ, a Borsod megyei KISZÖV, a KPM és az üzemeltető miskolci Vas- és Fémipari Szövetkezet összefogásával több mint 13 millió forintért hozták létre. Elsősorban a Lada (Zsiguli), a Moszkvics, a Wartburg, a Skoda és a Trabant márkájú autók karbantartására és szervizmunkáinak ellátására készültek fel.

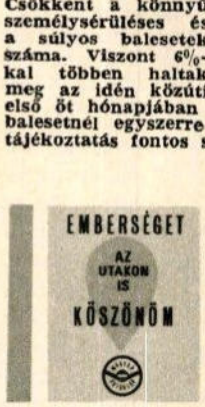
JUGOSZLÁVIÁBAN ELRENDELTÉK,
hogy a traktorok, városi autóbuszok és motorkerékpárok kivételével, minden gépjárművet kötelező ellátni egy készlet tartalékizzóval. A közlekedési rendőrök ezentúl a mentődoboz, az elakadásjelző háromszög és a sárfogó gumilapok mellett tehát ezt is ellenőrzik.

Az NDK-ban dolgozó magyar fiatalok a buchenwaldi koncentrációs táborban emléktúrát rendeztek, amelyen közel 200 motoros ifjúmunkás is részt vett. Zászlós felvonulásuk a tábor főútján, fegyelmezett és komoly magtartásuk is aláhúzta a nemzetközi megmozdulás erejét, amelynek célját az egykori foglyok hangsúlyozták felszabadulásuk alkalmával: Soha többé háborút! Soha többé fasizmust!

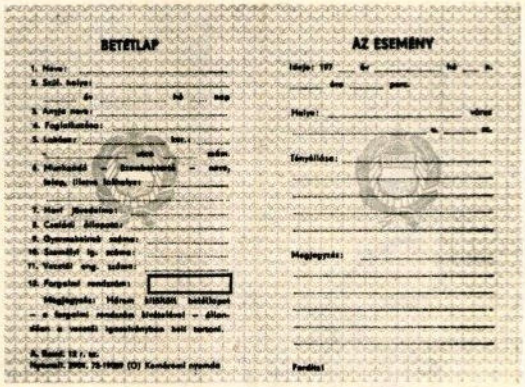




Június 22-én az Országos Közúti Balesetelhárítási Tanács tájékoztatót tartott, ahol ismertették a megyék közötti baleseti megoszlások adatait is. A legkedvezőbb helyzetet Csongrád megyében sikerült megteremteni, utána Baranya és Békés következik. Pest megye és a Főváros az utolsó előtti helyre került. Szó esett az idei év első öt hónapjának alakulásáról is. Csökkent a könnyű személysérüléses és a súlyos balesetek száma. Viszont 6%-kal többen haltak meg az idén közúti baleset következtében, mint tavaly januártól májusig. Az év első öt hónapjában már 445 halottja volt a közlekedésnek. Majdnem minden 10-ik balesetnél egyszerre többen vesztették életüket! A megjelentek végül elemezték a tájékoztatás fontos szerepét a balesetmegelőzési propagandában
(Juhász Andor felvétele)



„Emberséget az utakon is" jelmondattal a közlekedési etika megjavítása érdekében országos mozgalmat indított a Magyar Autóklub, az Országos Közúti Balesetelhárítási Tanáccsal és a Fővárosi Közúti Balesetelhárítási Tanáccsal karöltve. A mozgalom kiterjed mind a magánautósokra, mind a hivatásos gépjárművezetőkre és a motorkerékpárosokra is. Támogatja a mozgalmat a közlekedési rendőrség, csatlakoznak hozzá a Magyar Néphadsereg gépjárművezetői is. A jelmondat matricáját az autó ablakán vagy a motorosok bukósisakján ajánlatos elhelyezni. A mozgalom tartalma öt szóban fejezhető ki: emberség, felelősségérzet, figyelmesség, előzékenység, türelem . . .


BETÉTLAP

AZ ESEMÉNY

A gépjárművezetők régi kívánsága teljesült. Július 1-től 10 millió példányban kerül a nyomtatványboltokba és a trafikokba az új Betétlap, amelynek rovataiban a rendőr a szabálysértő jelenlétében jegyzeheti fel az esemény adatait. Sok esetleges későbbi vitát, félreértést lehet ezzel megelőzni. A Betétlap hátsó oldalán az Állami Biztosító ad tájékoztatást a baleseti kártérítéssel kapcsolatos teendőkről. A rendőrség reméli, hogy ez év végéig minden gépjárművezető már ezt az újfajta Betétlapot hordja a jogosítványában

Tallózás a világsajtóból

Szovjet tudósok újfajta semlegesítő szerkezetet állítottak elő a kipufogógázok katalitikus utóégetésre. Az autó motorjából a gáz hálószerű hengerbe kerül, amelyet katalizátor-réteg vesz körül. A kipufogógáz mérgező elemei ezen keresztülhaladva elégnek, széndioxiddá és vízzé alakulnak, majd a kipufogócső toldatán át kerülnek a levegőbe. Ebben a készülékben a lényegesebb mérgező anyagok csaknem teljesen oxidálódnak. A semlegesítő ötvenezer kilométerig üzemképes. **(APN)**

Forgalombiztonsági rekordot tart a skóciai Glasgow és Stirling városok között felépült 20 000 lakosú új autóstelepülés: Cumbernauld. Tíz év óta ebben a városban nem történt halálos közlekedési baleset, és csupán 11 ember sérült meg a közútjain. A páratlan eredménynek az a magyarázata, hogy ezt a várost már az autóskorszak igényei szerint építették: alul- és felüljárók révén a gyalogos és a közúti forgalom teljesen külön pályákon bonyolódik le, tehát sehol nem keresztezik egymás útját. Ugyanakkor az egyirányú utcák olyan hálózatát alakították ki, amelyben alig akad szintbeli kereszteződés. *(Erről a városról egyébként lapunkban nemegyszer fényképes beszámolót is közöltünk. — A szerk.)* **(Der Deutsche Strassenverkehr)**

Automatikus forgalomirányítást vezettek be Toulouse városában. Hurokdetektorok továbbítják a forgalmi adatokat a számítóközpontba, ahol egy úgynevezett koordinátor alakítja ki és továbbítja a lámpákhoz a jelzési programokat és utasításokat. A várost több külön irányítható körzetre osztották, de a körzethatárok változtathatók. Elsősorban a fő úttengelyeken igyekeznek kialakítani a legkedvezőbb forgalomáramlást. A Comagne Générale d'Automatisme által gyártott és felszerelt irányítórendszer működése óta számottevően javult a közúti forgalom helyzete a francia városban. **(Strassenverkehrstechnik)**

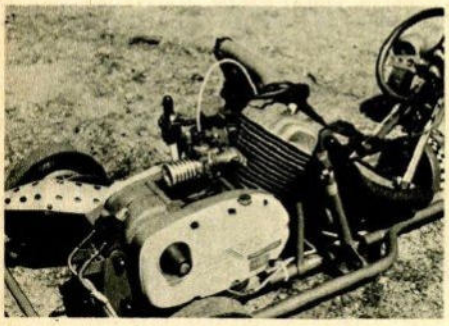
Az ADAC autóklub megállapítása szerint az NSZK-ban minden negyedik személygépkocsit felszereltek már biztonsági övvel, de csak minden tizedik kocsiban kapcsolják be az országutakon. A városi forgalomban pedig csak minden századik vezető használja a hevedert. **(Die Welt)**

A Szovjetunió különböző részeiről 60 ezer ember érkezett a Tatár Autonóm Köztársaságba, hogy részt vegyen a Kámai Autókombinát építkezési munkáiban. A gigantikus méretű üzem évente 150 ezer nagyteljesítményű teherautót és 250 ezer dízelmotort fog gyártani. **(APN)**

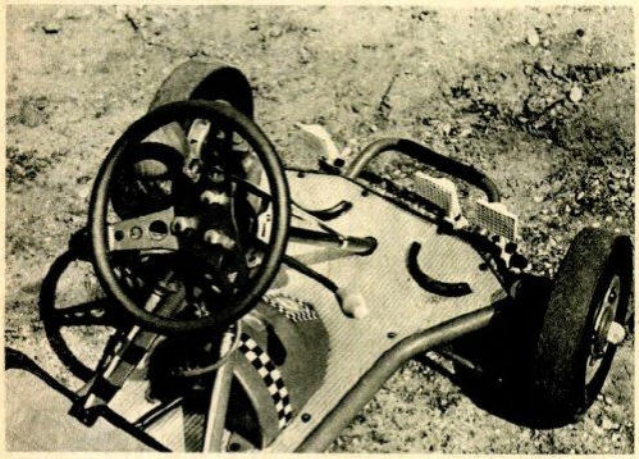


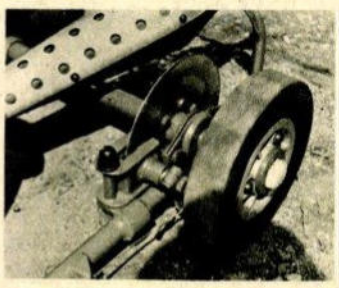
Ez az én hobbym!

Kedves jelenetnek voltunk szemtanúi egy június végi napon, a népligeti autós rutinvizsga-pályán. A vizsgaláz izgalmával telített nyomasztó csendet egyszercsak furcsa purrogás, pöfögés törte meg, majd a következő pillanatban feltűnt egy emberpalánta, boldogságtól sugárzó arccal, igazi gokarton, azt vezetve. Az édesapa, Török Sándor gépjárműtechnikus, a Volán 20-as vállalat (Mávaut) minőségi ellenőre, és az alig ötéves kis Tamás az érdeklődőknek mintha ezt mondta volna: „Ez az én hobbym!" Mi azonban tudjuk, hogy valójában több is annál. Ez a kisgyermek így játékosan, a lehető leghatékonyabban tudja elsajátítani a szabályos gyalogközlekedés és autózás—motorozás tudományának alapelemeit. Hát, ez aztán igazán követésre méltó példa lehet...
És amit erről az édesapa mondott:



— Alig volt másfél éves még a Tamás fiam, amikor észrevettem, hogy nagyon érdeklődik a gépjárművek iránt. Ha valahova mentünk, szinte kifogyhatatlan volt az autós kérdésekben, és nemcsak az utcán, hanem otthon is. Sokszor, hogy tanulni tudjak, és lekössem az ő figyelmét, az Autótípusokat vagy más műszaki könyvet adtam neki nézegetni. Ez persze bumeráng volt, hiszen kétéves korára már szinte minden autómárkát a könyvből megismert, s az utcán haladtunkban is sorolta őket. Ezután kezdtem tulajdonképpen az autók iránti vonzódását komolyan venni, és mindjárt el is határoztam, hogy ezt a rajongását valamilyen praktikus megoldással a gyakorlatba is átültetem. Munkahelyemen engedélyt kaptam arra, hogy hulladék anyagokból egy kis gokartot építsek. (Ezért ez úton mondok köszönetet a 20. sz. Volán Mechanikai Üzemegység vezetőinek.) A szakirodalom áttanulmányozása után több gokartos barát és munkatárs segítségével mindössze öt hónap alatt elkészült Tamás fiam „táltosa" is. Az akkor kétéves gyermek (akinek álma az autó volt!) először idegenkedett a zajos, és számára szerfelett furcsának ható járműmicsodától. Aztán észrevétlenül, szinte egyik napról a másikra megbarátkozott vele. Sokat járunk így kartosan a Népligetbe, s a kis Tamás mind ügyesebb, mind rutinosabb kartvolán-forgató lesz...

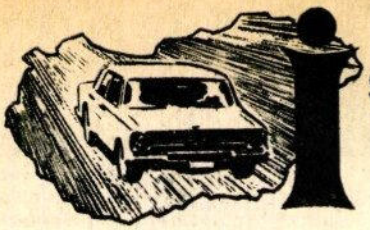




A műszaki jellemzőkről néhány adat. A kart erőforrását viszonylag olcsón elérhető 50 kcm-es Berva-motor képezi, amelynek beindítása a lábpedál tengelyére csatlakozó indítókarral történik. A kétfokozatú sebességváltó a motorral egységet képez. Az igen intenzív gyújtást két darab, autótrafóval párhuzamosra kötött és (gyermekről lévén szó) zárt dobozban elhelyezett 6 voltos világítótekercs teszi lehetővé. Az üzemanyagrendszer vákuumos membránszivattyúja a forgattyúsházhoz csatlakozik. A kívánt mennyiségnél többet szállít, s így az üzemanyag állandó körforgásban van. A fékrendszer mechanikus, nagy menetemelkedésű tárcsafék: a tárcsa fix, a fékpofák önbeállósak. A Parilla-utánzatú vázat 22 mm-es, 1,5 mm vastagságú húzott acélcsőből melegen kitömve hajlították. Az első futómű teljesen az igazi autóhoz hasonló (csapterpesz, ráfutás, kerékösszetartás), de nagyobb fokú beállításokkal.







Ismerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

Mezőkövesdnek a műút jobb oldalán levő negyedében 200 métert visszasétálva, a hősi emlékmű mögött találjuk a község legrégibb részét. A girbe-gurba utcákon a népi építkezés mindmáig fennmaradt s jól karbantartott parasztházainak egész sorával találkozunk. A fekete talapzatú, hófehér, nádfedeles házak között sétálva jutunk el Kiss Jankó Bori néni (1876—1954) eredetiben berendezett, XVIII. században épült volt lakóházához. Népművészetünk országos hírű művelője és mestere itt, ebben a tiszteletére emlékházzá nyilvánított épületben élt és dolgozott (1—2. kép).

Ha időnk engedi, nem érdektelen bekukkantani a téren álló templomba is. A kereszthajós templom gótikus szentélye a XV. századból való.

A jövő szempontjából említjük meg, hogy Mezőkövesdről egyenes út vezet Bogácsra. A Bükk tövében, igen szép környezetben fekvő település jelentős fejlődés előtt áll. Értékes gyógyvizének jelenlegi kultúrált hasznosítása mellett néhány év alatt nagyméretű üdülő- és fürdőtelepet létesítenek itt.

A 3-as számú főútvonalon tovább haladva, a 144-es km-kő után forduljunk balra Tard—Cserépváralja irányába. Keskeny, portalanított bekötő út köti össze a Bükk-hegység déli nyúlványai közötti településeket az Alfölddel. Tardot magunk mögött hagyva, a hegyvidéki jelleget öltő út igen szép tájon vezet keresztül. A látvány igen impozáns: mögöttünk a jól belátható síkság, előttünk pedig a sziklás, sok színben pompázó sejtelmes hegyvidék. Cserépváralja határába érve mindjárt a mázsaháznál álljunk meg. A jobbra vezető úton sétáljunk fel a vár romjaihoz (50 perc). Most azon a rendkívül nagy mértékben kikoptatott (ezért kocsival nem ajánlott) kövezett úton haladunk, amelyet még a török időkben építettek. Az erdővel borított hegyoldal útkereszteződésénél tábla figyelmeztet, hogy természetvédelmi területhez értünk.

Jobbra a sziklák tövében szinte észrevétlenül húzódnak meg a már említett rejtélyes kaptárkövek rendkívül szép példányai.

Kissé feljebb láthatjuk azt a kedves, 1788-ban copf-stílusban épített templomot (a kastély házi kápolnája volt), melyet jelenleg terményraktárként „hasznosítanak" (3. kép). Vele szemben kis barokk épület által védett, 90 m mély, 2 m átmérőjű kút van. Minden valószínűség szerint a török hódoltság idején a vár ura magyar rabokkal ásatta ki. Néhány lépés, és a 291 m magasságban fekvő Várhegy lábánál vagyunk. A hegy tetején lévő fák koronájuk alá rejtik a XIII. században épült, hadászati jelentőséggel soha nem rendelkező vár romjait.

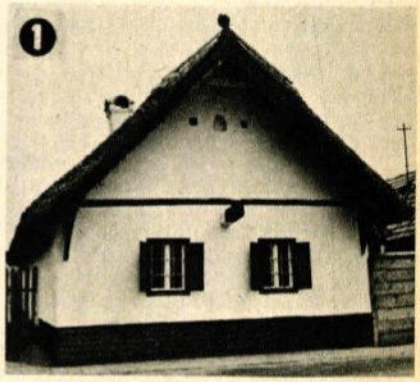
Utunk Mezőkeresztest nem érinti. Két történelmi nevezetességét azonban itt említjük meg, mert mindkettő e település közelében zajlott le, s így az is lehetséges, hogy pontosan itt, ahol most békésen rójuk a kilométereket. Az egri vár védelmében derekasan harcoló, tűzszerészi leleményességéről, a török elleni váratlan és merész rajtaütések aktív részvevőjeként ismert Bornemisza Gergelyt 1553-ban az egri vár kapitányává nevezték ki. A helyreállítási és megerősítési munkálatokat azonnal megkezdte. A várból — feltehetően azért, hogy az ellenség erejéről és mozgásáról személyesen győződjön meg — gyakran elportyázott nagyobb távolságokra. Egy ilyen portya alkalmával Mezőkeresztes környékén 1554-ben a törököknek sikerült tőrbecsalniok. A törökök az egri vár gyenge pontjait akarták tőle megtudni, kegyetlen vallatásuk azonban hiábavalónak bizonyult. A pécsi kovácsmester fia igazi hősként viselkedett. További sorsa ismeretes: Buda—Konstantinápoly—Héttorony, vallatások, kínzások, kivégzés.

1596. október 25—26-án a magyar, a császári és az erdélyi hadak itt vesztettek csatát a III. Mohamed szultán által vezetett török seregektől. A törökök, megnyervén az ún. 15 éves háború legkiemelkedőbb ütközetét, szabad utat kaptak Magyarország északi területeihez.

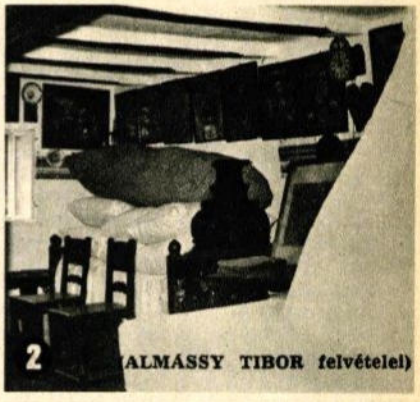
Tovább kelet felé folytatva utunkat érkezünk Nyékládházára. A 35-ös útra hajtva a település szélénél a mesterséges tavak egész labirintusával találkozunk. Századunk első éveiben kezdték itt bányászni a jégkorszaki folyók által hordott nagy mennyiségű kavicsot. Az évek folyamán a bánya egyre mélyült és terebélyesedett, a kavics helyét lassan talajvíz foglalta el. A kavicstermelés napjainkban is folytatódik, s az egész bányászatot gépesítették. A hatalmas méretű tórendszer tehát napjainkban is mélyül, növekszik. A vízi sportot kedvelők és a horgászok egyik jelentős központja alakult itt ki. A tó partján vikendházak és jó kempingezési, étkezési lehetőség. A tavak vize azonban elég hideg, s a legnagyobb kánikulában is csak a víz felszínének hőmérséklete emelkedik 20° fölé.

Ezen az úton továbbhaladva, 7 km távolságra találjuk egyik legnagyobb nemzeti gyászunk színhelyét, Muhi pusztát. A Batu kán által vezetett félelmetes erejű tatár sereg 1241. április 11—12-én gyógyíthatatlan sebet ejtett a IV. Béla király parancsnoksága alatt álló királyi és nemesi hadseregen. Kis híján a király is életét vesztette. Az ütközet során elődeink oly mérhetetlen vereséget szenvedtek, hogy a tatár hordák további előrenyomulását, kegyetlenkedéseit, pusztításait egyáltalán nem tudták megakadályozni, sőt mérsékelni sem. Érdemes a falutól kissé északra sétálni a Sajó és a Hernád torkolatához: ott azon a mezőn, ahol a hajdani véres ütközet lezajlott, a természet gazdagsága igen szép (4. kép).

(Folytatjuk)



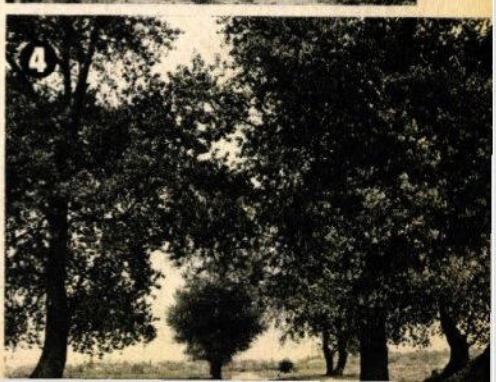
1



2 ALMÁSSY TIBOR felvételei)



3



4

Ahol a magánautók 76%-a saját garázsban áll

Követendő példa Dunaújvárosból

Lapunk hasábjain már többször szóvá tettük, hogy milyen súlyos gondot jelent a gépkocsik elhelyezése, és azok, akik garázst akarnak építeni, nem minden esetben kapják meg az érdekelt szervektől a szükséges segítséget. Úgy látszik, van azonban olyan hely is, ahol megértik az autósok gondját, és igyekeznek a sokszor nehezen összegyűjtött pénzen vásárolt autó védett elhelyezését elősegíteni.

Ez a hely *Dunaújváros*, ahol *a városi tanács Műszaki Osztálya állandó jelleggel szervezi a garázsépítéseket:* gyűjti az igényléseket, és ha kellő számú jelentkező akadt, kijelöli az építkezéshez alkalmas területet. Tekintettel arra, hogy a garázsok csoportosan épülnek, most kísérletként az építtetők *szövetkezetet* alakítottak, hogy könnyebben tudják megoldani az építkezéssel, később pedig a fenntartással kapcsolatos feladatokat. A „Márka" elnevezésű szövetkezet az elmúlt év végén alakult, és tagjai 172 kocsi elhelyezésére alkalmas garázst építenek.

Egy-egy garázscsoport általában 20 kocsi elhelyezésére lesz alkalmas. *A távlati tervekben szerepel egy javítóműhely létesítése is,* ezért a garázsok mellett erre a célra is tartottak fenn helyet. Egy vállalatot vagy szövetkezetet szeretnének javítóműhely üzemeltetésére felkérni. A most épülő garázsok mellett egyébként 282 garázs már felépült, így tehát egy javítóműhely foglalkoztatása biztosítottnak látszik.

A szövetkezeti garázsok építésére a Dunai Vasmű kerítése mellett kerül sor, ami azt jelenti, hogy a közművesítés aránylag könnyen megoldható. A Dunai Vasmű vezetőinek segítőkészségét bizonyítja, hogy a garázsok víz- és villanyellátása az üzem területéről biztosítható. A fűtést is a Vasmű vezetékére kapcsolják majd rá. Természetesen a közműveket a hatóságilag megállapított díjakért és megfelelő ellenőrzéssel lehet igénybe venni. Így például valamennyi garázsban felszerelnek majd villanymérőt és a víz, valamint a fűtés igénybevétele is csak megfelelő mérés mellett lehetséges. Egyébként a Műszaki Osztály többek között azért is kezdeményezte szövetkezet alakítását, mert így a közüzemi díjak beszedése könnyebb.

Az építtetők — mint említettük — a garázsokat csoportonként építik, a hatóság az építési engedélyt is csoportonként adta. A csoportok a garázsokat saját maguk építik, azok építési módja is eltérő: például lesznek garázsok, amelyek panelekből, és lesznek, amelyek téglából épültek. A leleményességből is kitűnőre vizsgáznak az építők, mivel a garázsajtókat is erre a célra vásárolt vasanyagból házilag készítik. A garázsok egyébként 16,7 m^2 alapterületűek és az építésügyi hatóság az engedélyt 15 évi időtartamra adta. A felépítmény elkészülte után megmarad az építtetők tulajdonában, és az általa elfoglalt területért bért fognak fizetni.

A garázsszövetkezet jóváhagyott alapszabállyal rendelkezik. Célkitűzése, hogy tagjai számára, saját anyagi megtakarításai, valamint a szövetkezeti öntevékenység útján a szövetkezeti tagság közreműködésével garázsokat építsen, az építkezés befejezése után pedig ellássa a fenntartással, üzemeléssel kapcsolatos feladatokat. A szövetkezet feladatát az alapszabály úgy határozza meg, hogy gondoskodjék a garázsok rendeltetésszerű használatáról, megóvásáról, karbantartásáról. Gazdasági tevékenységét a szövetkezet a tagok személyes munkájára támaszkodva valósítja meg, lehetőség van azonban alkalmazottak foglalkoztatására is.



A szövetkezet gazdája, tulajdonosa a tagság. A gazdasági és szervezeti önállóságának megfelelően a szövetkezetre kötelezettségeket jogszabályok, tanácsrendeletek, továbbá a szövetkezetek vezető szerveinek határozata és az általuk kötött szerződés állapíthat meg. A szövetkezet elláthat építtetői feladatokat, segítséget adhat az engedélyezési eljárás során. Közreműködhet a házilagos építkezésekben, segítséget adhat az építéshez szükséges anyagok beszerzésében, az építkezések pénzügyi lebonyolításában. Gondoskodni kell a garázsok rendeltetésszerű használatáról, a garázsrend betartásáról és a közös vagyon védelméről.

A szövetkezetnek azok lehetnek tagjai, akik gépkocsival vagy motorkerékpárral rendelkeznek, vagy négy éven belül rendelkezni fognak. A garázsépítésre az alapszabály tehát azoknak is megadja a lehetőséget, akik csak a jövőben kívánnak kocsit venni. Ez az elv egyébként a hatósági gyakorlatra is jellemző Dunaújvárosban, mivel a Műszaki Osztály azok jelentkezését is elfogadja, akiknek a Merkurnál előjegyzési számuk van. Kizáró feltétel, ha valaki más garázsszövetkezetnek már tagja. *A tagok jogait* felsorolva, az alapszabály megadja a lehetőséget, hogy ha a tagoknak, illetve családtagjaiknak nincs még autójuk, a garázst a szövetkezet igazgatóságának előzetes írásbeli hozzájárulásával bérbe adhatják. *A kötelezettségeket* illetően úgy rendelkezik az alapszabály, hogy a későbbiek folyamán elvégzett gazdaságossági számítások alapján a tagok befizetéseiből kell a felmerült kiadásokat fedezni.

Figyelmet érdemelnek az alapszabálynak *a garázsok elidegenítésére* vonatkozó rendelkezései. Ezek szerint a szövetkezet tagja a garázst eladhatja, elajándékozhatja és elcserélheti. A szövetkezetet azonban elővásárlási jog illeti meg, és a garázs tulajdonjoga csak úgy szerezhető meg, ha az új tulajdonost a szövetkezet felvette tagjai sorába. Ha valaki a garázst el kívánja idegeníteni, erre irányuló szándékát az igazgatóságnak írásban kell bejelentenie. Az igazgatóság 30 napon belül tartozik az elővásárlási jog tekintetében dönteni. Ha a szövetkezet az elővásárlási jogot gyakorolja, a Műszaki Osztályon nyilvántartott igénylők közül kell a garázstulajdonost kiválasztani.

A tagsági viszony megszűnik a közgyűlés által történő kizárással. Kizárni azt a tagot kell, aki fizetési kötelezettségének nem tesz eleget, vagy aki a közös vagyont megkárosítja, tudatosan rongálja, továbbá azt is, aki a garázst nem rendeltetésszerűen használja. A kizárt tag garázsának elidegenítéséről a szövetkezet tartozik gondoskodni.

A szövetkezet vezető szervei: a közgyűlés, az igazgatóság és a felügyelőbizottság. Az igazgatóságot a közgyűlés 4 évi időtartamra választja. Az igazgatóság, amely öt tagból áll, tagjai közül választja meg az elnököt. A szövetkezet működésének ellenőrzése a felügyelőbizottság feladata, amely három tagból áll és működéséért a közgyűlésnek tartozik felelősséggel.

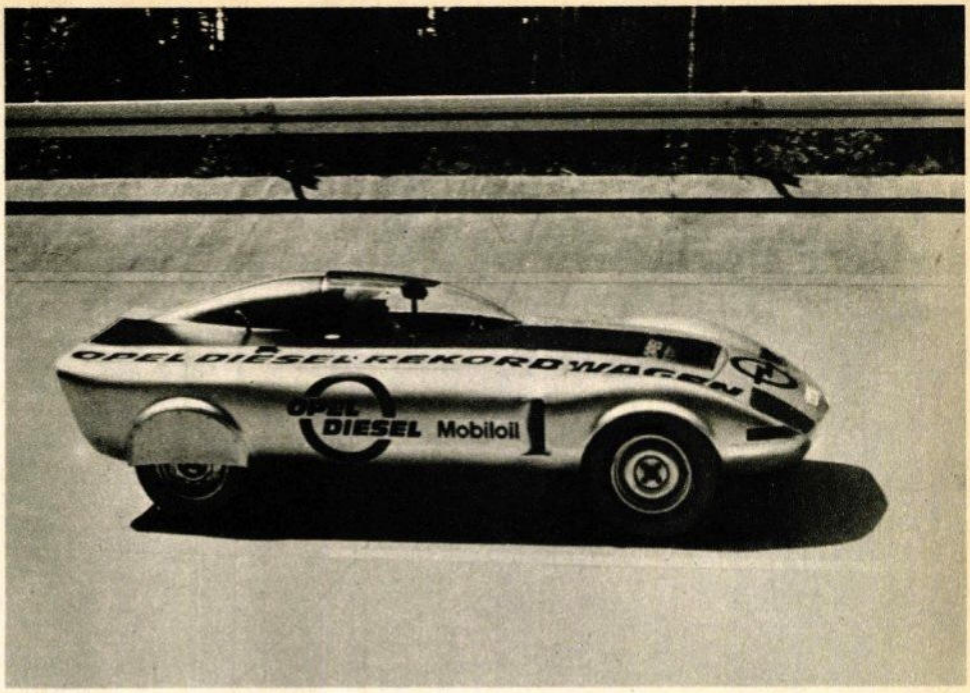
*

Sokban felmerülhet a gondolat, hogy könnyű olyan városban garázsokat építeni, ahol bőségesen áll rendelkezésre megfelelő terület. Ez azonban csak lehetőség, amellyel élni is kell. Közömbösség esetén a terület még nem jelent semmit, Dunaújvárosban azonban az érdekelt szervek közömbösség helyett dicséretre méltó megértést tanúsítanak az autósok gondjai iránt.

Ezt bizonyítja az az elgondolkoztató adat, hogy 1971. december 31-én, amikor Dunaújváros lakóinak 1562 saját személyautója volt, 1189 magángarázs állt készen, tehát az autósok 76%-a tarthatta védett helyen kocsiját! Jelenleg a Papírgyár és a helyi Volán dolgozói számára 60—70 garázs engedélyezése van folyamatban, s a tanácsnál 300—400 újabb garázshely kijelölésén fáradoznak.

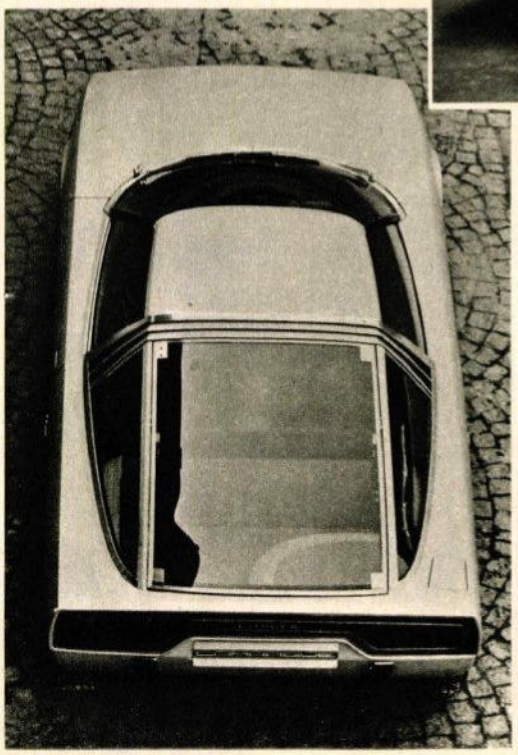
Dr. Varga Emil

Különös kocsi, különös rekord. A versenyautó egy dízelmotoros Opel, amely szinte megszakítás nélkül futott 10 ezer kilométert Dudenhofenben, a gyári próbapályán. Kormányánál belga, francia, német, olaz és svéd autóversenyzők váltották egymást, és a világrekordot a FIA bírói hitelesítették. A nagy teljesítmény persze nem az egyhuzamban hiba nélkül megtett jelentős távolság volt, hanem az, hogy a 2,1 literes dízelmotorral hajtott kocsi, amely 52 órát körözött a pályán 190,88 km/óra átlagot futott! Közben repülőrajtos, 197,498 km/órás csúcsot is elért. Mindez eddig világrekord egy turbófeltöltős, 4400 fordulatnál 95 lóerős dízelmotorral, amelynek szelídebb, 60 lóerős változatával őszre egy Opel Limousine kerül a piacra



Képes hiradó

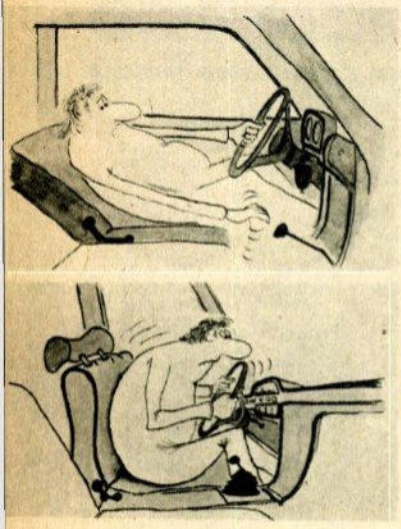




A Citroën—GS szerkezeteire szabott speciális Bertone-karosszéria létezéséről ugyan jóval előbb (III. 21.) adtunk már hírt, de akkor csak rajzokról mutathattuk be ezt a kocsit. Többek kérésére most fényképeket is közlünk a „Camargue" nevet viselő sport-coupéról, amelynek orrában a négyhengeres, léghűtéses GS-boxermotor hajtja meg a két 13 collos kereket. A Bertone-változatú kocsi mindössze félcentivel rövidebb, mint az eredeti GS Citroën. Szélessége azonos, de nem 134,9, hanem csak 115 cm magas. A széria kivitelű, egyküllős kormányhoz, a ragyogóan megoldott műszertáblához viszont még Bertone mester sem nyúlt hozzá . . .



AUTÓSOKNAK



NE ÍGY, HANEM ÚGY

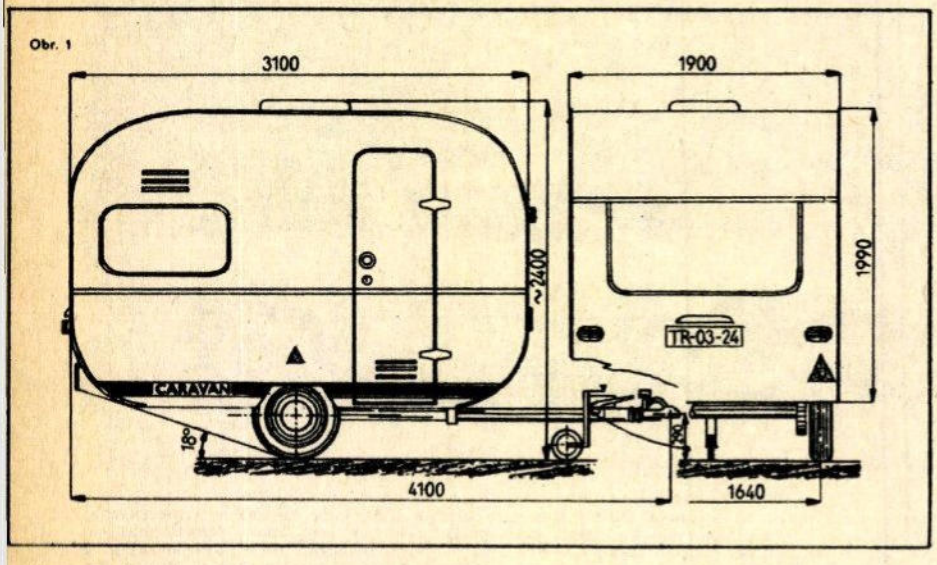
üljünk a kocsiba — tanácsolja ilyenkor olvasóinak a világ legtöbb autóslapja. A hosszú távú nyári utazások idején különösen fontos, hogy lehetőleg csekély fáradsággal, de annál nagyobb biztonsággal tegyük meg útjainkat.

A kettő összefügg. És ha túloznak is a „Mot" c. NSZK-beli újságból átvett karikatúrák — azért is karikatúrák —, nem árt felvetni ezeket a komoly témákat. Például az állítható vezetőülés olyan beállítását, hogy se a kormánykeréktől, se a pedáloktól, a kapcsolóktól ne kerüljünk messze, de ne is toljuk olyan előre az ülést, hogy az autózás bizonytalan és fárasztó legyen.

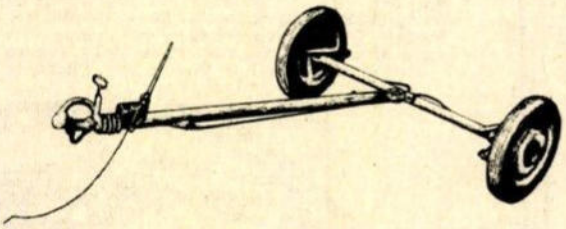
Sokan félreértik azt a javaslatot is, hogy célszerű nyújtott karral vezetni, és olyan messzire kerülnek például a sebességváltó rúdjától, hogy minden egyes kapcsolásnál kénytelenek tornázgatni. A tornázgatás persze nagyon hasznos, de olyankor, ha egy kis pihenésre megszakítjuk a hosszú utat, és a kocsiból kiszállva végzünk néhány frissítő mozdulatot. Ezekre főként akkor lesz szüksége a vezetőnek, ha a másik véglet szerint, vagyis túl közel a volánhoz állítja ülését, illetve annak támláját.

A rövid városi utakra is érdemes kiválasztani az egészséges ülésformát, de a sok száz vagy sok ezer kilométeres túrák előtt igen gondosan próbáljuk ki, hogy számunkra melyik a legjobb helyzet.

Obr. 1



„CARAVAN" LAKÓKOCSI A „SVET MOTORU" SZERKESZTŐJÉTŐL



A napokban járt nálunk a prágai testvérlap szerkesztője, és többek között egy általa igen jónak tartott lakókocsira hívta fel figyelmünket, illetve a hazai érdeklődők figyelmét. A konstrukció tervezői Miloš Nemec és Bedřich Schurek mérnök, akik az 1000 cm^3 körüli autókkal rendelkezők számára tartják célszerűnek az ilyen — berendezetten is csak 750 kg körüli önsúlyú — utánfutót.

Itt nem térünk ki a felépítményhez alkalmas anyagokra és a technológiai részletekre, inkább azt kívánjuk bemutatni, milyenek egy viszonylag kis teljesítményű kocsihoz kapcsolható guruló lakószoba gyakorlatban is bevált fontosabb méretei. És természetesen az egyszerű vázról teszünk még említést, amely ebben az esetben a rajzon látható „T" alakú forma, és 70 mm átmérőjű, 3 mm falvastagságú, könnyű acélcsőből készíthető. A kerekek méreteit a rajz arányaiból lehet következtetni, illetve azokat úgy kell megválasztani, hogy a beszerezhető gumiabroncsok jól bírják a várható terhelést.

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, JÚNIUS 29-ÉN

MOSZKVICS	**28 868**
MOSZKVICS Kombi ...	**420**
POLSKI-FIAT-1300	**8 261**
POLSKI-FIAT-1500	**3 237**
SKODA	**29 102**
SKODA Sport Coupé ...	**58**
TRABANT Limousine ...	**40 479**
TRABANT Kombi	**5 196**
TRABANT Hycomat ...	**777**
WARTBURG Limousine	**18 066**
WARTBURG de Luxe ...	**14 199**
WARTBURG de Luxe tolótetős	**348**
WARTBURG Tourist ...	**1 900**
ZAPOROZSEC	**4 547**
ZSIGULI (Budapest)	**12 223**
ZSIGULI (Debrecen)	**7 532**

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

JÚLIUS 9.
Baja
Békéscsaba
Debrecen
Kalocsa
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pécs
Siófok
Szeged
Szombathely
Tata
Veszprém
Zalaegerszeg

JÚLIUS 10., hétfő
Dabas

JÚLIUS 12., szerda
Szentlőrinc

JÚLIUS 16.
Barcs
Debrecen
Dunaújváros
Kiskőrös
Mátészalka
Miskolc
Mohács
Nyíregyháza
Orosháza
Szeged
Szolnok
Tatabánya

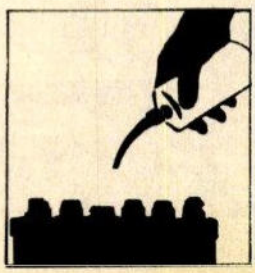
JÚLIUS 23.
Debrecen
Komárom
Miskolc
Nyíregyháza
Siófok
Szeged

JÚLIUS 27., csüt.
Eger

JÚLIUS 30.
Debrecen
Érd
Kecskemét
Mátészalka
Miskolc
Nyíregyháza
Szarvas
Szeged
Zalaszentgrót

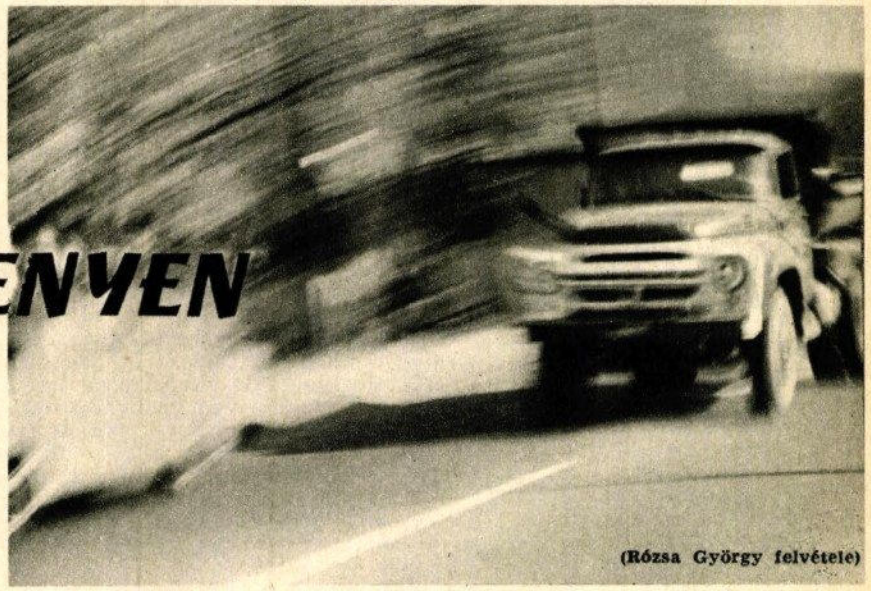


CSAK ARRA EMLÉKEZTETJÜK ITT AZ AUTÓSOKAT, HOGY MELEG IDŐBEN JOBBAN ÜGYELJENEK A HŰTŐ ÉS AZ AKKUMULÁTOR FOLYADÉKSZINTJÉRE!



VADUL, VAGY ENGEDÉKENYEN

HOZZÁSZÓLÁS AZ AM MÁJUS 6-ÁN MEGJELENT CIKKÉHEZ



(Rózsa György felvétele)

Munkatársunk feladatait mindig határidőre teljesíti. Megbeszélt időpontokról nem késik el. Azt mondjuk rá: pontos ember. A hivatalnok figyelemmel végighallgatja, amint az ügyfél nagy bőbeszédűséggel előadja problémáját, ükapjánál kezdve — azt mondjuk: türelmes ember. (Bár minél többször találkoznánk vele.) Ártatlan tréfán barátunk megsértődik; azt mondjuk: érzékeny. Ilyen és hasonló tulajdonságokat írunk egy-egy ember javára (vagy kárára); de minek alapján?

Jó kedélyű ismerősünk nemcsak társaság közepette jó kedélyű, ilyen munkahelyén, otthon, sőt talán a zsúfolt autóbuszon is. Tehát különböző helyzetekben is hasonlóképpen viselkedik. Vagyis jellemtulajdonságára (jó kedélyű) a különböző helyzetekben tanúsított magatartásából következtetünk.

A pszichológus szakember is elsősorban a magatartás megfigyelése, elemzése alapján állapítja meg egy-egy vizsgálati alany jellemző tulajdonságait. Ezek a tulajdonságok hosszabb időn keresztül is állandóak, s csak nagyon lassan változnak (kivéve betegség eseteit). Egy emberről nagyon sok jellemző vonást állapíthatunk meg. Vannak azonban olyan jellemvonások, melyek a társadalomba való beilleszkedés szempontjából alapvetően fontosak, s ilyen nincs túl sok. Ha valaki például zárkózott természetű, ez majdnem minden megnyilvánulására rányomja bélyegét. Ezt a tulajdonságát szándékosan nem tudja levetkőzni, minden igyekezete ellenére sem. (Legfeljebb hosszas orvosi kezelés segíthet, ha kóros esetről van szó.) Ha valaki ideges természetű, ugyancsak látszik szinte minden mozdulatán, beszédén stb.

Az agresszivitás — korunk nagy problémája — ugyancsak ilyen állandó jellegű, alapvetően meghatározó személyiségtulajdonság. A pszichiátriai és pszichológiai szakirodalom részletesen tárgyalja az agresszivitás gyökereit. Anélkül, hogy ebbe belemennénk, le kell szögeznünk, hogy az agresszivitás sem csak egy-egy adott helyzetben nyilvánul meg. Valószínűtlen, hogy a sorbanállásnál előretolakodó egyén udvariasan előreenged valakit a buszon. Az sem valószínű, hogy a gyermekeit durván ütlegelő apa udvariasan mosolyog, ha az utcán a lábára lépnek.

A modern ember idejének jelentős része közlekedéssel telik el. A közlekedésben tanúsított magatartása ugyanúgy személyiségéből fakad, mint munkahelyi, vagy otthoni magatartása. Az agresszív ember tehát a közlekedésben is agresszív. Az agresszivitáshoz lényegileg hozzátartozik: mások legyőzése, „eltiprása", saját magunk érvényesítése, mások károsodása ellenére is.

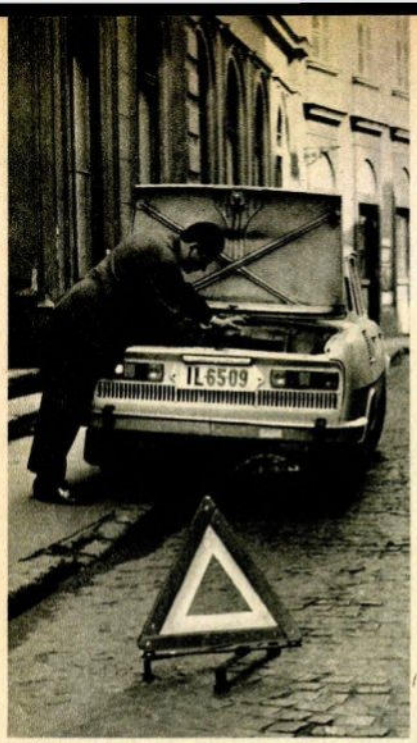
Ezek a gondolatok jutnak eszembe, amikor Liener György a „vadságról" beszél, illetve ír cikkében. A vadság az ő fogalmazásában az agresszivitást jelenti. Mert a lényeg azon van: mások károsítása árán jutni előnyhöz. A forgalomban: mások veszélyeztetése árán is. A nyílt országúton egyedül, rossz kocsival és gumikkal száguldozó nem biztos, hogy agresszív, csupán vakmerő. Ilyen helyzet azonban egyre ritkábban adódik, ahogy a forgalom sűrűsége nő. Aki a közúton vakmerő, gyakorlatilag másokra nézve is veszélyes. Tehát agresszív, tágabb értelemben véve, annak ellenére, hogy a köznapi életben talán nem nevezzük annak. Az emberi magatartás megítélésének kritériumai szükségképpen szigorúbbak a közúton, gépkocsivezetés közben, hiszen ez a tevékenység hivatalosan is „veszélyes üzem", szigorú törvények szabályozzák.

Az agresszivitás enyhébb formái is felszínre kerülhetnek a forgalomban. A gép lóereje felfokozza a személyiség agresszív erőit. Sőt, sok gyáva, önbizonytalan ember megtáltosodik, erősnek, határozottnak érezheti magát, ha apró lábmozdulatára 40—50 vagy még több lóerő lendül akcióba, ezáltal rejtett és az élet más területén megvalósíthatatlan vágyát — elsőnek lenni — itt könnyen kiélheti. Ezáltal azonban másokat veszélyeztet!

Az agresszivitás veszélyes formáinak kiszűrésére még nincsenek tökéletesen megbízható módszerek, legalább is arra a célra, hogy ilyen vizsgálatok segítségével azt állíthassuk: ez az egyén nem alkalmas gépjárművezetésére. Annál is inkább, mert látjuk, a közúton — speciális adottságok miatt — az agresszivitás köre szélesebb. A veszélyes egyének kiszűrésére tehát egyedül a forgalomban tanúsított magatartás alkalmas. És ez nem is nehéz, hiszen a forgalomban tanúsított magatartásunkat sok ezer szempár kíséri figyelemmel: nemcsak vezetőtársaink, hanem a hatóságok, sőt a gyalogosok is. Ezt a kitűnő kontrollt fel kell használni! Az agresszív autózó nemcsak a Körúton agresszív, hasonlóan viselkedik a Kálvin téren, vagy országúton is. Sok ember figyel fel rá. Sőt, sok szakember: a hosszú ideje szabályosan közlekedő gépkocsivezetők szakemberek ebben a tekintetben.

Lehetőséget kellene adni arra, hogy a közösség ellenőrző ereje érvényesüljön. Erre talán a sokak által javasolt figyelmeztető karton lenne legjobb megoldás, amely kartonokat valahol központilag nyilvántartanák. Akinek sok kartonja gyűlt össze, először figyelmeztetni lehetne. Bizonyos, hogy ennek hatására fékezné magát, igyekezne önkontroll alatt tartani agresszív magatartását. Ez a belső ellenőrzés azután az élet más területein is erősebb lenne — hozzájárulva társadalmi közérzetünk javulásához.

Dr. Tringer László
klinikai tanársegéd



Még egyszer az elakadás jelzéséről

Még nem régi az a dátum, amióta nálunk a BM—KPM 1/1971. sz. együttes rendelete alapján a közúton elromlott, forgalmi akadályt képező járművet meg kell jelölni: valamennyi irányjelző egyidejű működésével, vagy fényjelzést adó lámpával, vagy háromszög alakú vörös színű prizmával.

Nem lennénk vérbeli autósok, ha ez a három „vagy" nem adna alkalmat a vitatkozásra. Magam is érdeklődve hallgattam a társaságban összeverődött autósok érvelését—ellenérvelését. Egyben mindenki megegyezett: az elakadásjelző a biztonságosabb közlekedést segíti elő, az autósok érdekeit védi.

Melyik azonban a három közül?

Nem is olyan egyszerű a kérdés. Bizonyítja ezt, hogy lapunkban is megjelent már az elakadásjelzők tesztelése. Minthogy mind a három szerelvény egyaránt kapható a hazai kereskedelemben — méghozzá majdnem egyforma áron — nyilván bő lehetőség van az előnyök és hátrányok mérlegelésére.
A tesztelés végeredménye elsődlegesen az irányjelzők működtetését javasolja, mert ez küszöböli ki leginkább az emberi és környezeti negatív tényezőket. Ez kétségtelen, bárki igazolhatja tapasztalatból. Mégis vannak nyomós érvek, amelyek ezt az elakadásjelzést nem engedik mindenek elé helyezni:
— az elakadásjelzőt az akkumulátor táplálja;
— az elakadásjelzőnek a gépjármű gyújtásrendszerétől függetlenül kell működnie;
— az elakadásjelzőt olyan biztosítóra kell kötni, amelyen keresztül állandóan kap feszültséget az akkumulátorból.

Csakis a dinamó áramával

Mindjárt az első megállapítás gondolkodóba ejtő. Nem lehet olyan gépjárműhibát kizárni, amelynek következményeként esetleg üzemképtelenné válik az akkumulátor. Ekkor pedig nincs többé elakadásjelzés. Téves lenne amellett azt feltételezni, hogy „kiesett" akkumulátorral nem lehet elérni a legközelebbi segélyhelyet. Sok kocsi jutott már révbe csak a dinamó áramával, amikor az akkumulátor így vagy úgy felmondta a szolgálatot.
Az elakadásjelzőt függetleníteni kell a gyújtástól! Tehát nem kapcsolható egyetlen olyan biztosítóra sem, amely a gyújtáskapcsolón keresztül jut feszültséghez. Ha viszont a gyújtás álló motor esetében bekapcsolva marad az elakadásjelzés miatt, nem biztos, hogy ezt a gyújtótekercs sokáig bírja. Eltekintve attól, hogy a gyújtás bekapcsolása után a gyújtáskulcsot nem lehet kihúzni a zárból, a kocsi ajtói nem zárhatók (hacsak nem pótkulccsal) — vagyis nem lehet elhagyni a kocsit, és segítségért menni.
Ha olyan elakadásjelző kapcsolót alkalmazunk, amely a kocsi villantó-kapcsolóját is igénybe veszi, akkor az nem köthető át minden esetben más biztosítóra, mert a jelzőlámpák kapcsolási rendszere ezt nem mindig engedi meg. A Trabanton például ilyenkor az irányjelzés kontroll-lámpája állandóan égne.
Mégis azt kell mondani: valamennyi irányjelző működtetése a legbiztosabb figyelmeztetés.

Az elem is kimerülhet...

Az elakadást jelző külön kézilámpa független ugyan a kocsi villamos hálózatától, de legnagyobb hibája, hogy áramforrása, akár zseblámpaelem, akár kis akkumulátor, idővel kimerül. Elakadás jelzésére szerencsére nincs mindennap szükség, sőt esetleg évekig sem kerül rá sor. Ha az ilyen kézilámpa gazdája legalább háromhavonként nem újítja fel az áramforrást, akkor könnyen előfordul, hogy az éppen kritikus helyzetben hagyja őt cserben.
Menet közben bajos a külön lámpával jelezni, különösen, ha arra gondolunk, hogy a teherautókon nincs is olyan hátsó ablak, mint a személykocsikon, ahová esetleg el lehet helyezni menet közben a jelzőlámpát. Ha pedig üzemképtelen kocsiról van szó, a jelzőlámpa, a kezelési költségektől eltekintve, használatában közel esik a háromszög alakú prizmához.

A háromszög mindig jó!

Ennek az utóbbi, igen egyszerű jelzőszerkezetnek igen nagy előnye, hogy fenntartási költsége nincs, könnyű és könnyen elhelyezhető. Igaz, hogy több hátránya van, mint az előzőknek, de mégis nagyon hasznos, ha kiegészítő jelzőnek minősítjük. Minthogy korlátlan ideig eltartható, és mindig üzemképes, éppen a legjobb elakadásjelzőt, az „indexek" villogását úgy tudja kiegészíteni, hogy minden hátrányát kiküszöböli. Bármely ok miatt üzemképtelen lesz ugyanis a villogtató rendszer —, ha balesetnél akár a külön lámpa, akár a villogók összetörnek, — a jelző háromszög mindig rendelkezésre áll. Tehát, ha van háromszög alakú prizma is a kocsin, akkor minden eshetőségre felkészült az elakadási jelzésünk.
Ehhez még csak azt a kívánságot kell hozzáfűzni, hogy lehetőleg sohase legyen rá szükség!

Tömösy M. Jenő



Itt csak az a probléma — emiatt figyelmeztetik a teherautó vezetőjét —, hogy kocsijától jóval hátrább helyezze el a háromszöget, mert ahol gyors tempójú a közlekedés, ott távolabbról kell láttatni, no meg látni minden forgalmi akadályt

JÓ TUDNI A KOCSIRÓL



Amikor már éppen nyomdába indítottuk a Polski Fiatok karbantartásával foglalkozó kéziratot, akkor érkezett a lengyel Pol-Mot Külkereskedelmi Vállalat telexe alapján hozzánk a Mogürt értesítése. E közlés olvasása után úgy alakítottuk át ezt az oldalt, hogy bevezetőként mindjárt a friss hírrel kezdődjék:

„Szeretnénk tájékoztatni Önöket a Polski Fiat legújabb sikeréről. A görög Akropolis Rallye-n a lengyel A. Jaroszewicz és A. Szulcz az 1600-as kategóriában első díjat nyertek. Az Aburgame-hegyeken át vezető versenyen 3800 km után az indított 98 kocsi közül csak 13, közöttük egy Polski Fiat 125/p ért célba."

Mintegy három évvel ezelőtt jelentek meg hazánk útjain a Fiat—125 licence alapján készült Polski Fiat—125 gépkocsik. A kétfajta típusú (1300 és 1500 cm^3) P. Fiat teljesítmény és végsebesség tekintetében különbözik egymástól, — külsőleg és megbízhatóság szempontjából azonban teljesen azonosak.

A P. Fiat korszerű, modern technológiával készül. Karbantartása mégis szakszerűséget igényel. A garanciális idő lejárta után egyesek ugyan hajlamosak arra, hogy csakis „házilag" gondozzák kocsijukat. A házilag végzett karbantartás azonban rövid idő múlva káros eredményre vezethet: a kocsi nem húz, nem gyorsul, sokat fogyaszt, nem elég a fékhatás, melegszik a motor és lehet még sok más hiba...

A panaszok legtöbbször a helytelen beállítási értékekre, valamint ismeret és műszerek hiányára vezethetők vissza.

Ha a motor nem gyorsul, ha kicsi a végsebesség, ennek okozója elsősorban a helytelen gyújtásállítás. A fülre (érzésre) történő előgyújtás-állítással szemben a műszeres, sztroboszkóplámpás előgyújtás-állítás ad megfelelő eredményt.

Mindkét típusra a konstruktőrök más és más előgyújtásértéket adtak meg (1300 = 12 fok, 1500 = 10 fok). A megszakítópár hagyományos hézagmérős állításával szemben a zárás-szögmérés megengedett, amely kiküszöböli a beégett megszakítók mechanikus állításából eredő hibákat. Beállítás 57—63°-ig.

Nem előírásos gyertyák használata is komoly gondot, — gyújtásproblémát, illetve túlfogyasztást — okozhat. Ezekhez a kocsikhoz a következő típusú gyújtógyertyák ajánlhatók 0,5—0,6 mm elektródahézaggal: Marelli M 14—19 (CW 240 LP) — Champion M 14—19 (N 9 y) Bosch M 14—19 (W 200 T30) — KLG M 14—19 (FE 65P).

Túlfogyasztást okozhat a karburátor nívószintjének helytelen beállítása is (előírás 5 mm). A beállítás nem is könnyű feladat. A Weber-rendszerű kéttorkú, vákuumszabályozós, szekunder torokkal ellátott karburátor eltér az eredeti Fiat—125 karburátorától. Az eredeti Fiatnál a szekunder torok szabályozását mechanikus kapcsolattal oldották meg. A vákuumszabályozós beállításnál ügyelni kell a szekunder torok vezérlő résének beállítására. Ha a vezérlő rést nagyra állítjuk, nem jöhet létre a fojtószelep elmozdításához szükséges vákuum. Ha a rés kicsi, a fojtószelep beszorulhat. Mindkét eset károsan hat a végsebességre és az üzemanyag-fogyasztásra. A rés nagysága 0,05 mm.

Túlfogyasztása okozója lehet a levegőszűrő tisztításának, illetve cseréjének elmulasztása is.

A gyárilag megadott végsebesség csak akkor érhető el, ha a gyújtás és a karburátor helyesen van beállítva.

A P. Fiat kocsik különben igen gyorsak és jól gyorsulnak. Biztonságos üzemüket mind a négy kerékre ható tárcsafék segíti elő. A fékrendszerre kifejtendő láberőt vákuumos szervórendszer csökkenti.

Nagy sebességnél vagy hosszas fékezéskor a surlódás következtében a tárcsáknál fellépő hőhatás könnyen átterjed a fékfolyadékra. (A fékfolyadék hőmérséklete a tárcsánál elérheti a 250 °C-t is.) Ha nem előírásos minőségű a fékfolyadék, az forrásba jöhet, a keletkező hő hatására az olajban buborékok képződhetnek, ami a fékhatást erősen lerontja.

A fékhatást csökkenti az is, ha a fékbetétek vastagsága az előírt érték alá csökken. A fékbetétek megvékonyodása érzékelhető a fékolajtartály nívójának csökkenésével is, mivel a fékpofákat működtető dugattyúk felületéből eredően a nagyobb elmozdulás a fékolajtartály nívószintjén lemérhető. Ilyen változáskor a kocsi teljes fékrendszerét ellenőrizni kell.

Több autósban már felvetődött a gondolat: növelhető-e motorjának élettartama? Igen! A kellő időben és szakértelemmel elvégzett levegőszűrő- és olajcserékkel is... A motor élettartamának növelése szempontjából döntő az olajcsere. Az autókban csak jó minőségű olajat célszerű használni. Ezek nem habosodnak, nem forrnak, az üzem során keletkező melléktermékeket magukhoz vonzzák, illetve lebegtetik, és olajcsere alkalmával az olajjal együtt eltávolíthatók. Így a szennyeződések és égési melléktermékek nem rakódnak le a karterban és egyéb helyeken.

A manapság forgalomban levő, jó minőségű olajok említett tulajdonságai következtében — a régi hagyománnyal ellentétben — olajcserénél nem kell a motort mosni, illetve öblögetni. Ha „házilag" akarjuk az olajcserét elvégezni, tartsuk be a következő szempontokat:

— A használt olajat üzemmeleg állapotban engedjük le. (Ne mossuk a motort, csak abban az esetben, ha más fajta, azaz más minőségű olaj használatára térünk át. Ha ragaszkodunk a motor mosásához, csakis olyan olajjal mossuk a motort, amilyen olajjal üzemeltetjük a kocsit!)

— Cseréljük ki az olajszűrőt.

— Az előírás szerinti olajmennyiséget töltsük be.

— Indítsuk be a motort. Az alapjáratnál kicsit magasabb fordulattal (kb. 1000 ford/perc) járassuk, azért, hogy ellenőrizhessük: nincs-e az olajszűrőnél olajfolyás.

— Ellenőrizzük az olajnyomásjelző lámpát is, hogy valóban jól jelzi-e az olajnyomást.

— Állítsuk le a motort, és ellenőrizzük a nívószintet. Az olajat a maximum jelig kell utántölteni.

— Jegyezzük fel a km-óra állását, az olajcsere dátumát, a betöltött olaj típusát és annak SAE-fokozatát.

Legcélszerűbb az olajcserét 6000 km-enként elvégezni. Amióta léteznek a több fokozatú olajok — például a Multi Super Oil —, ezek télen-nyáron egyaránt megbízható kenést nyújtanak. Ezek alkalmazása csupán azt a figyelmet kívánja meg az autósoktól, hogy az olajcserét a kilométerszám függvényében végezzék, illetve végeztessék.

Egy autó zavartalan üzeme érdekében, a karbantartási tennivalókról nem szabad elfeledkezni, akár olajról, légszűrőről vagy a futómű helyes beállításáról van szó.

Sándorovics Miklós
okl. közl. üzemmérnök

LASSAN, de BIZTOSAN



KONFERENCIA AZ AUTÓZÁS BIZTONSÁGÁRÓL

Új fogalmakkal, új jelzésekkel ismerkednek az autósok. Az angol nyelvterület Experimental Safety Vehicle, illetve Experimental Safety Car, vagyis ESV—ESC kocsikról beszél. A német Experimentier-Sicherheits-Fahrzeugról, vagyis ESF autóról, míg a francia Véhicule Expérimental de Sécurité szavakkal, VES-betűs rövidítéssel fejezi ki a biztonsági autót. Azt az autófajtát, amelyet okkal sürget a nyugati világ, amelynek közlekedési balesetekről kiadott statisztikája mostanában évi 150 000 halottat jelent...

Odáig eljutottunk, hogy most már nemcsak a valóban csodálni való végsebesség, a ménesnyi lóerőszám kelt vágyat, érdeklődést az új autók iránt. Mind több országban mind több autós helyezi előtérbe a biztonságos konstrukciókat, amelyek nem feltétlenül jelentenek olyan furcsaságokat, amelyek alig hasonlítanak a megszokott autóhoz. És tény az is, hogy a mai szériakocsik jó részében találunk sok olyan berendezést, sok-sok olyan részletet, amely egykor csak vágyálomnak tűnt. Hallottunk róluk, de csupán a kísérleti vagy versenypályák környékén ismerték, illetve próbálták azokat.

És joggal számíthatunk arra, hogy azok az újszerű megoldások, amelyeket a május 29. és június 2. közötti Washingtonban rendezett konferencián bemutattak, megfelelő kivitelekben a mindennapi autózásnál hasznosíthatók.

Lehet persze, hogy a gyakorlatba lassan kerülnek át a ma még luxusárakat jelentő biztonsági autók, mint ahogy nincsen kizárva, hogy a közlekedési tempó lassításával kell elérni a nagyobb biztonságot az adott kocsikkal. Jó példa erre az a rendelet, amelynek értelmében ez év október 1-től — egyelőre 1975. december 31-ig — az NSZK országútjain már nem szabad százas tempónál gyorsabban hajtani semmilyen kocsival! Az ilyen szigorú intézkedéstől viszont joggal várhatjuk a balesetek számának és azok súlyosságának csökkenését. És valószínű, hogy a mostani USA-bemutatón szereplő autók nagy részének világos és sötét színkombinációja ugyancsak előbb lesz az autóipar festési programjában, mint a teleszkópos vészhárító...

Ez a nemzetközi konferencia különben arra is mutatott gondolkodásra késztető példát, hogy nemcsak az újabb újításoktól várható az autózás fokozott biztonsága. Akik most milliókba kerülő prototípusokkal neveztek be erre a szemlére — és nemcsak a képen látható európai kocsik voltak ott —, alaposan meglepődtek, amikor a Citroën egyszerűen és frappánsan, hagyományos modelljeivel, illetve a kocsijai biztonságát dokumentáló filmszalagokkal jelentkezett Washingtonban.

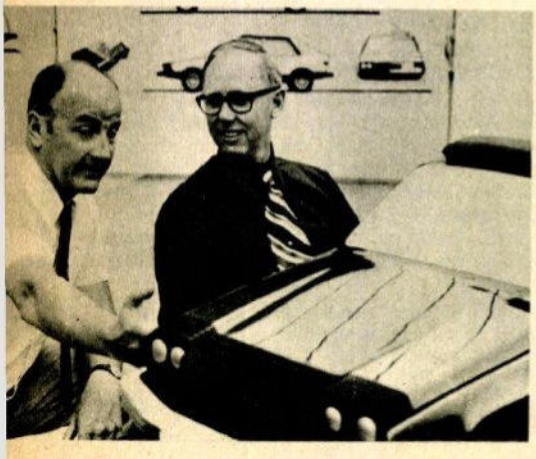
Ma még korai eredményekről beszélni, de azt tudjuk, hogy éppen az USA-ban, ahol oly sürgető a biztonsági konstrukció létrehozása, 1972 autójának a Citroën SM típusát szavazta meg a zsüri...

A Citroën-megoldásokat olvasóink már ismerhetik, míg az itt szereplő VW, Volvo, Mercedes és Fiat biztonsági autókat később kívánjuk jellemezni.

Az biztos, hogy a sok kísérlet, a próbapályákon szándékosan összetört sok-sok új autó feláldozása ha lassan is, de hoz eredményeket...

Llener György

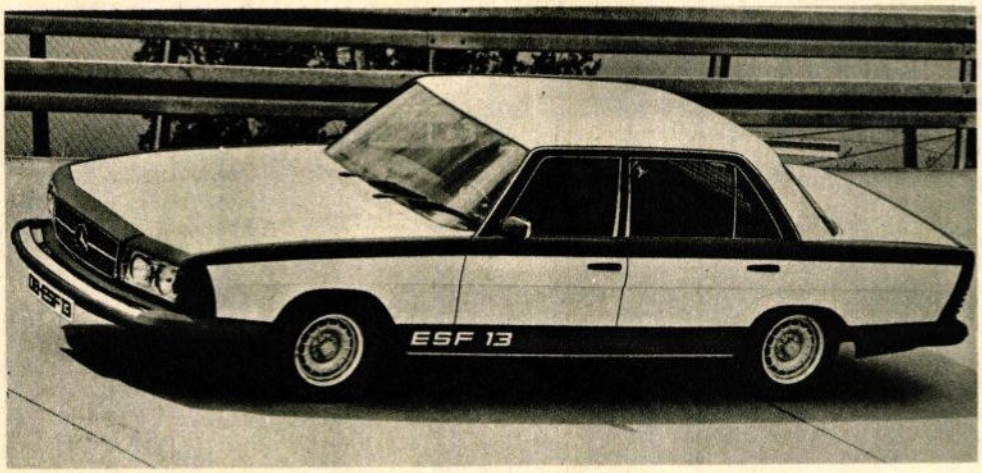
Kerek egy évvel ezelőtt jelent meg először lapunkban ez a kép, amelyen a VW biztonsági autójának modellje látható. A készülő autót akkor Fiala professzor mutatta be a sötét inget viselő Douglas Tomsnak, az Amerikai Közlekedésbiztonsági Tanács megbízottjának. A kocsi, amely most Washingtonban szerepelt egy 4,73 méter hosszú, 1142 kg súlyú, 100 lóerős VW lett, és ez a felvétel akkor készült róla, amikor 120-as tempóval futott a próbapályán

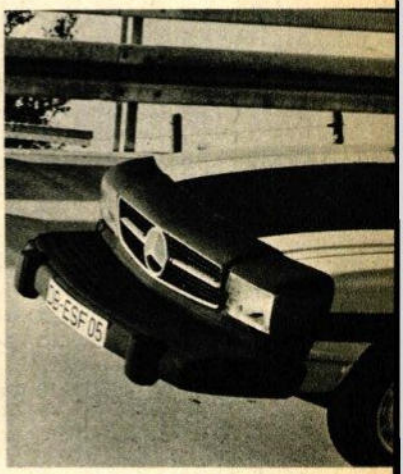






Ilyen lett a VESC kocsi, vagyis a Volvo Experimental Safety Car, amelynek születését nem kevesebb, mint 28 000 tényleges közlekedési baleset tűzetes tanulmányozása előzte meg. Ezeket a vizsgálatokat a svéd gyár tudományos kutatói értékelték, és a tapasztalatokat felhasználták az új biztonsági modell kialakításához. Végül is 28 olyan pontja van ennek a kocsinak, amely a balesetvédelmi konstrukciók terebélyesedő listáján ma újszerűnek tekinthető. Ilyen többek között a teleszkópos rudakra támaszkodó első és hátsó vészhárító. Ezek itt nemcsak rugalmas anyagú külső burkolatot kaptak, hanem ütközésnél elől 180, hátul 90 mm-es távon rugalmasan mozdulhatnak el és csökkentik a frontális erők roncsoló hatását. A megnyújtott orrú kocsi elején végül is 110 cm-es szakaszt nevezhetnek energia-elnyelő zónának, tehát közel kétszer annyit, mint az ismert 164-es Volvo kocsinál . . .





Úgy gondoljuk, ez a Mercedes már ismerősnek tűnhet az AM olvasói előtt. Az ESF 13-as változatot ugyan még nem mutattuk be, hiszen ez még csak nemrég készült el az USA-bemutatóra, de hasonlít ehhez egy korábbi kísérleti példány — az ESF 05 jelzésű Mercedes —, amelynek elejéről idézünk fel itt képet. Nos, a két biztonsági kocsi között akadnak különbségek; ilyen eltérés például az első ütköző és a fényszórók kialakítása. Végül is a Washingtonba szállított 13-as modell egy 2100 kg körüli önsúlyú, 400 kg hasznos terhelésű, ötüléses, 5235 mm hosszú (!), 2,8 literes, 140 lóerős, V/6-os motorral épített autó lett



És ez a kép azt bizonyítja, hogy a Fiat is készült a biztonsági autók amerikai szemléjére, bár a premierig nem jelezték, hogy bármilyen különleges modellt terveznének a világszerte nagy figyelemmel kísért eseményre. Nem korábban, mint május 26-án jelezték a kis biztonsági modell létezését, amely nem más, mint a jól ismert 500-as típus farmotorjával hajtott, elöl-hátul, sőt még oldalt is műanyagbetétekkel övezett kísérleti jármű. És a 297 cm hosszú mai 500-ashoz mérve nem is sokkal nagyobb. Teljes hossza 338, szélessége 145, magassága 134 cm. Súlya 760 kg — a normál 500-as súlya 530 kg —, de nem titkolja a gyár, hogy ha ezt a megerősített vázzal szerkesztett kisautót forgalomba hozná, ennek ára mintegy 40%-kal lenne több a mai legkisebb Fiat áránál. Ez pedig sem lírában, sem dollárban, sem forintban számítva nem kevés különbség . . .

Az első ZSIGULI

nálunk a múlt év június 14-én került Budapesten átadásra. Most egy éve tehát, hogy dr. Kurcz Árpád villányi állatorvos megkezdte első útjait az országszerte nagy érdeklődéssel várt új kocsival. Azóta persze sok-sok ezren járnak már országunkban is a Togliattiban gyártott típussal, és ma mindinkább a gyakorlati kérdések kerülnek előtérbe.

Így például a kooperációs témák, többek között a magyar ipar által előállított szerelvények, alkatrészek minősége is. Ezekről beszélgettünk a *Mogürt* kereskedelmi igazgatójával, *Kenyeres Jánossal* és *Balogh Györggyel*, a Kooperációs Osztály vezetőjével.

Egy felhívás szövegéről esik szó ezzel kapcsolatban. Ezt a szöveget a Mogürtnél megalakult „VAZ" Szocialista Brigád tagjai fogalmazták meg, és még ez év elején ismertették mindazokkal a magyar vállalatokkal, amelyek aktív részesei a VAZ-programnak.

Ez a szöveg így hangzik:

„A február 8—14. között hazánkban tartózkodott szovjet delegációtól tudomást szereztünk arról, hogy a Volgai Autógyár VAZ—2101 típusú Zsiguli személygépkocsijával megpályázta a Szovjetunióban bevezetett „Minőségi termék" megtisztelő címet. E cím elnyerésének egyik előfeltétele, hogy a gépkocsiba beszerelt alkatrészek és részegységek — köztük az általunk szállítottak is — megfelelő minőségűek legyenek.

Felhívással fordulunk tehát Vállalatukhoz, a VAZ komplettáló termékek gyártásában, ellenőrzésében, csomagolásában és szállításában részt vevő dolgozókhoz, szocialista brigádokhoz, hogy csatlakozzanak a Volgai Autógyár kezdeményezéséhez: jó munkájukkal, kiváló minőségű termékek gyártásával, szállításával járuljanak hozzá a fenti cél eléréséhez. Miután kooperációs szállításaink ellenértékeként évente több ezer Zsiguli kerül a magyar autósokhoz — köztük az Önök tulajdonába is —, úgy gondoljuk, közös érdekünk, hogy a Zsiguli kocsik, használóik legnagyobb megelégedésére, mielőbb népszerűvé váljanak hazánkban is.

A „VAZ" Szocialista Brigád a szállítmányok megfelelő szintű összeállításával, raktározásával, vagonba rakásával és a grafikon szerinti pontos indításával kíván a fenti cél eléréséhez hozzájárulni.

Meg vagyunk győződve arról, hogy felhívásunk kedvező fogadtatásra talál dolgozóik, szocialista brigádjaik körében. Támogatásukról kérjük szíves mielőbbi értesítésüket, hogy a magyar vállalatok kollektívái nevében a minőségjavítással kapcsolatos intézkedéseikről tájékoztatni tudjuk a Volgai Autógyár dolgozóit."

Balogh György
brigádvezető

Domján Erzsébet
brigádvezető h.

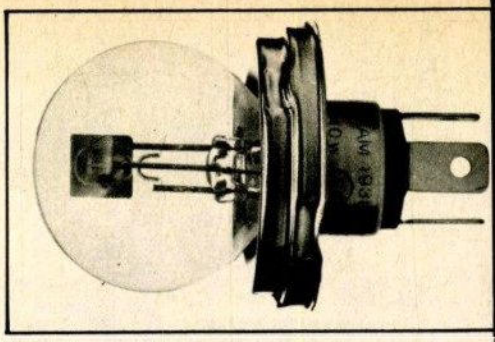
És itt mi most képeken is bemutatjuk a VAZ—2101-es kocsikba kerülő magyar iparcikkeket, megemlítve, hogy azok felsorolt gyártói nemcsak egyetértettek a minőségjavításra vonatkozó felhívással, hanem már igen sokat tettek is a zavartalan szállítás, az elképzelés szerinti jó együttműködés érdekében. És a kötelező kereskedelmi szerződések mellett nemcsak a gyártók alapítottak ilyen feladatú brigádokat, hanem a „MERT", a hazai Minőségellenőrző Részvénytársaság ugyancsak szívesen segíti elő a brigádok célkitűzéseinek megvalósítását.

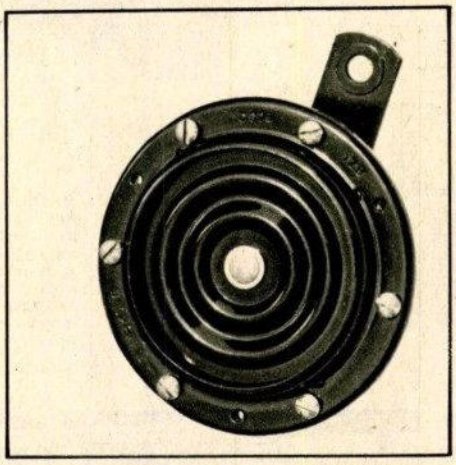


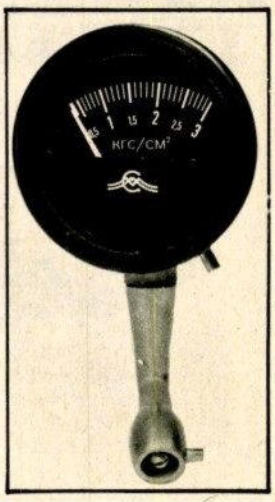
Ez a kép a múlt év júniusában készült, amikor dr. Kurcz Árpád, a villányi állatorvos és kisfia ünnepélyes keretek között elsőként kapta meg a Merkur átadótelepén a Zsigulit. Most, az évforduló alkalmával, kérésünkre a Magyar Autóklub központi Műszaki Állomásán soron kívül megvizsgálták az igen nehéz feltételek mellett — e sorok nyomdába jutásáig 17 012 kilométert — futott kocsit, amelyet a műszeres vizsgálat alapján az AFIT budapesti IV. Autójavító Lövőház utcai Zsigúli-szervizében éppen lapzártakor ellenőriznek. A kocsin végzett javításokról, illetve a kocsi „életrajzáról" a műszeres vizsgálatok és a műhelydokumentációk alapján számolunk majd be

A VAZ—2103-asról, tehát a kombi-variációt követő harmadik Zsiguli-típusról most ugyancsak Balogh György adott tájékoztatást, aki nemrég Togliattiban jegyezte fel az év vége felé gyártásra kerülő modellváltozat néhány adatát. A motorról szólva 1600 cm^3-t, 75 lóerőt és olyan hűtési rendszert említett, amelynél az üzemi hőfok igénye szerint automatikusan kapcsolódik egy külön villanymotor, és az közvetlenül hajtja meg a ventillátort.

A nagyobb teljesítményű motor egy olyan karosszériába kerül, amely két ikerfényszóróval, fordulatszámmérős műszerfallal — kör alakú műszerek — és a mostaninál kényelmesebb, elöl kagylósított ülésekkel van ellátva. A kocsi méreteiről, illetve formai eltéréseiről azonban a gyár még nem adott ki hivatalos információkat. Bár a kezdő mondatban is említjük, hogy ez a gyár harmadik típusa lesz, hangsúlyozzuk, hogy az ismert 2100-as modell változás nélkül kerül le az első futószalagról. A VAZ—2103-as egy új szalagon, párhuzamosan készül, terv szerint növekvő mennyiségben . . .







MAGYAR GYÁRTMÁNYOK A VAZ—2101-ES KOCSIKHOZ

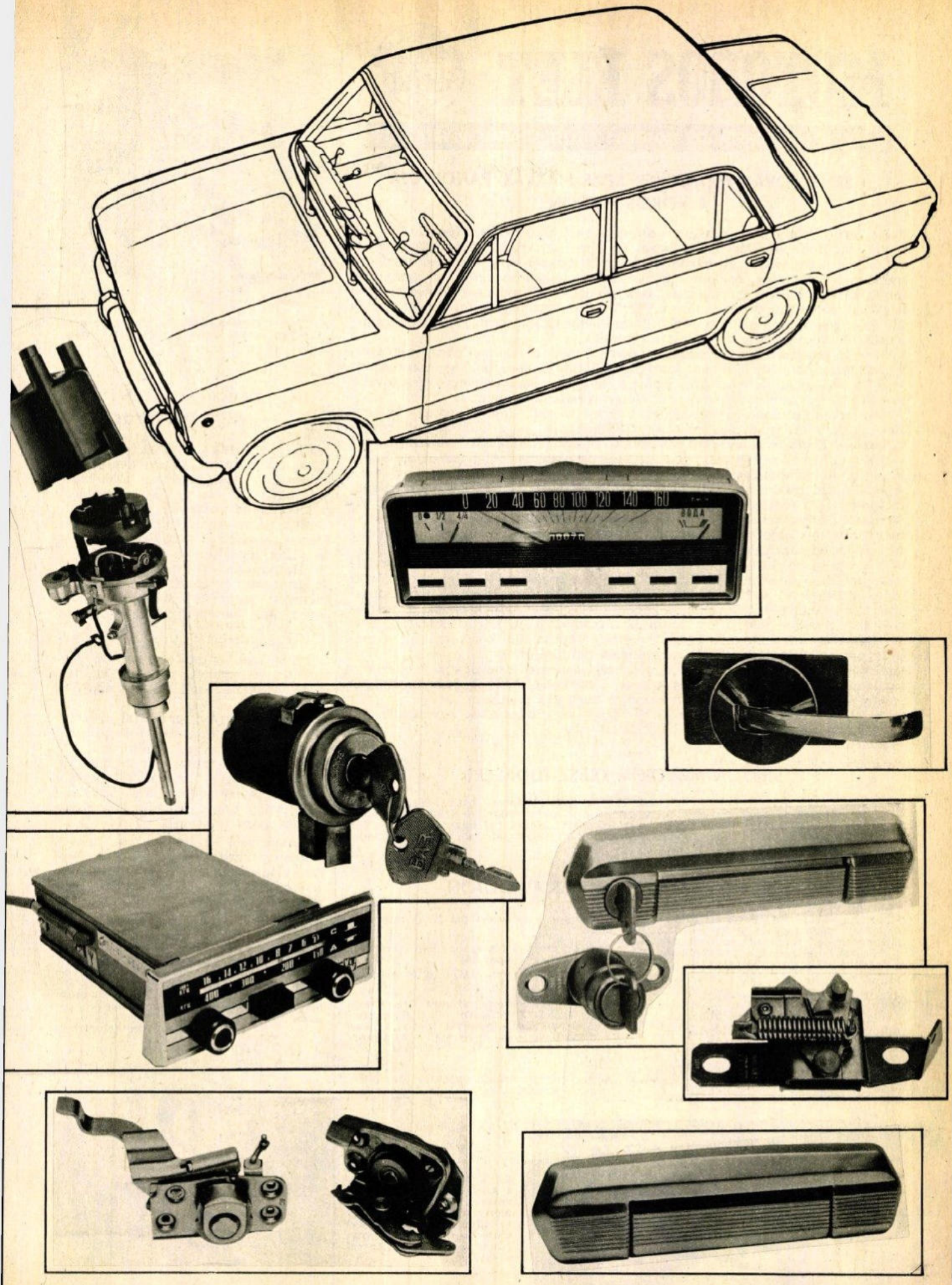
FÉNYSZÓRÓIZZÓ: **Egyesült Izzó Rt.**

MAGAS- ÉS MÉLYHANGÚ KÜRT, KOMPLETT GYŰJTÁSELOSZTÓ, GYŰJTÁSKAPCSOLÓ KORMÁNYZÁRRAL, KOMPLETT ABLAKTÖRLŐ SZERKEZET: **„Bakony" Fém- és Elektromoskészülék Művek**

KOMPLETT MŰSZERBLOKK ÉS TÖMLŐ-FESZMÉRŐ: **Mechanikai Mérőműszerek Gyára**

TRANZISZTOROS RÁDIÓ HANGSZÓRÓVAL: **Videoton**

KÜLSŐ ÉS BELSŐ KILINCSEK, KOMPLETT ZÁRSZERKEZETEK MIND A NÉGY AJTÓHOZ, MOTORHÁZFEDÉL-ZÁR, CSOMAGTÉRFEDÉL-ZÁR: **Elzett FLIM**


0 20 40 60 80 100 120 140 160

MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

CSEHSZLOVÁK MOTORKERÉKPÁR-MÁRKÁK RANDEVÚJA A KÖRÖS-PARTON

Jól sikerült motoros rendezvény színhelye volt az újratelepítésének 250. évfordulóját ünneplő Szarvas: 16 hazai és 6 csehszlovákiai motorosklub adott találkozót egymásnak. A háromnapos program során a pihenés, fürdőzés, csónakázás, ügyességi és lassúsági motoros vetélkedők mellett a résztvevők megismerkedhettek a környékkel, Békéscsaba és Gyula nevezetességeivel, s a gyulai vár megtekintése után a Várfürdőben nyerhettek felüdülést. Külön élményt jelentett a szarvasi arborétum megtekintése, valamint a Hármas-Körös duzzasztóműjéhez vezetett kirándulás.

Emelte a rendezvény színvonalát a csehszlovák motorkerékpárgyárak szervizszolgálata. Sok csehszlovák márka hazai tulajdonosa boldog örömmel távozott a meggyógyított benzinparipája hátán. Ez a szerviztevékenység tovább öregbítette a csehszlovák motorok magyarországi hírnevét.

A rendezvény műszaki újdonsága volt az év második felében nálunk is kapható 50 kcm-es, rendszám nélküli „cserebogarak" — a Babetták — bemutatkozása. E gépek sebességváltás nélkül csupán gázadással fokozzák sebességüket, álló helyzetből akár 40 km/óra sebességig is. (Alapgáznál automata kuplungjuk működik.)

A találkozón részt vevő gépkocsik hibaelhárítását az Autóklub segélyszolgálatának Békés megyei központja látta el. Az autós turisták messzemenő elismerését váltotta ki a segélykocsi működése. Több olyan műszaki hibát is megszüntettek, amelyet a szervizállomások nem tudtak meggyógyítani. Ezzel Mayer Ferenc az Autóklub Segélyszolgálatának hírnevét is öregbítette.

A várossal és a környékkel történt ismerkedés alkalmával csehszlovák barátaink jóleső érzéssel láthatták, hogy milyen rendezett körülmények között élnek a 250 évvel ezelőtt idetelepült szlovákok leszármazottai. A török pusztítás után betelepült szlovákok békében, megértésben élnek együtt a magyarokkal, szabadon használják, tanulják anyanyelvüket, közös akarattal, erőfeszítéssel építik a szocializmust. Az itteni tapasztalatok bizonyítják a magyar párt- és kormánypolitika nemzetiségi politikáját.

A találkozó sportértéke mellett éppen ezért érdemel kiemelést a rendezvény szelleme és légköre, amely végig a béke, a barátság, a népek és nemzetiségek békés egymás mellett élésének eszméjét hordozta magában.

A találkozó résztvevői, rendezői, házigazdái így búcsúztak egymástól: *Viszontlátásra Szarvason, 1973-ban!*

SIMSON-MOTOR — KRESZ-TUDÁSÉRT

A Heves megyei Közúti Balesetelhárítási Tanács által rendezett közlekedési napokon a túramotorosok is eredményesen szerepeltek. A Kresz-vetélkedőn Szabó Tamás, az egri VILATI motorosa egy Simson Star motort nyert. A motoros ügyességi versenyen Bóta Ervin és Madarasi János, az egri Kolacskovszky SK tagjai első, illetve harmadik helyezést értek el.

MOTOROS TALÁLKOZÓ AZ ALFÖLDÖN

A Délmagyarországi Motoros Találkozót az OMB megbízásából a Szegedi Volán túramotorosai rendezik július 21—23-ig Szeged—Kiskundorozsmán, a Széksósfürdő területén. A programból:

Július 21. Érkezés, elszállásolás, szervizigény bejelentése.

Július 22. Szervizszolgálat, hétpróba-verseny motorosok részére. Tábortűz.

Július 23. Városnézés. Díjkiosztás.

Szállás saját sátorban (5 Ft/személy/nap), vagy hatágyas szobákban (20 Ft/személy/nap) korlátozott számban igényelhető július 10-ig: Bíró Albert, Szeged, Vass u. 1. címén.

A versenyre nevezési díj 10 Ft motoronként.

Csapatverseny 3 fős csapatok részére. Nevezhető több csapat is.

Kategóriák: 50 kcm, 125 kcm és 125 kcm felett.

A hétpróba-verseny számai: 1. Kresz, biztosítás — 2. Műszaki — 3. Egészségügyi — 4. Távolságmérés, illetve becslés — 5. Motoros terepügyességi — 6. Motorszerelés — 7. Motoros tájékozódási verseny.

A helyezettek érmet, oklevelet és tiszteletdíjat kapnak.



Ez a kép tavaly készült a szegedi nyári ügyességi versenyről. Minden remény megvan arra, hogy az idei Szeged környéki motoros találkozó a tavalyinál is nagyobb sikerrel zajlik le



Esetlen, ügyetlen, izzasztó, nehéz és nem is olyan olcsó. Ilyen a „korszerű" páncélöltöny . . .

Páncélos vitéz — vagy motoros?

Akik megjárták Csehszlovákia útjait, gyakran találkozhattak odavalósi Jawásokkal, meg CZ-sekkel, akik szürke vagy kék színű, ügyes szabású zubbonyt és hozzávaló pantallót viseltek. A csehszlovák ipar gyártja ezeket a motorosöltönyöket, amelyek a világ legnehezebb túraversenyén, a Hatnaposon olyannyira beváltak, hogy azóta nemcsak a csehszlovák nemzeti csapat viseli (már hosszú évek óta), hanem az utca motorosa is.

A versenyzők gyakorlati tanácsai alapján szabták ezeket a szél- és vízmentes öltönyöket, ezért is felelnek meg a legnagyobb követelményeknek.

Sajnos, a magyar ipar által gyártott úgynevezett „motoros összeállítás" inkább páncélöltöny, mintsem célszerű motoros-dresz. Már többször is foglalkoztunk e témával, sőt beszélgettünk is egy sportruházati ktsz vezetőjével. Ennél tovább azonban, sajnos nem jutottunk.

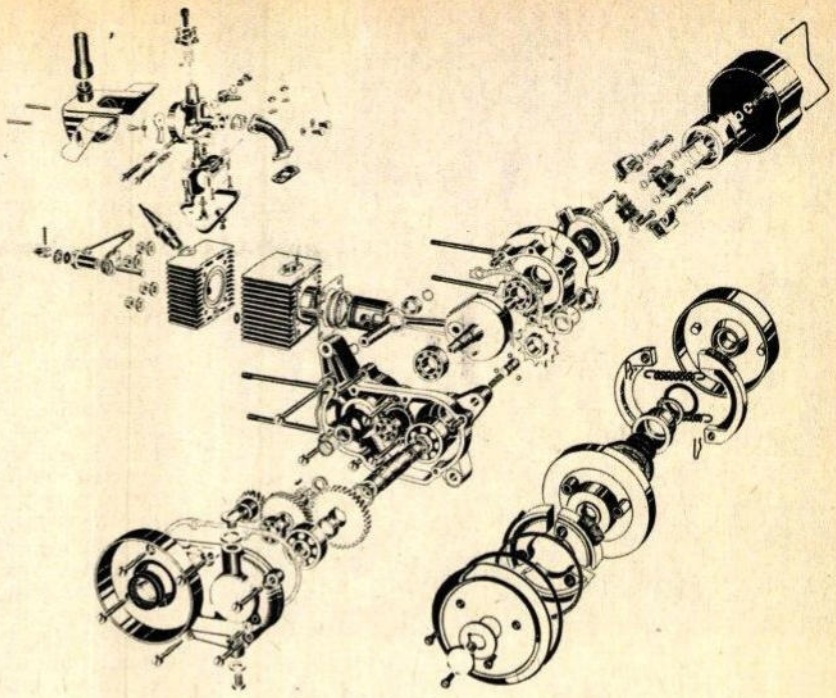
A motorosok ezreinek (bár írhatnánk százezreket is) szükségük lenne kulturált öltözékre, talán érdemes lenne az erre illetékes külkereskedelmi vállalatnak foglalkozni ezzel a kérdéssel . . .

Az egykori csehszlovák motorkerékpárbajnok, a nemzeti crossválogatott edzőjét, František Helikart is ebben az általunk ajánlott, garantáltan vízmentes motorosöltönyben láttuk a trzici versenyen

(Rózsa György felvételei)



A VILÁGON EGYEDÜLÁLLÓ



Igen, a csehszlovák gyártmányú Babetta mofa olyan műszaki megoldásokat mutat fel, amelyekkel még egy hasonló jármű nem dicsekedhet. Az AM már bemutatatta a Babettát: 1971. évi 14. és 16. számunkban, „használati alapon" ismertettük ezt a városi közlekedésre nagyon alkalmas, ügyes kis járművet.

Csak a nagyon drága, luxus motorkerékpároknál találkozhatunk tranzisztorgyújtással vagy váltakozó áramú generátorral. Nos, a Babetta nemcsak ezekkel a korszerű szerkezeti elemekkel rendelkezik, hanem önműködő röpsúlyos kuplungja is van.

Most beszámolhatunk a Babetta nemzetközi sikeréről is. A tavalyi premier óta Hollandiában, Nagy-Britanniában, Belgiumban, Portugáliában, Görögországban és az NSZK-ban is árusítják. A megrendelő ország közlekedési szabályainak megfelelően két beállítással — 40, illetve 25 · km/óra végsebességgel — gyártják ezeket az 50 kcm-es kétütemű motorral meghajtott törpéket.



A rajz alapján majdnemhogy szét lehetne szedni és összerakni a Babetta motorját

Amit még tudni kell a Babettáról: Teljesítménye 1,5 lóerő 4500 fordulaton, sűrítési aránya 6,5:1, önsúlya 42 kg, hasznos terhelés 100 kg.

Mire e sorok megjelennek, a Babetta már Magyarországon is kapható lesz. Az első szállítmányt akkor indították el, amikor e hírt írjuk, eszerint a lekötött 3000 darabból 300 példány érkezik. A nálunk 4300 forintért árusított Babetták végsebessége 40 km/óra lesz.

ITT A TÚRAIDÉNY

A fényképen látható Balkán kismotort ismerik már az AM olvasói: ez évi 10. számunkban, Zsoldos Tibor kaposvári olvasónk levelének illusztrációjaként jelent meg egy kép róla.

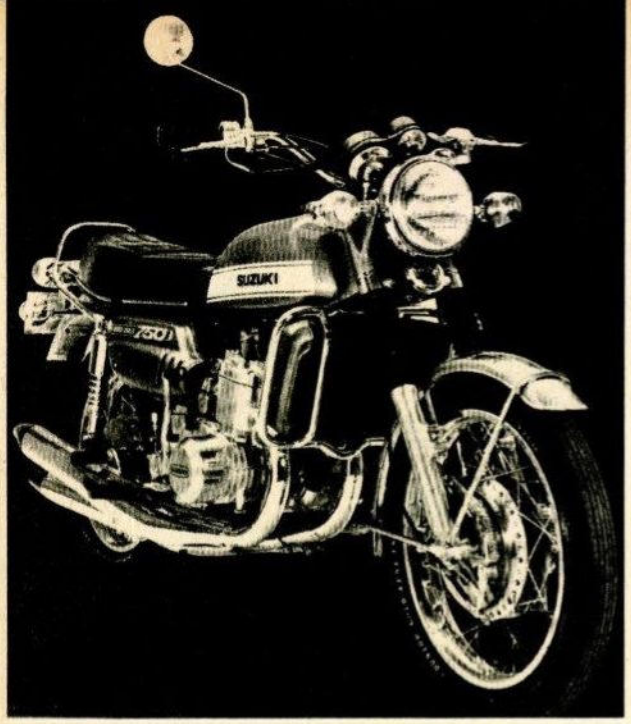
Időközben Zsoldos Tibor, felkészülvén egy hosszabb, bulgáriai útra, egy Jawa-szélvédővel ajándékozta meg motorocskáját, önmagát, valamint utasát pedig egy-egy üléstámlával. Most már valóban összkomfortos lett a Balkán. Természetesen az elektromos berendezésen is kellett barkácsolni, hogy a sok fogyasztót ki lehessen elégíteni. Annyi bizonyos, hogy a Balkán-motorok gyárában — merthogy Lovecs felé veszi Zsoldos Tibor az útját — nagyot néznek majd ezen a „megmagyarított" motorkerékpáron.

Példamutatóan rendezte el kaposvári olvasónk az úticsomagjait, amelyet a motort körülvevő rácsozaton helyez el. Aki nagyobb túrára vállalkozik és a szokásosnál több holmit kíván magával vinni, helyesen teszi, ha lekopírozza Zsoldos Tibor ez irányú munkáját. (Ő talán nem vette számításba motorjának szerény képességét, és félő, hogy túlzottan is élni fog a csomagolás gazdag lehetőségével, de ezt talán rábízhatjuk ügyeskezű motorosunkra.)

Mire legyünk figyelemmel az indulás előtt? Előző nap töltsük meg az üzemanyagtartályt, a gumikba pótoljuk a hiányzó levegőt, az útiokmányokat, valamint a pénzt egy jól zárható, nyakba akasztható kis tasakban tároljuk. Gyertyakulcsot, csavarhúzót, esetleg egy kis franciakulcsot gumiszalaggal rögzítsünk a vázhoz. És a lakás elhagyása előtt ne felejtsük el kikapcsolni a villanyórát, a gázórát lezárni és a lakáskulcsot úgy tegyük el, hogy az hazaéréskor is megtalálható legyen.

Jó utat kívánunk!





Mit hoz a holnap a motorkerékpáriparban?

Nehéz feladatra vállalkozik, aki a motorkerékpár várható műszaki fejlődéséről akar szólni. Számtalan tényezőt kell ugyanis figyelembe venni. Például: a kereskedelmi piac hangulatát, a versenyeredményeket és nem utolsósorban a divat befolyását. Még nem szakmabeli is észrevehette, hogy az utóbbi években élénk érdeklődés tapasztalható a sokhengeres nagymotorok iránt. Ez a jelenség elsősorban az USA motorosainak körében tapasztalható, ahol már évtizedekkel ezelőtt az ilyen méretű nagy gépek, mint a Harley—Davidson, az Indian, a Super—X, a Henderson voltak népszerűek.

A motorkerékpár újabb reneszánsza is a tengerentúlon kezdődött, amikor az újabb piacokat kereső japán kétkerekű-ipar — körülbelül egy évtizeddel ezelőtt — mammutköltségű reklámhadjárattal „megtámadta" a fiatalabb amerikai férfiakat. Most már bizonyított tény, hogy ez a megtervezett gazdasági csata nemcsak az ázsiaiaknak hozott szinte nem is remélt győzelmeket, hanem annak viharos lendülete magával ragadta Európa vegetáló motorkerékpárgyárait is.

A kezdeti időben a négyüteműeké volt a vezető szerep, erről főleg a világ legnagyobb motorkerékpárgyára, a Honda „tehet", mert e márka roppant gazdag típusválasztékában csakis ohc szelepvezérlésű motor létezik. Az új korszak bevezető éveiben a kismotorok voltak kapósak. Ez a divat átterjedt Európára is, bár mérsékeltebb lendülettel. Az „öreg" kontinens nagy gyárai hamar felismerték a konjunktúrában rejlő üzletet: az elparentált, vagy még inkább lenézett motorkerékpárral érdemes volt ismét foglalkozni. Ámde ezek a motorok az olcsóbb gyártási költséggel készült kétüteműek voltak, csupán Nagy-Britannia ragaszkodott a hagyományokhoz. Az angolok előnyben részesítették (és napjainkban is többre becsülik) a négyüteműt.

Hogy melyik munkamódszer jobb, ez a kérdés tulajdonképpen már eldőlt, vagy legalábbis megoldottnak látszik. Ezt két ténnyel tudjuk alátámasztani:

- A gyorsasági VB-versenyeken mindinkább a kétütemű motorok veszik át a vezető szerepet. Bizonyításul álljon itt a tavalyi világbajnokság néhány adata. Az 50 kcm-es osztályban természetesen valamennyi motor kétütemű, a 125-ben az első két helyen kétütemű végzett, a következő kategóriában a győztessel együtt az első öt motornak sincsenek szelepei. Négyütemű VB-győztest először a 350-es géposztályban találunk, az MV-t, de a 2. helytől az 5-ikig kétüteműek sorakoznak. (Az idei VB-n, mint tudjuk, a finn Saarinen már megmutatta Agostininek Yamahájának hátsó kerekét!) És az 500-as kategóriában is kezd megrendülni a négyüteműek eddigi egyeduralma, hiszen az örök győztes MV mögött a 2. és 3. helyen a kétütemű Suzuki és Kawasaki végzett. (Erről még csak annyit, hogy ebben az osztályban három évvel ezelőtt a legeredményesebb kétütemű, Molloy Bultacója a 26. helyen fejezte be a VB-t, és a 250-es kategóriát a négyütemű Benelli nyerte. Még nagyobb az eltolódás a szelepesek felé, ha az ezt megelőző éveket is figyelembe vesszük.) És, mint legújabb híradások tudatják a világgal, a Hondáék ismét bekapcsolódnak a Világbajnokságba, mégpedig a cross versenyágba, az általuk konstruált legújabb kétütemű motorjukkal.
- Az eddig kizárólag négyüteműeknek fenntartott csoportban egyre-másra jelennek meg a kétütemű motorok, és sikerük a vásárlók körében teljesen egyértelmű. Példának említhetjük az 500 kcm-es és ennél nagyobb hengerűrtartalmú japán motorokat, amelyeknek liter/lóerő teljesítménye jobb, mint a hasonló méretű szelepeseké.

A nagymúltú európai gyárak mindinkább emelik többhengeres, szelepes modelljeik gyártási mennyiségét, mert így kívánja a kereslet. Erre is említenénk egy példát: a félévszázados létét jövőre ünneplő BMW-gyár, 1971. évi üzleti beszámolója szerint tavaly 53,1%-kal emelte motorkerékpár-termelését az előző évihez arányítva. (Összes termelésének 75%-át 56 országba exportálta.)

A mopedek százezrei mellett jelentősnek mutatkozik a kismotorok, valamint az ugyancsak kétütemű 125 kcm-es motorkerékpárok terjeszkedése. (Érdekes megfigyelés, hogy a 250 és 350 kcm-es űrméretben nem tapasztalható ez a felfutás.)

A világ egyik legnagyobb motorkerékpár-kiállítása, a kétévenként sorra kerülő, az idén szeptemberben nyíló kölni IFMA adhat választ a címben foglalt kérdésre.

(Rózsa)

HEJ, ALKATRÉSZ!

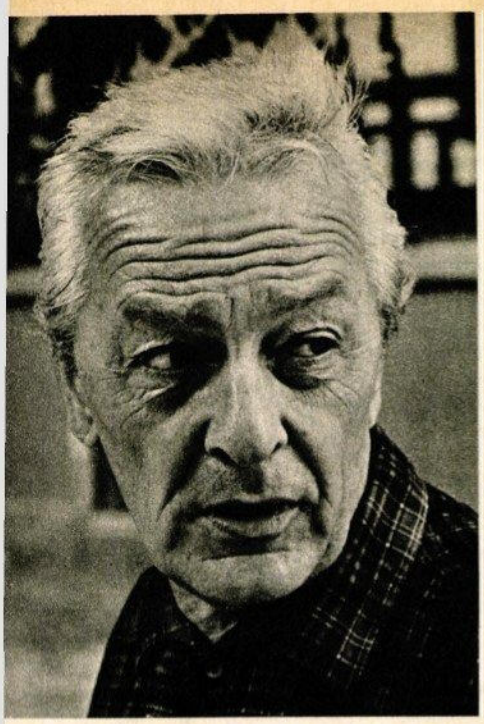
Van-e a motoros számára nagyobb méreg annál, mint amikor egy nem kapható filléres alkatrész miatt le kell állítania járművét?

Az AM-hez érkező — nem ritkán dühös hangú — levelek arról tanúskodnak, hogy a szakmai kereskedelem, enyhén szólva nem áll hivatása magaslatán. Az ez ügyben megszólaltatott kereskedelmi szakemberek olyan pénzügyminiszteri rendelkezésekre hivatkoznak, amelyek bizonyos esetekben büntetőkamattal sújthatják őket, ha előírt időn túl a raktárukon maradt az áru. És miután az alkatrész átfutási ideje az üzletekben kiszámíthatatlan, nem merik vállalni az áru elfektetésének kockázatát.

Joggal kérdezi a motoros: szükség van ilyen rendeletre? Minden bizonnyal, mert ha a tőkét előlegező bank nem szabna korlátokat, akkor a kereskedelem nyakán (amire bőven volt példa a múltban) nagyon sok eladatlan áru maradna, amelyet végül kilóra adtak el a MÉH-nek. És ezt a ráfizetést — amely végeredményben a népgazdaságot terhelte, vagyis mi vállaltuk — csak sok nullás számmal lehet kifejezni. Mi hát a tennivaló? Módosítani kellene ezt a beszerzést korlátozó rendeletet. Közelebb kellene hozni a mindennapi élethez.

Addig is helyes lenne, ha a Csepel Jármű- és Műszaki Kereskedelmi Vállalat, a Pannónia Márkabolt mintájára egy alkatrészáruházat csinálna. Tehetné ezt annál is inkább, mert mint nagykereskedelmi vállalat jelentős alkatrészraktárral rendelkezik.

Úgy véljük, ezzel az „átkaroló mozdulattal" nagyban enyhíthetné a már krónikus alkatrészhiányt.



A volánnál: KERÉNYI JENŐ

Vajon jó autóvezető-e, aki 20 év alatt messze túllépte a félmillió kilométert, és nem sok dolga akadt a közlekedési rendőrséggel? Ugyanis *Kerényi Jenő* szobrászt, Kossuth-díjas kiváló művészt szeretnénk meggyőzni arról, hogy méltán megilleti őt a jó vezető címe, hiszen nem sokan dicsekedhetnek hasonló „teljesítménnyel".

— Lehet, hogy nem mindenki fogadja el majd véleményemet a mi közúti közlekedésünkről — mondja. — *Ez ugyanis szerintem nem rosszabb, mint bárhol másutt. Mindenütt vannak agresszív, vagy bátortalan kezdő vezetők, fényszóróval visszaélők és szabálytalanul száguldozók.*

Nem mondom, magam is szívesen hajtok gyorsan, de csak ott és akkor, ahol és amikor teljesen veszélytelen. Inkább úgy vezetek, hogy a táj nyújtotta szépségek ne menjenek veszendőbe. Bizonyos felelősségtudat a volán mellett is hű kísérőm, éppen ezért nem követem szorosan az előttem haladó autót, de nem is veszem zokon, ha az általam szabadon hagyott távközbe ékelődik egy sietős harmadik. Hiszen ez nem is szabálytalanság. Ezt meg kell szokni, az ilyen helyzetek csak szaporodni fognak.

Sokan vannak, akik a szemből érkező fényszórózónak válaszul rákapcsolják kocsijuk hosszú fényét. Nem vagyok híve a fogat fogért elméletnek. Nem mondom, villogtatással én is kérem a másiktól a fény tompítását, de ha nem teljesíti kérésemet, én nem vakítom, legfeljebb csendesen káromkodom, miközben taposom a fékpedált. Ugyanis attól nem javul az én látási lehetőségem, ha a másik sem lát.

Hogy járom-e az esti országútat? Hát persze, és találkozom is a kivilágítatlan kerékpárokkal és lámpátlan szekerekkel, de eddig nem volt velük bajom; remélem ezután sem lesz, mert számításba veszem őket. Persze, jobb lenne, ha messziről is jól látható lámpájuk volna.

Az autóvezetés nemcsak igen nagy öröm, hanem hasznos kikapcsolódás is. Mindennap, legyen bármilyen az időjárás, én legalább egyszer kocsiba ülök. Ha igen nagy a hó, akkor beteszek a kocsiba egy vödör homokot, egy hólapátot, és lehajtok a városba. Erről a mindennapi örömről csak akkor mondok le, ha a kocsim a javítóban van. Szerencsére ez csak nagyritkán fordul elő. Az apróbb tennivalókat magam csinálom. Mindig is vonzott a technika.

Valószínűleg másnak is vannak tapasztalatai, ezért nem érzem magam hivatottnak a tanácsadásra. Nem is annak szánom, csak mint gyakorlati tapasztalatot adom tovább: egy becsomagolt tartaléktömlőt tartok a csomagtartóban, volt már rá szükségem. Nem is olyan régen történt, hogy még ez sem volt elég: gumidefekt-sorozatot kaptam, és egyszerre hét foltot kellett ragasztanom. Ezt a kánikulai délutánt aligha fogom elfelejteni. Még csak annyit, hogy a szerszámok között helyet szorítottam egy súlyosabb kalapácsnak, amely, jól kezelve, nélkülözhetetlen a gumiabroncs szerelésénél.

Volt-e közlekedési kihágásom? Volt. Autóséletem során, az elmúlt húsz év alatt nem többször, mint amennyit egy kezemen meg tudnék számolni, vettek el betétlapot, vagy fizettem tilos parkolásért. Érdekes: ha a kényszer rávisz néha, hogy szabálytalanul várakozzam, máris megjelenik a rendőr, és én fizetek.

Vagy 15 évvel ezelőtt volt egy karambolom is, ha ugyan azt karambolnak lehet nevezni. Fáradt lehettem, eső esett, éjszaka volt, az ablaktörlő megállt, az előttem menő taxi is, hát így történt. A taxi egy kicsit megrongálódott, könnyen megegyeztem a vezetőjével.

Merő jószándékból azt üzenném a kezdő vezetőknek, használják ki azt a védelmet, amit a „T" betű biztosít. Ne vegyék azt le a kocsijukról a jogosítvány átvétele után egy évnél hamarabb, hiszen ezzel elsősorban önmagukat fosztják meg a viszonylagos biztonságtól. Ne tűnjön profánnak, de az autószerelőknek pedig József Attila szavait küldeném, hallgassák meg: „Dolgozni csak pontosan, szépen, ahogy a csillag megy az égen, úgy érdemes."

Az alábbi kérdésekre öt helyes választ adott Kerényi Jenő. Vajon Önnek is sikerül-e? Ellenőrizze válaszait a 26. oldalon.

1. A hagyományos hűtőben hány fokos legyen üzem közben a víz?

a) 60— 70;
b) 80— 90;
c) 95—100.

2. A fék csak a pedál többszöri lenyomása után fog. Mit kell tenni?

a) A hő okozta jelenség, ami önmagától szokott megszűnni;
b) Azonnal ki kell javítani;
c) Lényegtelen hiba, hiszen többszöri pedálozás után jó a fékhatás.

3. Kötelező-e az elsősegély-csomag?

a) Nem, de ajánlott;
b) Csak ha utast szállít rendszeresen;
c) Igen.

4. Kötelező-e az autóversenyzésnél a biztonsági öv használata?

a) Igen;
b) Ellenkezőleg: tilos;
c) Ahogy akarja (mármint a versenyző).

5. Autópályán meddig lehet tolatni?

a) Tilos;
b) 50 métert;
c) Nincs szabály, 20—30 métert elnéznek.

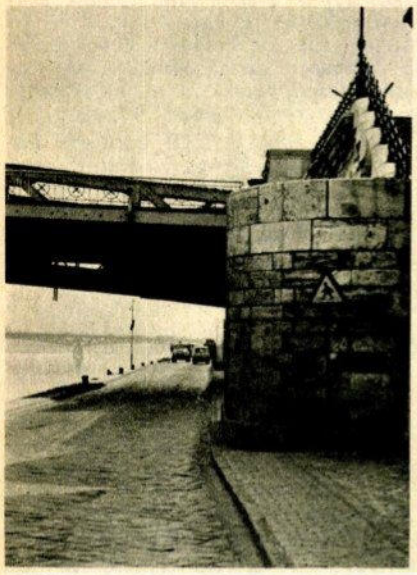


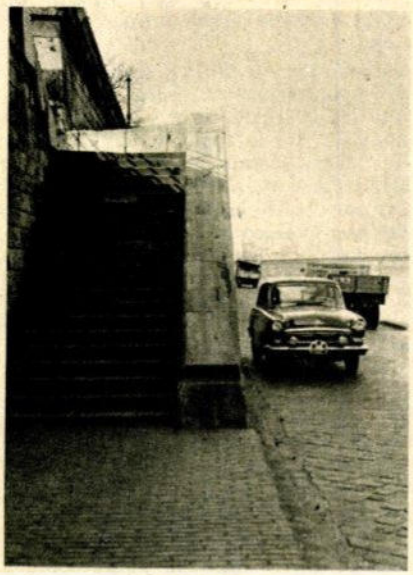
NEM TÚLZÁS?

Mind gyakrabban találkozhatunk útjainkon magyar módra barkácsolt ökörszarv-kormányokkal, amelyek igyekeznek túlszárnyalni a „Szelíd motorosok" filmben látott eredetieket. Nem vitatjuk, az ilyen magasra húzott kormány kényelmesebb testhelyzetet tesz lehetővé a kormány nyergében ülőnek. De... Mint tudjuk, az USA autópályái mérhetetlen távolságokat kötnek össze, amelyeken hosszú órákig, mondhatnánk napokig lehet tempózni, akár gázelvétel nélkül. Ezért érthető és elfogadható az ott használt ökörszarv-kormány. Mi teszi azonban indokolttá ezt a divatot nálunk? Nyilvánvalóan maga a divat. Ámde a divat túlzása — mint az öltözködésben is — nevetséges. Ilyennek tartjuk — a jobb oldali képen megörökített mértéktartó modellel szemben — a bal oldali motort.



Olvasóink írják — Olvasóink írják





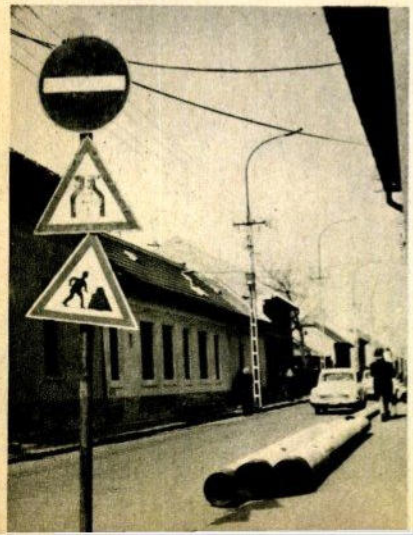
Célom, hogy felhívjam figyelmüket egy különösen veszélyes gyalogátkelőhelyre. Ezzel esetleg emberéletet menthetek meg, s ugyanakkor egy vagy több gépjárművezetőt mentesítek a gázolás nyomán ébredő, egy életen át kísérő lelkiismeretfurdalástól, valamint a meghurcoltatástól. Ez a gyalogátkelőhely látszólag jelentéktelen: a Szabadság-híd budai hídfőjénél, az Erzsébet-híd felőli oldalon található. Egy lépcsős lejáró torkollik a rakparton húzódó, s rendszerint nagy tempót diktáló forgalmi sávba. Itt a zebra jelentené a gyalogátkelőhelyet — ha fel lenne festve. Jelenlétére ugyan a rakparti úton utal egy tábla, de amire — történetesen este — a helyzetet felismerjük, már jócskán féktávolságon belül van a „zebra". És ami még rosszabb, néha a szabad kilátásban éppen a lépcső fala teljesen akadályozza a gyalogost is. Megoldás lehetne e hely balesetveszélyességének felszámolására, ha néhány méteres csőkorláttal meghosszabbítanák azt a szakaszt, amelyen a gyalogos kénytelen lenne haladni, mielőtt a felfestett (!) zebrára lépne. És a figyelmeztető tábla is akkor nyújtana segítséget, ha előbbre, pontosabban a szóban forgó zebrától mindkét oldalon távolabb lenne elhelyezve.

ZSOMBOR FERENC erdőmérnök
Budatétény, Piroska köz 11/a.

Sajnos több helyütt is tapasztalható, hogy ha egy utat vagy útszakaszt a forgalom elől bármilyen okból el akarnak zárni, a „Behajtani tilos" táblát alkalmazzák. Ez is egy ilyen kirívó eset: itt is, a szegedi Roosevelt téren láthatóan nem egyirányú közlekedés miatt tették — méghozzá így is rossz helyre — ezt a táblát. De azt is tudni illene — mégpedig éppen a KPM illetékeseinek —, hogy ennél a táblánál senki sem élvezhet kivételt!

DR. KURALY ANTAL
Szeged, Victor Hugo u. 5.



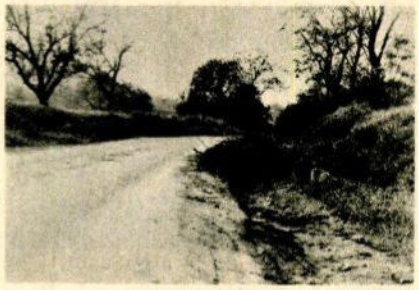


Ez a jó vicc, Újpesten a Csokonai utca elején okoz nap nap után derűs perceket a gépjárművezetőknek. Nem tudni, milyen megfontolásból szerelték fel a „Behajtani tilos" tábla alá a másik két táblát, hiszen behajtani úgysem szabad. De ha mégis netán megpróbálná valaki, legalább tudja, hogy mi vár rá...

IFJ. KISS JOZSEF
Bp. IV., Anonymus u. 8.

A Kápolnásnyék és Lovasberény közötti úton, a 4-es km-kő közelében készült ez a fotó. A keskeny, egynyomsávos út forgalmát a beláthatatlan útkanyarulat kellős közepén hetekig veszélyeztette a rőzsehalom. És hetekig nem akadt senki „illetékes", aki eltakarította vagy eltakaríttatta volna...

BALÁZS ISTVÁN
a GB-02-07 autóbusz vezetője





Ezt a fotót a Kerepesi úton, a Gumiipari Vállalat és az Autótaxi közötti kocsikijáróról, illetve zebráról készítettem. Nem véletlenül jeleztem így, hogy „kocsikijáró, illetve zebra", ugyanis ez a területrész — nagyon balesetveszélyesen — az embereknek és az autóknak egyaránt átjáró. Hát nem lenne békésebb dolog őket külön választani?...

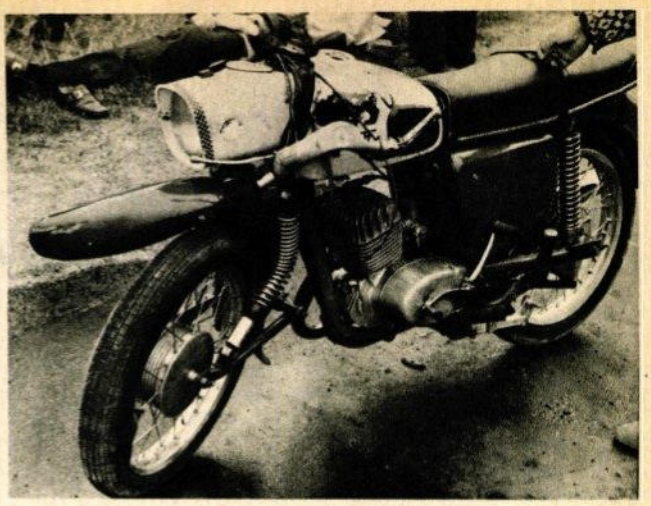
TOKAY FERENC
Bp. V., Bihari János u. 18.

A „belombozódott" táblák egyik illusztris példánya Gyulán, a Szt. László utca kereszteződésében. Igazán jó lenne, ha az illetékeseknek az ilyen dolgokra is kiterjedne a gondjuk...

MUZSIK JANOSNE
Bp. VIII., Kerepesi út 15.



HALÁLLAL VÉGZŐDÖTT



Május 18-án, csütörtökön sütött a nap, száraz volt az út, egyszóval: ideális idő köszöntött a motorosokra. Egy fiatalember, D. Mihály meghívta barátját, a 17 éves K. Jánost édesapja Budapest környékén fekvő telkére. Mindketten motorkerékpárral rendelkeztek, így látszatra nem ütközött akadályba a terv. Csak azt sajnos kifelejtették számításaikból, hogy K. János nemcsak az életkorát tekintve ifjú, hanem egyúttal fiatal és gyakorlatlan motoros, s mint ilyennek, még állandó vezetői engedélye sincs. Sőt, a gyakorló-jogosítványa is lejárt már...

A telekre még szerencsésen megérkeztek. Este, visszairányban azonban megtörtént a tragédia. Szigetszentmiklós felől Budapest felé jövet, a lakihegyi rádiótorony környékén robogtak. Elöl a jól vezető D. Mihály, mögötte a gyakorlatlan K. János. Mindkét motorkerékpár sebessége körülbelül 60 km óra lehetett. D. Mihály feltehetően éppen azért haladt az élen, hogy ezzel is nagyobb biztonságérzetet adjon a barátjának. Csakhogy akadály jött közbe. A menetirány szerinti jobb oldalon egy lovaskocsi döcögött. Az ellenkező irányból pedig egy személyautó bukkant elő. D. Mihály gyakorlottan előzte a lovaskocsit. Nem úgy K. János, aki minden valószínűség szerint hirtelen megriadhatott. Mégcsak nem is fékezett, kitérni sem próbált, hanem egyenesen, teljes sebességgel nekirohant a lovaskocsi hátuljának. A bukósisak leszakadt a fejéről, a motorkerékpár pedig szinte „kiszaladt alóla", be a szekér alá, ahol még 1,6 méter hosszú nyomot „radírozott" az útra.

K. János az elszenvedett súlyos sérülésekbe a helyszínen belehalt. A tanúk csak egy nagy koppanásra emlékeznek, no és az azt követő rettenetes látványra.

Meghalt egy fiatalember, aki még olyannyira életpályája elején állt, hogy villanyszerelői szakmunkás-bizonyítványán úgyszólván még alig száradt meg a tinta. Könnyelmű volt, talán túlzottan bízott vezetői képességeiben, többet remélt magától, mint amennyit tudott? Ó, sajnos, már nem tud számot adni róla, miért és hogyan, mi okból következett be a baleset. Annyi bizonyos, vétett a Kresz 34. §-ban megfogalmazott közúti magatartási szabályok ellen, amelyekkel egyébként valószínűleg még nem is igen volt tisztában.

— Vezetőengedély és kellő gyakorlat nélkül senki ne vágjon neki még a legrövidebb útszakasznak sem — összegezték a szerencsétlenség tanulságát a Pest megyei Rendőr-főkapitányságon. — De még a jogosítvány birtokában is csak a kellő vezetői tapasztalattal rendelkező gépjárművezető merhet felelősséget vállalni önmaga és mások életéért. A balesetek tanúsága szerint általában sohasem az indítás és a haladás, hanem rendszerint a megállás jelent problémát a gyakorlatlan gépjárművezetők számára. Ez a tapasztalat még jobban érvényes a motorkerékpárosokra, akik mégiscsak két keréken, tehát bizonytalanabb körülmények között közlekednek, mint az autósok, ugyanakkor a sebesség, a cikázás lehetőségei, és a jármű keskenységéből adódó más „előnyök" olykor mégis jobban elragadják őket, mint a négy kereken közlekedő társaikat.

Ha K. János lassabban halad, talán kisebb sérülésekkel megúszhatta volna a balesetet. De úgy tűnik, utólag késő erről beszélni. Ám ha azt számítjuk, hogy sorainkat több jelenlegi és leendő motoros olvassa, akkor bízvást reméljük, hogy — különösen a nyári motoros idényre, de későbbre is — leszűrték e megdöbbentő eset kellő tanulságát!

P. Zs.

A NAGY KARMESTER



A nagyforgalmú főútvonalak kereszteződésében elromlott a jelzőlámpa. A megvakult, kifejezéstelen lencsékről a táblák felé irányult a figyelem. Az elsőbbséget élvező útvonal forgalma kicsit megtorpanva, de kifogyhatatlanul hömpölygött, mint egy nagy áradat, amit soha nem lehet megállítani. Az alárendelt torkolatban megrekedt járművek veszélyesen belógva a járműfolyamba, próbálták az áthaladási lehetőséget kierőszakolni. A szüntelenül érkező mögöttes forgalom felzárkózott. Félelmetesen hosszúra nőtt járműsorok várakoztak, és percek múlva telitették váltak még a környező mellékutcák is. Idegen, fals hangok — kürtszó és indokolatlan túráztatások — a csúcsértékre emelték a csomópont zajszintjét, és a kipufogógázok nyomasztóvá tették a levegőt. Az időnként felgyülemlett gyalogosok cikázva vágtak át az álló és mozgó járművek között, és fokozták a balesetveszélyt. A kereszteződésre ránehezedett a türelmetlen, rezignált forgalmi szféra.

Egy szőke rendőrnéni lépett a középponti körbe. Tiszteletet parancsoló botját magasra emelte, és egy pillanatra meghökkent a tébolyult forgalom. Minden tekintet az újonnan jött dirigens felé irányult és másodpercek alatt kiürült a kereszteződés. A rendőrnéni fordult egyet pontosan kilencven fokban, és egy fenséges mozdulattal megindította az alárendelt utca veszteglő járműseregét. Hihetetlen tekintéllyel, energikusan hullámzó karmozgással vezényelt, és mindkét oldalon áramlott a fegyelmezett járműfolyam. A percek óta beszorult indulatok gyors időközökben haltak el, és a felszabadult lóerők dinamikus motorzajában volt valami megkönnyebbülés. A forgalmi zenekar újra játszott; fals hangok nélkül, pontosan, szépen. A karmesteri pálca pedig újra meg újra magasba lendült és mindannyiszor megtorpant, tempót váltott az ezerarcú forgalom. A NAGY KARMESTER élményszerű hullámzása tökéletes rendet szuggerált. Határozott, elegáns karmozdulatai mint megannyi vezénysző, kissé meghitten sugárzó arca pedig mintha átélte volna a pörgő motorok és a lüktető tempó zenéjét, — mint Herbert von Karajan a Bécsi Filharmónikusok között. Fehér sapkája alól kibújt hajfürtjei meg-meglibbentek a rohanó járműsorok huzatos űrszelvényében, és a morajló kereszteződésből kicsendült a forgalmi harmónia.

Balogh Zoltán

Gépkocsijában — lakásában — hétvégi pihenőházában — műhelyében — nélkülözhetetlen az

UNIVERZÁLIS AUTÓJAVÍTÓ KITT

Útitársat ajánlunk Önnek: kivitele tetszetős, mindig segítségére van, ha kocsija szépséghibáit gyorsan és eredményesen akarja eltüntetni. KITT-nek nevezik és rengeteg előnyös tulajdonsággal rendelkezik. Nem holt teher, ha magával viszi, de jól megfér a garázsban is, hiszen elsősorban az a dolga, hogy az ügyetlenségünkkel — vagy mások ügyetlenségével — ejtett foltokat eddig szokatlan gyorsasággal eltüntesse...



A neve nem is egyszerűen KITT, hanem Univerzális Autójavító KITT... E termék gyártásával és forgalomba hozatalával a Sellyei AGROKÉMIA Szövetkezet egy olyan egységcsomagot kíván a vásárlók rendelkezésére bocsátani, amellyel, a dobozon feltüntetett használati utasítás betartásával gépkocsikarosszéria, különböző épületelemek (kerámia, esőcsatorna, porcelán, fajansz, víztartály, fémtárgyak stb.) javítása szakértelem nélkül elvégezhető. Az „Univerzális Autójavító KITT" minőségi jellemzői:

Minta jelzése:	I. komponens:	II. komponens:
Külső:	Szürkésfehér színű, homogén szuszpenzió	homogén sűrű paszta
Illóanyagtartalom:	16,7%	55,7%
Izzítási maradék:	50,0%	5,4%

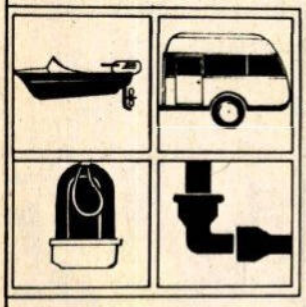
Az I. és II. komponenst 100:2 arányban (megadott receptúra szerint) kevertük össze.

Az elegyített komponensek:		
Fémlemezre felhordott rétegvastagság	1 mm	10 mm
Száradási idő:	4 perc	5 perc
Csiszolhatóság	10 perc	10 perc
Átfesthetőség	20 perc után nitron festékkel átfesthetők	
Keménység (Clemen sz.)	500 g	500 g
Tapadás	100%	100%
Rugalmasság hajlítással	10 cm ∅ hengeren megfelelő	
	15 cm ∅ hengeren megfelelő	
Vízállóság	megfelelő	megfelelő

A kétkomponensű KITT, valamint a vázerősítést biztosító üvegszövet fa, fém, beton, hordók, tartályok, ciszternák, műanyagbarelek sérülését magas szilárdsági és rugalmassági értékek biztosítása mellett képes megszüntetni.
Az Autójavító KITT jellegzetes tulajdonsága, hogy kötés után a felület gyorsan csiszolható, és mind nitro-, mind különböző szintetikus festékkel gyorsan, tökéletesen átfesthető.

Ára nettó 420 grammos csomagolásban 58 forint.

ÜZEMI FELHASZNÁLÁSRA üvegszövet, hígító, csiszolóvászon, vatta nélkül nettó 4,5 kg-os dobozban 197 forint.



Az Autójavító KITT a csatolt használati utasításnak megfelelően csónaktestek, motorborítók, lemezpadozatok, szélvédő sérüléseinek, lakókocsik padozatának, lemezburkolatának, külső és belső dekorációjának javítására, folytonossági hiányának pótlására alkalmas.

Lakóépületeknél és lakásoknál a csatornák, ajtók, különböző lefolyócsövek, szellőzőcsövek, fajanszedények, lépcsőfokok sérülései gyorsan és szakértelem nélkül javíthatók — a használati utasítás betartásával. Gépkocsikon, motorkerékpárokon, traktorokon, mezőgazdasági gépeken, pótkocsikon ajtók, küszöb, fenéklemez, tetőlemez javítható — gyors kötési idővel.

Az Autójavító KITT 420 g „A" és 2×10 g „B" keményítő komponenst és 35 g „A" komponens hígítót tartalmaz. Felhasználásánál az egységcsomagok feltüntetett használati utasítása maradéktalanul betartandó.
A KÖTÉSI IDŐ a keményítő százalékos mennyiségének növelésével gyorsítható, illetve csökkentésével lassítható a DOBOZON FELTÜNTETETT DIAGRAMNAK MEGFELELŐEN.

KAPHATÓ: Háztartási boltokban, motor- és kerékpárszaküzletekben, Shell benzinkutaknál, AUTÓKER, ÁFÉSZ, vas- és műszaki szaküzletekben stb.

agrokémia szövetkezet

Itt így közlekedjünk

A NAGYKÖRÚT forgalmi rendezésével összefüggésben átépített jelzőlámpás útkereszteződések ismertetése során immár az utolsókhoz érkeztünk. Legutóbb a Rákóczi tér északi oldalát elemeztük, s most a Békési utcával (a Rákóczi tér déli sarka) folytatjuk.

A Békési utca egyetlen forgalmi sávjáról, a jobb oldalról, egyenes és jobbra haladás engedélyezett. Szemben, a Rákóczi tér felől viszont csak balra szabad kanyarodni. Miért? Mert az esetleges jobbra kanyarodásnál a gyalogosokkal kerülnénk meglehetősen zavaró forgalmi helyzetbe: ők is ekkor kapnak szabad utat. A lehetőség szerint azonban ezt kerülni kell, s a forgalomszervezők is azért döntöttek így. Egyébként is a Rákóczi tér felől a József körútra jobbra kanyarodáshoz számtalan egyéb lehetőség is kínálkozik.

A Krúdy utcai, illetve a József utcai kereszteződésben a forgalmi rend is megváltozott. Korábban a Krúdy utcának csaknem minden egyes szakaszán más irányú — sőt, a József körúthoz közel eső rövid szakaszon kétirányú — volt a forgalom. A balesetek megelőzésénél igen nagy szerep jut a természetes megoldásoknak még akkor is, ha ez esetleg olykorolykor a helyi érdekek ellen szól. Ezért döntöttek most úgy, hogy a Krúdy utca a Mikszáth Kálmán tértől a József körútig végig egyirányú legyen.

A József körúti torkolatban két sávon sorolhatnak be a járművek: a bal oldaliba csak a balra kanyarodók, a jobb oldaliba pedig az egyenesen és jobbra haladók. Az ellenkező oldalon, vagyis a József utca torkolatában irányonként egy-egy sáv található, tehát az utca kétirányú maradt. A József körúthoz vezető forgalmi sávból csak jobbra kisívben mehetünk. A József utca, sajnos, meglehetősen keskeny, tehát a kétirányú forgalom mellett az utcának a Körúthoz közel eső szakaszán nem szabad várakozni.

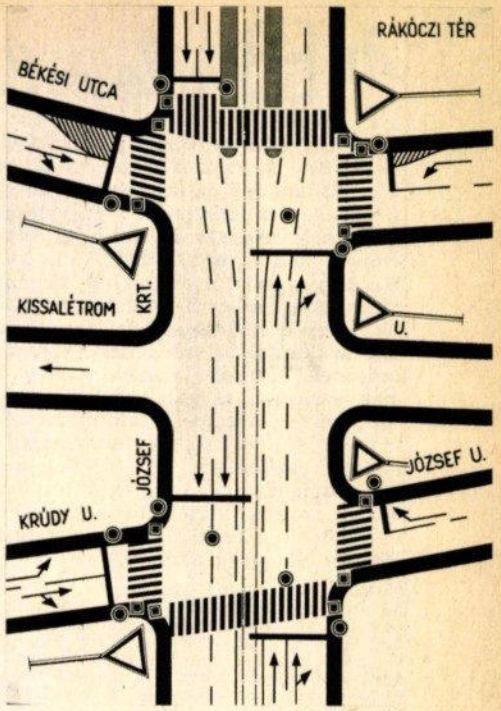
A Baross utca kereszteződésében már néhány hónapja működik az új forgalomirányító berendezés. Csakhogy még nem a végleges forgalmi rend szerint. A kereszteződésnek mind a négy ágából ugyanis ez ideig szabad volt jobbra is kanyarodni. Abban egyetértünk, hogy nem kellemesek számunkra a mind gyakrabban életbe lépő tilalmak, megszorítások. De a Baross utcánál a jobbra kanyarodások miatt nagyon sok bonyodalom adódott...

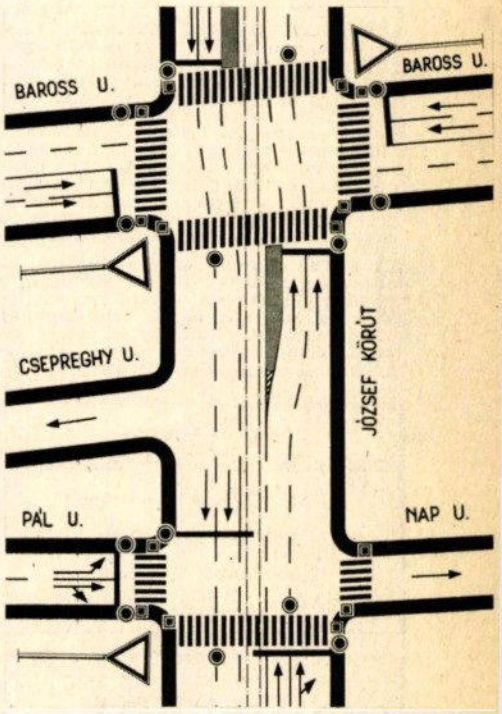
A legjellemzőbb kép a József körúton az Üllői út felőli besorolóban látható. Itt ugyanis már csaknem teljes egészében a belső forgalmi sávot használják az egyenes haladáshoz. Egyszerűen azért, mert a jobbra kanyarodók a Baross utca torkolatát keresztező gyalogosoknak kijáró elsőbbség miatt nagyon visszafogják a külső sávban levő járműveket. Még a néhány méterrel odébb, a kereszteződésen túli megállóba beálló autóbusz is a belső sávot használja itt. Ezért kell elbúcsúznunk a jobbra kanyarodások lehetőségétől ebben a kereszteződésben is. De ez a veszteség nem pótolhatatlan: a jobbra kanyarodási tiltások áthidalására rajz segítségével ajánlunk itt néhány közvetett útvonalat.

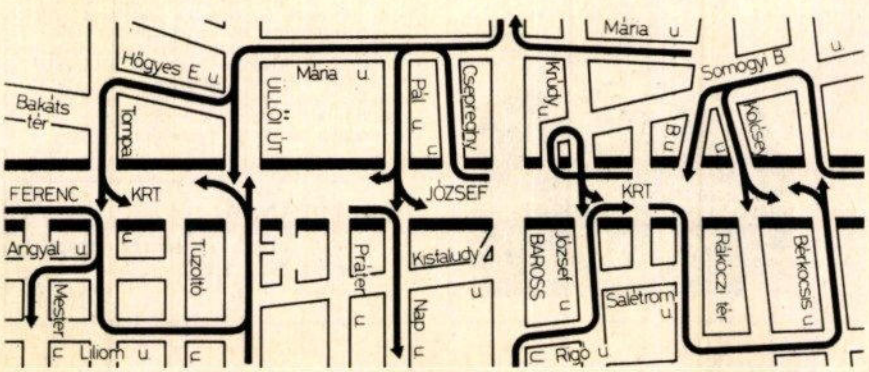
Ha például a Baross utcának a Kálvin tér felől vezető ágán érkezünk, a Mária utcánál forduljunk jobbra, és a Pál utcán át érhetjük el a József körutat. Sőt, így még — utunkat a Nap utcán folytatva — az Üllői útra is könnyűszerrel juthatunk el, ha történetesen éppen a Nagyvárad tér irányában akad dolgunk. A Pál utcából egyébként a teljes visszafordulásra is lehetőség adódik.

A Baross utca ellenkező irányából, tehát az Orczy tér felől ugyancsak a József körút kereszteződését megelőzően kell jobbra bekanyarodni: mégpedig a Rigó utcába, ami a nagykörúti program során a Baross utcától a József utca felé lesz egyirányú. Tehát az útvonal: Baross utca—Rigó utca—József utca—József körút. Ezt a javaslatot a helyismerettel nem rendelkezők számára táblák fogják jelezni.

Sajnos, a környező utcák forgalmi rendje nem teszi lehetővé, hogy egyetlen háztömb megkerülésével — a lóhere-elv alapján — megvalósíthassuk a jobbra kanyarodást. A Rákóczi út felől bizony már a Bérkocsis utcánál be kell kanyarodni jobbra, majd a Somogyi Béla és a Mária utcákon át juthatunk el a Baross utcához. A Boráros tér felől pedig a Nap utcán és a Futó utcán juthatunk a Baross utcához.







És végezetül a Nagykörút utolsó szakaszának a balra kanyarodásokat pótló lehetőségeire hívjuk fel a figyelmet. A Nagykörútról bal irányba haladók — mivel közvetlenül erre nem nyílik lehetőség — itt is háztömbkerüléssel juthatnak úticéljukhoz. Az ilyen közvetett balra kanyarodások — amint a rajzon is nyomon követhető — gyakran a teljes visszafordulás lehetőségét is magukban hordozzák. És kísérjük erre haladtunkban figyelemmel a kanyarodások pótlására, végrehajtására utaló jelzőtáblákat is...

Az OM válaszol

A GÉPJÁRMŰVEZETŐK KÍVÁNSÁGÁRA, a Szakszervezet, a KPM és a Munkaügyi Minisztérium hosszú idő óta folytatott tárgyalásai alapján, a Magyar Közlöny 46. számában megjelent 15/1972. (VI. 14.) MüM sz. rendelet melléklete szerint ez év szeptember 1-től lehetővé válik, hogy a hivatásos gépjárművezetők szakmunkás minősítést szerezhessenek. Ehhez természetesen — más szakmunkás-kategóriákhoz hasonlóan — megfelelő tanfolyam elvégzése és állami szakmunkásvizsga letétele szükséges. A részleteken most dolgoznak, a végleges feltételekről annak idején természetesen mindenre kiterjedő tájékoztatást igyekszünk majd adni.

TÖBBEKNEK. Akár „Találja ki . . ." feladvány is lehetett volna a 11. számunkban „Hazai Easy Rider" címen megjelent fénykép. Az ugyanis nem Komar — mint írtuk —, hanem Riga mopedet ábrázolt, miként azt a beérkező levelek és telefonhívások sokasága is megerősíti. Ezúton kérünk szíves elnézést az „elnézésünkért", és köszönjük olvasóink gyors reagálását.

FRICS TAMÁS — SALGÓTARJÁN. Valami igaza van abban, hogy a féklámpával ellátott motorkerékpárok esetében nem látja indokoltnak, hogy a megállási szándékot karfelemeléssel is jelezni kelljen. De hát ez az előírás nálunk még érvényben van, s a Kresz mindennemű változtatásáról még javában folynak a tárgyalások. Sőt, úgy is mondhatnánk: viták. És reméljük, hogy a hivatalos tervezetet még a tényleges rendelet kiadása előtt ismertetik, hogy a vitába a nagyközönség is bekapcsolódhassék . . .

„17 ÉVES". Hasonló korú ismerősei valóban megkaphatták 16 éves korukban a motorkerékpárvezetői engedélyt csupán az orvosi vizsgálat (no és természetesen a megfelelő gépjárművezetői vizsga letétele) alapján. Ez év február 23. óta azonban, amikor a gépjárművezetői engedélyekről szóló 1/1972. (II. 23.) BM sz. új rendelet hatályba lépett, a 18. életéven alul csak annak lehet vezetői engedélyt kapnia, aki „pályaalkalmassági szempontból gépjárművezetésre alkalmas". Ettől kezdve tehát csak így kaphat valaki a 16. életévének betöltése után az „A" járműkategóriába tartozó gépjármű (vagyis motorkerékpár) valamint a mezőgazdasági vontató és traktorvezetésre jogosító vezetői engedélyt.

SZENTKIRÁLYI SÁNDOR — GYÖNGYÖS és GERGÁL JÓZSEF — BALATONFENYVES. A Kreszt módosító 1/1971. (1. 29.) BM—KPM rendelet szerint a munkagép az olyan önjáró mezőgazdasági, ipari vagy egyéb gép, amely önerejéből óránként 20 km-nél nagyobb sebességgel haladni nem képes. Közúton munkagépet csak az a 16. életévét betöltött személy vezethet, aki munkagépvezetői igazolvánnyal vagy bármely járműkategóriára érvényes vezetői engedéllyel, illetőleg segédmotoros kerékpárvezetői igazolvánnyal rendelkezik. Munkagépvezetői vizsgára a területileg illetékes Autóközlekedési Tanintézetnél lehet jelentkezni. A Tanintézet által átadott jelentkezési lapot 30 Ft illetékbélyeggel kell ellátni. Vizsgát közlekedési ismeretekből kell tenni. Erről a vizsgázó „Vezetői igazolvány"-t kap, amelynek birtokában segédmotoros kerékpár és állati erővel vont jármű a 14. életév betöltése után, míg a munkagép csak a 16. életév betöltése után vezethető.

M. ISTVÁN — TÁBORFALVA. 1. A gépjárművezető — az autóbuszvezető kivételével — 3 évenként köteles időszakos orvosi vizsgálaton megjelenni. Ha e határidőn belül az időszakos orvosi vizsgálatnak nem veti alá magát, járművet mindaddig nem vezethet, amíg az orvos jármű vezetésére alkalmasnak nem nyilvánítja. Az időszakos orvosi vizsgálatra tehát a 3 év lejárta előtt kell jelentkezni, és a további 3 év az új időszakos orvosi vizsgálat napjától számítódik. (Az autóbuszvezetőknek 2 évenként kell orvosi vizsgálaton átesniök.) — 2. Gépjárművet nyugati országból is lehet örökölni. Ha igazoltan a hagyatékhoz tartozik (az örökhagyó birtokában volt, halála előtt), a gépjárművet is vámmentesen hozhatja be. Ezt azonban öt évig csak úgy idegenítheti el, ha kifizeti a vámot. (Két évig csak állami szervnek lehet eladni.)

P—10. Gyárilag 6305 C3 jelű csapággyal látják el a P—10 főtengelyét. Nem tanácsos ezt megváltoztatni. A gyár által kiválasztott csapágy jó, és pótlásul is csak a növelt hézagértékű, C3 jelű, 6305 számú csapágyat szabad beszerelnie.

Autókerékre

DÍSZTÁRCSA DÍSZKARIKA

minden típusra készen kapható

Díjtalanul felszerelem

MÉSZÁROS fémnyomó

Bp. VI., Csengery u. 66. Telefon: 127-584

Minden típusú

AUTÓRUGÓ

javítása, szerelése egy nap alatt

VÖRÖS ISTVÁN

Bp., XIII., Fáy u. 84.
Telefon: 290-279

UNITECHNIKA — AKKUTECHNIKA

Akkumulátorjavító fiókjaink

BUDÁN

a II., Mártírok útja 64/b. (T.: 352-275)

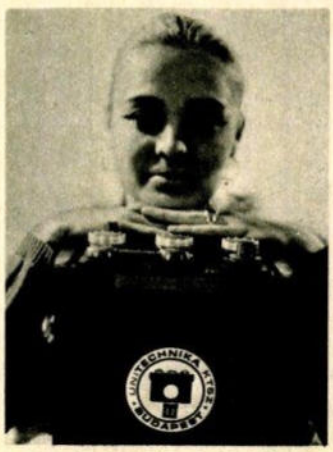
PESTEN

a VIII., Karácsony S. u. 20. (T.: 330-933) alatt találhatók.

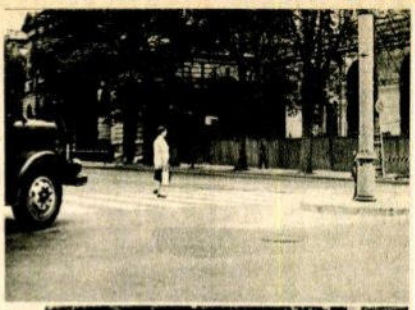
Karácsony Sándor utcai részlegünkben vállaljuk a villogó-rendszer átalakítását

ELAKADÁSJELZŐRE

Ugyanitt díjtalan fényszóró-beállítás

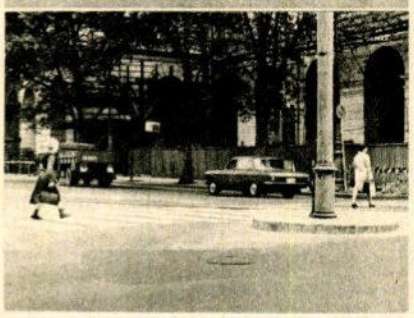


TALÁLJA KI...









. . . hogy a teherautó vagy a személykocsi fordult-e be helyesen e villanyoszlop mellett. A helyet talán a vidékiek is ismerik: a Ságvári tér és a Kossuth Lajos tér találkozása ez, a Mezőgazdasági és Élelmezésügyi Minisztérium épületének sarkánál. Azok között, akik a legjobban megindokolják helyes álláspontjukat, három könyvet sorsolunk ki. Beküldési határidő: július 20.

•

A 11-es számunkban közölt rejtvényrajz a **Skoda 1000—MB** szerkezeti egységét, a motor, a tengelykapcsoló, a kiegyenlítőmű és a sebességváltó közös blokkját mutatta, de ábránk nem tüntette fel az igen jellegzetes, oldalra helyezett hűtőt. Ennek ellenére szinte kivétel nélkül hibátlan megfejtéseket kaptunk. A sorsolás alapján **ÁRPÁS ISTVÁN** (Bácsalmás, Petőfi u. 55.) — **SERBÁN ZOLTÁN** (Nemesnép, Pf. 0481, Zala m.) és **LÉNÁRT ZOLTÁNNÉ** (Pécs, Killián u. 2.) címére postázzuk a nyereménykönyveket.

A VOLÁNNÁL:

A 20. oldal cikkének tesztmegfejtései: 1/b — 2/b — 3/c — 4/c — 5/a.

SHELL INTERSERVICE
ÁLLOMÁSOK

Shell

INTERAG RT
INTERSERVICE

Budapesten

III., Bécsi út 277.
IV., Pozsonyi út 1. (Újpest)
VIII., Kulich Gyula tér
IX., Kén utca 1.

INTERSHOP
XIII., Rajk László u. 11

Vidéken

Balatonfüred
Dunaföldvár
Miskolc
Pécs
Szántód
Szeged
Veszprém

Új töltőállomás nyílt
a XIV., Népstadion úton

BENZIN, OLAJ, AUTÓFELSZERELÉSI ÉS AUTÓÁPOLÁSI CIKKEK.
TÖLTŐÁLLOMÁSAINKNÁL ÜZEMANYAG ÉJJEL-NAPPAL,
A SZERVIZEK 6—22 óráig vannak nyitva

LENGÉSCSILLAPÍTÓK

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

javítása jótállással

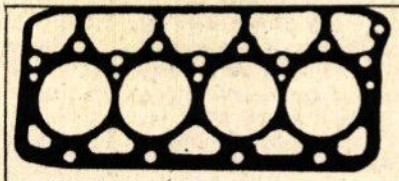
HORVÁTH L.

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

MOTOROSOK!

Vízhatlan bőrerős motorosnadrág 186 Ft
Cipzáras lemberdzsek 296 Ft
Sárga vitorlásöltöny 410 Ft

Készíti: **FÁBIÁN JÓZSEF**
Bpest VII., Majakovszkij u. 1.



ÜZEMBIZTOS
vörösréz-azbeszt
hengerfejtömítések minden típushoz

Nyitva: 8—17-ig
Szombaton zárva

MESÁN
tömítéskészítő
Bp. IX., Ráday u. 37.



AUTÓTULAJDONOSOK!

Július hóban esedékes a

KÖTELEZŐ GÉPJÁRMŰ FELELŐSSÉGBIZTOSÍTÁS

1972. II. FÉLÉVI DÍJA

A biztosítás díja július 1-től 31-ig pótlékmentesen fizethető

ÁLLAMI ÁB BIZTOSÍTÓ

ANDREW FRANKL tudósításai

BRÜSSZEL-ből, LE MANS-ról és a MAN SZIGET-ről

A BELGA GRAND PRIX

— avagy a brazilok nemcsak futballozni tudnak...

Jim Clark nyert úgy versenyeket pár évvel ezelőtt a Lotusban, mint *Emerson Fittipaldi* most a belgiumi új pályán, Nivelles-ben. A 25 éves brazil volt a leggyorsabb az edzésen, a versenyben pedig — bár rajtja nem sikerült — az első néhány kör után átvette a vezetést, és úgy nyert, ahogy akart. A két Ferrari egy ideig üldözte, de *Ickx*-nek, a helyi hősnek letört a gázpedálja (!), *Regazzoni* pedig összeütközött az új Tecnóval, amely most szerepelt először a VB-futamon. A beteg *Jackie Stewart* távollétében csak a francia *Cevert* vemait tisztán lehetett látni. Szerencséjére nem törte ki a nyakát. *Carlos Reutemann* ugyancsak pechesnek mondható. Harmadik lett ugyanennek a versenynek a döntőjében, és éppen be akart szállni egy Capriba a tiszteletkörre, amikor valaki rácsukta az ujjára az ajtót! Törött ujjal vezetett Nivelles-ben. *Reine Wisellt* is ott érte baleset: szintén összeütközött valakivel a rajt után, és az ő ujja úgy eltört, hogy hetekig nem fog tudni vezetni. *Ronnie Petersonnal* ütközött össze, régi svéd riválisával. Azóta se sokat szóltak egymáshoz...



Első rajt az új pályán... 25 versenyautó. Egy-egy példány értéke 100—125 ezer dollár



zetett Tyrrellt, és habár nem tudott a Lotusszal lépést tartani, második lett. Mint mindig, most is *Chris Amon*nak volt a legnagyobb balszerencséje. Harmadik helyen feküdt, már csak pár kör volt hátra és „kifutott" a benzinből! Százhúszas tempóval belőtt a szerelők elé, pillanatokon belül feltöltötték a tankot, és *Chris* egy olyan startot csinált a depóból, hogy kb. 100 méteren keresztül húzta a csíkot. Nem jelképesen, hanem valóban. Egy ilyen start 460 lóerővel, 12 hengerrel, pláne amikor még mérges is a menő, óriási élmény. Soká fog tartani, amíg azt a két fekete csíkot az aszfaltról lemosák...

Szegény *Chris* így hatodik lett. *Denny Hulme* örökölte a harmadik helyet, és **19** pontjával ő az egyetlen, aki nincs túlságosan *Fittipaldi* mögött.

Az új March, amelytől olyan sokat vártunk, egyre rosszabbul megy, *Ronnie Peterson* ahelyett, hogy az első helyért küzdene, a 9. helyért vezetett egész délután. Nem is fog velük maradni jövőre, hacsak nem javítják meg a kocsit, de gyorsan.

A Belga GP idején egyébként nemcsak *Stewart* volt beteg, hanem *Graham Hill* is. Előző héten egy Forma—2 versenyen valaki a rajt után pár méterrel beleszaladt, s áthajtott a vállán és a sisakján. A kerék nyo-

Az első kör: Regazzoni, mögötte takarva a későbbi győztes Fittipaldi, majd Ickx és Hulme

EREDMÉNY. 1. **E. Fittipaldi** (J. Lotus) 1 óra 44.06,7 (182.423 km/ó átlag) — 2. **F. Cevert** (Tyrrell Ford) — 3. **D. Hulme** (Yardley McLaren) — 4. **M. Hailwood** (Surtees) — 5. **C. Pace** (Politoys/March) 1 kh. — 6. **C. Amon** (Matra Simca)— 7. **P. Revson** (Yardley McLaren) 2 kh. — 8. **H. Ganley** (Marlboro BRM) — 9. **R. Peterson** (STP March) — 10. **H. Marko** (Marlboro BRM) — 11. **R. Stommelen** (Eifelland March) — 12. **Niki Lauda** (STP March) 3 kh. — 13. **C. Reutemann** (Brabham) 4 kh. — 14. **D. Walker** (JPS Lotus) 6 kh.



A boldog győztes Fittipaldi, mellette BB hódolója, a 2. helyre érkezett francia Cevert és az erőteljesen kopaszodó Hulme
(A. FRANKL felvételei)

LE MANS

A világhírű 24 órás versenyt 22 év után először nyerte egy francia kocsi. Nagy ünneplés volt, bár sokan csak szegény *Joe Bonnier*-re gondoltak, aki aznap reggel 250 km-es sebességgel összeütközött egy Ferrarival, és életét vesztette. A sors iróniája, hogy Bonnier-vel történt ez a tragédia. Ő volt ugyanis a GPDA-nak, a Forma—1 versenyzők szakszervezetének az elnöke, és ő volt elsősorban a felelős az évek folyamán azért, hogy egyre több pályán növelték a biztonságot. Csupán a Forma—1-ben több mint 100-szor versenyzett. Az idén januárban hagyta csak abba a Forma—1-et, gyönyörű svájci házának falára akasztotta fel a Forma—1-es kocsijait! (Kerekestül, motorral, ahogy az utolsó versenyt lefutotta.) Nem volt világklasszis, nem volt egy Clark vagy egy Rindt, de így is sok szép sikert ért el 1953 óta.

A versenyt *Graham Hill* nyerte francia társával, *Henri Pescarló*val. A második ugyancsak egy kék, több mint 400 lóerővel rendelkező, 3 literes Matra volt. Lehet, hogy ha a három Ferrari-prototípus is indult volna, más az

eredmény. *Enzo Ferrari* pár nappal a verseny előtt döntött úgy, hogy nem indítja el a tűzpiros kocsikat, a sportkocsik világbajnokságát már így is megnyerték, és nem akarta kockáztatni, hogy esetleg a motorok nem bírják az iramot 24 órán keresztül. Mivel Le Mans a legjobban hirdetett verseny a világon, nem akarta magát blamálni. Így a verseny nem volt olyan izgalmas, mint lehetett volna.

Graham Hill teljesítménye óriási. Ő az egyetlen autóversenyző a világon, aki világbajnok is volt (kétszer!), Indianapolist is megnyerte, és most Le Mans-t is. Ez egy olyan mesterhármas, amit nehéz lesz utánozni. Ehhez hozzátartozik az is, hogy 1969-ben olyan súlyos balesete volt, hogy hónapokig nem tudott járni. Mindkét lábát eltörte, és az orvosok azt tanácsolták, hogy hagyja abba az egészet. És pár hónappal a baleset után már versenyzett Dél-Afrikában, pedig úgy kellett a kocsiba beemelni, mert még túl merevek voltak a lábai ahhoz, hogy hajlítani tudja őket!

Most, hogy megnyerte a Le Mans-t, megint mindenki azt tanácsolta neki: hagyja abba. Válasz: ő élvezi, és addig fogja csinálni, ameddig kedve van hozzá. Majd ha megúnja, akkor abbahagyja. Én csak azt remélem, hogy egy darabban...



AZ ANGOL TT-n:
közel 100 induló közül Szabó László a 8.

Megint csak halálos balesettel végződött a Man-szigeti hét. Ez alkalommal az olasz *Gilberto Parlotti* vesztette életét, így 99-re nőtt azok száma, akik a TT-n az évek folyamán szerencsétlenül jártak. Most *Agostini* vezetésével küldöttség fogja megkérni a FIM-et, hogy vonja meg a szigeten tartott versenyek világbajnoki státuszát. Mivel egy kör 60 km, és a pálya ugyanaz, mint az út, amelyen előtte és utána is megy a forgalom, nem könnyű a probléma. Szerintem a versenyzőknek van igazuk. *Ago, Phil Read, Gould* és a többiek azt ajánlják, hogy a szigeten építsenek egy kisebb, biztonságosabb pályát. Így a TT-hét is megmaradna, a sziget turistajövedelme sem csökkenne — és a versenyzők is életben maradnának. Persze a hagyományőrzők tiltakoznak, de nyilván kénytelenek lesznek beadni a derekukat, mert a sztárok egyszerűen nem fognak még csak a közelébe se menni a szigetnek.

A hét legérdekesebb versenye a Formula—750 volt. Nagy Triumph—Norton csata igérkezett, de végül kissé egyoldalúra alakult a dolog, mert a Nortonok kidőltek, és a két Triumph első és második lett. Az ausztrál *Findlay* harmadiknak futott be egy 750-es Suzukin, de volt a hajrázók között Laverda, BMW, Kawasaki és Honda is! Ez a Forma VB-státuszt fog kapni, és ez minden szempontból jó lesz; az összes gyárak nagy érdeklődéssel figyelik a fejleményeket.

Nagyon érdekelne, hogy mi a véleménye a szigetről a magyar versenyzőnek. Azt hiszem, Szabó László is jobban örülne, ha kicsit kevesebb lenne a fal, a lámpaoszlop és a sarki kocsma! Tavaly ugyanis úgy halt meg egy szerencsétlen versenyző, hogy hibázott a kanyarban, beszaladt a kocsmába, és a pultba (!) rohant bele 120-szal. Mindenki elfogadja, hogy a motorkerékpár-versenyzés veszélyes, de azért ez mégiscsak túlzás. Szerintem.

*

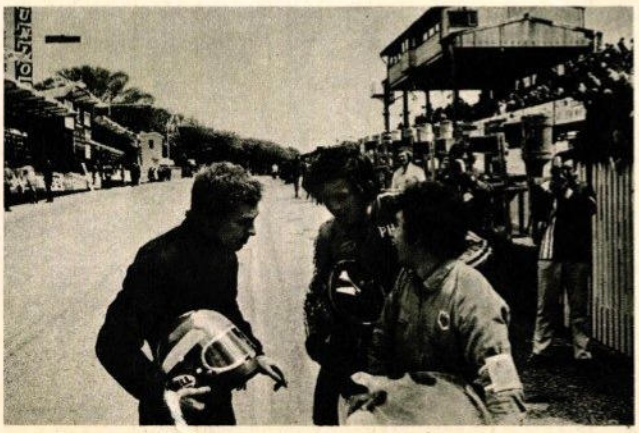
Tudósítónk egy nappal a 350-es futam után érkezett és nem lehetett szemtanúja Szabó László nagyszerű sikerének.

A rettegett angol Tourist Trophy hét évtizedes történetében most fordult elő először, hogy magyar versenyző eredményes volt, méghozzá ezüstérmet kapott. Az egyetemleges magyar motorsport nevében melegen gratulálunk az oly sok forró sikert aratott bajnokunknak, Szabó Lászlónak, aki a 350-es géposztályban a közel 100 induló, 35 értékelhető versenyző között a valóban nagyon előkelő 8. helyet foglalta el. (A történeti hűség kedvéért említjük, hogy ezen a félelmetesen nehéz versenyen, a TT-n csak egyszer indult — az angol Velocette-gyár támogatásával — magyar versenyző, Sabrnák Oszkár a harmincas években. A magyar motoros nem ért célba...)

Szabó László indult még 125-ös MZ-jével is, de egy szerencsés kimenetelű bukás miatt nem tudta folytatni a versenyt.

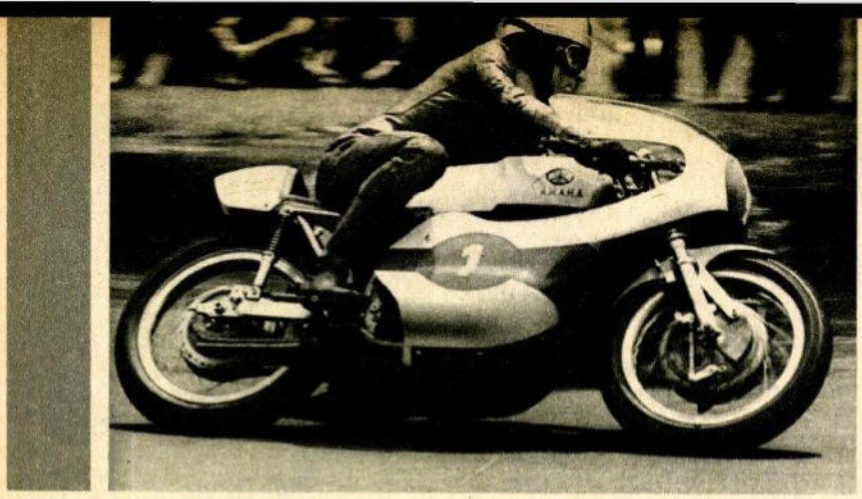
EREDMÉNY, 125 KCM (táv 2 kör): 1. **C. Mortimer** (Yamaha) 1 óra 17.38,2, átlaga: 139,98 km/ó — 2. **C. Williams** (Johnson Yamaha) — 3. **W. Rae** (Maico) — 4. **L. Porter** (Honda) — 5. **R. Hackett** (Honda) — 6. **R. Watts** (Honda) — 7. **F. Launchbury** (Maico); (értékelve 18 versenyző) — **250 KCM** (3 kör): 1. **P. Read** (Yamaha) 1:30.51,2, átlaga: 159,48 km/ó — 2. **R. Gould** — 3. **J. Williams** — 4. **C. Williams** — 5. **W. Pfirter** — 6. **W. Henderson** — 7. **D. Chatterton** (mind Yamaha); értékelve 31 versenyző. — **350 KCM** (5 kör): 1. **G. Agostini** (MV Agusta) 1:50.56,8, átlaga: 163,24 km/ó — 2. **A. Rutter** — 3. **M. Grant** — 4. **J. Findlay** — 5. **G. Chatterton** — 6. **S. Griffiths** — 7. **M. Chatterton** — 8. **SZABÓ LÁSZLÓ** (mind Yamaha); értékelve 35 versenyző. — **500 KCM** (6 kör): 1. **G. Agostini** (MV Agusta) 2:10.34,4, átlaga: 166,43 km/ó — 2. **A. Pagani** (MV Agusta) — 3. **M. Grant** (Kawasaki) — 4. **K. Cowley** (Seeley) — 5. **V. D. Chatterton** (Yamaha) — 6. **C. I. Williams** (Yamaha—365) — 7. **S. Griffiths** (Matchless) — 8. **C. Brown** (Suzuki); értékelve 35 versenyző. — **750 KCM** (4 kör): 1. **R. Pickrell** (Triumph) 1:48.36,0, átlaga: 166,76 km/ó — 2. **A. Jefferies** (Triumph) — 3. **J. Findlay** (Suzuki) — 4. **D. Nixon** (Triumph) — 5. **C. Williams** (Yamaha 350) — 6. **R. Steele** (Norton); értékelve 22 versenyző. — **OLDALKOCSI** (2 kör): 1. **S. Schauzu** (BMW—560) 1:14.40,0, átlaga: 145,55 km/ó — 2. **A. Sansum** (Triumph) — 3. **J. Barker** (BSA) — 4. **J. Brandon** (Honda) — 5. **R. Wegener** (BMW—520) — **R. Hanks** (BSA); értékelve 41 versenyzőpár.

Két világbajnok a rajthelyen az indulás előtt: Rodney Gould és Phil Read beszélget a szerelőjével



235 km-es sebességet mértek a 750-es kategória győztesének, Ray Pickrellnek, illetve a Triumphjának
(A. FRANKL felvételei)





Drapál világbajnoki futamot nyert!

Szabó László és *Drapál János* mellett *Godány Béla*, *Repits Géza*, *Juhos Árpád* és *ifj. Reisz János* indultak a VB 6. futamán a jugoszláviai Opatijában.

A jó műszaki előkészítést dicséri, hogy „első nekifutással" valamennyi gépünket átvették. Érdekességként említem, hogy az MZ-gyárban alaposan „lesoványították" a 250-esüket, amely 142 kg-ról (üzemanyag nélkül) 118 kg-ra „fogyott".

Az edzések végén, a műszaki problémák összesítésénél kiderült, hogy a legrosszabb helyzetben *Szabó László* volt, mert 125-ös MZ-jének motorja beállt és 350-es Yamahájának gyújtását kellett korrigálni. Egy holland sportbarát felajánlott egy 125-ös Maicót, amelyet Szabó köszönettel elfogadott.

Vasárnap reggel mintegy 40 000 főnyi tömeg érthető izgalommal várta az első, 50 KCM-ES GÉPOSZTÁLY rajtját. Ez a futam papírforma szerint a spanyol *Nietónak* állt, aki Derby-motorral indult és az első körökben ő is vezetett *Jan de Vries* (Kreidler) holland versenyzőtől kísérve. *Nietónak* azonban gyertyát kellett cserélni, *Jan de Vries* pedig géphibával állt ki, és így ezúttal *Nieto* a holland *Bruns Jan* (Kreidler) mögött csak a második lett.

Ezután következett a nap legizgalmasabbnak ígérkező versenye: a 350-ES KATEGÓRIA. Az edzésidők alapján az 1. startkockában *Renzo Pasolini* (Aermacchi) állt, mellette *Agostini* (MV), *Braun*, NSZK (Yamaha), majd *Grasetti* (gyári MZ). Az 5. kockában *Drapál*, a 6.-ban a finn *Lansivuori* (Yamaha), a 7.-ben *Szabó*, őt követte a 8. helyen az angol *Phil Read* (MV).

Gondolhatja a kedves Olvasó, hogy e pillanatban milyen hevesen dobogott a szívünk. A rajt jól sikerült, és a harmadik körben *Agostini*, *Drapál*, *Saarinnen*, *Braun*, *Pasolini* sorrend alakult ki, *Szabó* a 15. helyen jött ekkor. Félelmetesen szép volt, ahogy a hat-nyolc egyformán nagy tudású, gyors gépekkel rendelkező versenyző ráfordult a célegyenesre, és sodródó ívben sokszor centiméterekre a pályát övező szalmabáláktól húztak el előttünk. Körről körre még hosszú ideig maradt ez a sorrend, miközben *Szabó* fokozatosan jött fel, és már a 11. helyen feküdt. *Agostini* előnye ekkor *Drapáltól* 8 mp volt és *Drapált* ugyancsak 8 mp választotta el a finn *Saarinnentől*.

El sem tudják képzelni örömünket, amikor a 12. körben *Drapál* tűnt fel az élen, mert *Agostini* az MV kuplunghibájával kiállt. A következő körben *Drapál* rekordidővel, 157,8 km átlagot futott.

Sajnos, az örömünk nem volt teljes, mert *Szabó* Yamahája nem bírta a vad hajtást és a 10. helyről kiállni kényszerült. A 20. körben *Drapál* mögött *Dieter Braun* tűnt fel, akit a finn *Lansivuori* és *Phil Read* üldözött.

Megnyugtató látvány volt, amikor két körrel a befutás előtt *Braunnak* lassítást intettek, mert *Drapál* már behozhatatlan volt. Röviden csak annyit, hogy az összes magyar és nem magyar nézők, akik nekünk szurkoltak, beözönlöttek a pályára, *Drapál Jancsinak* már nem kellett tovább menni, mert a levegőbe emelve jutott el addig a helyig, ahol az igen megérdemelt aranyszínű babérkoszorút megkapta.

A 125-ÖS GÉPOSZTÁLYBAN három magyar fiúnak is lehetett szurkolni. Nagyon szorítottunk *Szabó Lacinak*, hogy kijöjjön a lépés, de hát tudtuk, hogy a 6. startkockáját nem a Maicóval harcolta ki. *Lacinak* rendkívül jól sikerült a rajt és *Anderson* (Yamaha), valamint *Mortimer* (Yamaha) mögött az első kör végén a harmadik helyen jött. A következő körben tisztázódott a mezőny, majdnem reálisan kialakult az erősorrend is. Ekkor *Szabó* a 6. helyen motorozott, és nem rajta múlott, hogy ezt nem tudta tartani, mert a Maico igen gyorsan kezdett „hervadni", és sajnos ez körről körre fokozódott. A gyertyacsere sem segített, végül is ki kellett állnia. Közben a fiatal *Godány Béla* körről körre jött fel és a 9. helyen futott a célba; élete első VB-versenyén két világbajnoki pontot szerzett! Sajnos, *Reisz János*, motorjának hibás gyújtása miatt kiállt.

Az 500-AS GÉPEK versenyében nem voltunk érdekeltek, de érdekességként megemlítem, hogy *Agostini* műszaki problémák miatt feladta. A versenyt az olasz *Pagani* nyerte, MV Agusta nyergében.

Az utolsó versenyszámra ismét két versenyzőnk, *Drapál* és *Repits* készült fel a 250-ES KATEGÓRIÁBAN. A felállási sorrend: *Grasetti*, *Saarinnen*, *Lansivuori*, *Pasolini*, *Drapál*, *Braun* és *Anderson*. Aztán a 10. kockában állt a japán *Kanaya*, a 13.-ban *Gould*, a 15.-ben *Dodds* és a 21.-ben *Repits*. Összesen 29 versenyző indult.

A hallatlanul gyors *Pasolinit* *Anderson*, *Gould*, *Grasetti*, *Lansiouvori* és *Drapál* követte. Röviddel rá *Grasetti* MZ-je beállt. Közben *Jancsi* úgy érezte, hogy nem megy jól a motorja, ezért kiállt, de szerelője, *Hamar Zsigmond*, miután a gyertyát megnézte, nem talált semmi hibát. E közjáték miatt visszaesett a 13. helyre és óriási akarással küzdötte fel magát az 5. helyre. *Repits Géza* a tavalyi Szabó-féle MZ-tel feldolgozta magát a 10. helyre. Nagyon jól versenyzett *Juhos Árpád* is, megnyugtató, biztos motorozással ment, talán hajszállal lassúbb motorját terheli, hogy nem végzett előbb, de a 12. hely nem szégyen egy ilyen VB-futamon. Ebben a kategóriában 29-en rajtoltak.

Összegezve: a magyar motoros válogatott ilyen eredményt még nem ért el, mert ezen a versenyen *Drapál*, *Godány* és *Repits* összesen 24 VB-pontot gyűjtött össze.
Drapál e verseny után a 350 kcm-es kategóriában *a világranglista 5. helyén áll.*

Nem ünneprontásként, de utolsó gondolatként ide kívánkozik: milyen eredményt érhetnénk még el, ha itthon nem volna pályaproblémánk, és fiataljaink megfelelően tudnának felkészülni egy-egy ilyen vetélkedőre...

Molnár Vilmos
csapatvezető

EREDMÉNY. 50 KCM (15 kör, 90 km, 24 ind., 14 bef.): 1. **B. Jan**, NL (Kreidler) 121,4 km/ó — 2. **A. Nieto**, E (Derbi) — 3. **O. Busserini**, I (Malanca) — **125 KCM** (20 kör, 120 km, 28 ind., 13 bef.): 1. **K. Andersson**, S (Yamaha) 134,1 km — 2. **C. Mortimer**, GB (Yamaha) — 3. **H. Bartol**, A (Suzuki) ... — 9. **Godány Béla** (MZ) kh. — **250 KCM** (25 kör, 150 km, 29 ind., 14 bef.): 1. **R. Pasolini**, I (Aermacchi) 144,6 km — 2. **R. Gould**, GB — 3. **K. Andersson** — 4. **J. Dodds**, AUS — 5. **Drapál János** (mind Yamaha) ... — 10. **Repits Géza** (MZ) 2 kh ... — 12. **Juhos Árpád** (Yamaha) — **350 KCM** (28 kör, 168 km, 25 ind., 12 bef.): 1. **DRAPÁL JÁNOS** (Yamaha) 147,6 km, **ABSZOLÚT LEGJOBB IDŐ** — 2. **D. Braun**, NSZK (Yamaha) — 3. **P. Read**, GB (MV Agusta) — 4. **H. Kanaya**, Japán (Yamaha). — **500 KCM** (30 kör, 180 km, 23 ind., 13 bef.): 1. **A Pagani**, I (MV Agusta) 145,2 km — 2. **C. Mortimer** (Yamaha) — 3. **P. Eickelberg**, NSZK (König) — 4. **G. Mandracci**, I (Suzuki) 1 kh. — 5. **B. Granath**, S (Husqvarna).

Versenyezz okosan!



Enese—Lébény között száguld az abszolút győztes pár, Ferjáncz—Zsembery

Első győzelmét aratta az új Skodával a Balatoni/Sándor kettős

(Fekete András felv.)

Sokszor hallják ezt a jóindulatú, mindössze két szóból álló jó tanácsot a kezdő versenyzők, de sajnos, gyakran süket fülekre találnak. Ez jutott eszünkbe a VI. Rába Rallye céljában is, amikor a túraversenyzők érkezését lestük. Ne várjátok, mert kicsúszott, felborult, odakente magát, elbotlott — mondták a célba érkezők. Igaz, személyi sérülés nem történt, de a kocsi összetörése olykor egy valóban tehetséges, a kezdeti időszakban kissé meggondolatlan, rutin hiányában gyors helyzetfelismeréssel nem rendelkező versenyző pályafutásának kezdetén tehet pontot.

Ez volt az egyetlen árnyoldala a Rába Rallye-nak, amelynek a sikeréért rendkívül sokat tett az Autóklub Győri Szervezete, élén Veisz Ervin titkárral. Az időjárás is kedvezett, és a 34 rallye- és 87 túraversenyző ideálisnak mondható körülmények között tette meg a 843, illetve 457 km-es utat, 12,43, illetve 7,07 óra alatt.

Rallye-versenyzőink közül a *Ferjáncz/Zsembery* páros szerepelt legjobban, bár Renault—Gordini kocsijuk a szemnek többet mutat, mint a bent ülő versenyzőnek. Az abszolút második helyen végzett *Kiss/Iricfalvi* mellett a *Balatoni/Sándor*, *Nádaskai/Dezséri*, *Morvai/Goike*, *Bálint/Förster* párosokat is ki kell emelni. Túraversenyzőink közül a veteránnak számító *Zima/Kondorosi* pár szerepelt a legjobban.



A Rába-kupát ismét a *Spartacus TE* versenyzői érdemelték ki.

D. N.

EREDMÉNY. FELJAVÍTOTT TÚRAKOCSIK 1600 KCM FELETT: 1. **Szemethy/Kercsó,** Volán Győr (Fiat—125) — **1600 KCM:** 1. **Ferjáncz/Zsemberi,** Volán Bp. (Renault Gordini) **abszolút győztes** — 2. **Kiss/Iricfalvi,** Volán Bp. (Renault Gordini) — 3. **Jancsó/Ángyasi,** Áfor (Renault Gordini); — **1150 KCM:** 1. **Balatoni/Sándor** — 2. **Gaál/Gáll,** mind Volán Bp. (Skoda—110 R) — 3. **Tar/dr. Szöllősy,** Áfor (Fiat) — 4. **Winkler/Miklós,** ATI — 5. **Koltai/Takács,** ATI (mind Skoda—110 R) — **850 KCM:** 1. **Morvai/Goike,** Volán Bp. (Steyr-Puch) — 2. **Cserna/Varga,** Volán Pécs (Fiat) — **SZÉRIA TÚRAAUTÓK, 1300 KCM FELETT:** 1. **Kovács/Földes** — 2. **Kelemen/dr. Pulváry,** mind Volán Bp. (P. Fiat) — **1300 KCM:** 1. **Bálint/Förster,** Volán Pécs (Lada) — 2. **Valcsics/Gábor,** Áfor (NSU) — 3. **Dr. Szenttornyai/Szenttornyai,** Volán Bp. (Lada) — 4. **Rusznyák/Turány,** Áfor (Lada) — 5. **Hernyák/Hernyákné,** Áfor (P. Fiat) — **1150 KCM:** 1. **Nádaskay/Dezséri,** Volán Bp. (Fiat) — 2. **Kővári/Szászvári,** Áfor (Wartburg) — 3. **Oravecz/Bohn,** Áfor (Fiat) — 4. **Dr. Lackner/Tóth,** AFIT Miskolc (Skoda) — **600 KCM:** 1. **Döme/Bratincsák,** Áfor — 2. **Farkas/Balló,** Volán Bp. (mind Trabant) — **TÚRAKOCSI KATEGÓRIAGYŐZTESEK: Oláh/Schmidt,** Áfor (P. Fiat) — **Cserkúti/Szabolcsfy,** Áfor (NSU) — **Klink/Klinkné,** Spart. (Austin) — **Zima/Kondorosi,** Spart. (Steyr-Puch) — **Donácsi/Nógrádi,** Volán Pécs (Trabant).

A GYORS ZALKÁSOK SIKERE

A jugoszlávia Skofja Lokában 12 nemzet motorosai találkoztak a közel 5 km hosszú, igen technikás pályán. Ott volt a ZM-ből **Repits Géza, Godány Béla, Takács Béla** és **Szabó Péter,** a „Kuksi" fia. A verseny színvonalát az alábbi nevek emelték: **John Dodds, Silvio Grasetti, Günther Fischer, Bob Coulter.**

Az edzés rosszul kezdődött, mert **Takács** 125-ös MZ-jének beállt főtengelye, **Godány** 250-es MZ-jének görgőkosara eltörött, és **Repits** 125-ösének hengercsavarja szakadt be. Ám **Szőllősi Zsigmond** a rendelkezésre álló négy és fél óra alatt „talpra állította" a maródi motorokat.

Hogy azért ne legyen továbbra sem izgalommentes a versenyre készülődés, **Repits** 125-öse még egyszer kifárasztotta a versenyzőt és a szerelőt, mert újabb hengercsavar szakadt el, de úgy, hogy kioperálása a karterből igazi műtét volt. De sikerült, és amint kiderült, megérte a fáradságot.

Másnap délután, amikor a 125-ös kategória rajtjára került a sor, kánikulai hőség bágyasztotta a sok tízezres tömeget. Fiaink jól rajtoltak, mert **G. Fischer** után **Repits** másodiknak fordult a célegyenes végén, és a többiek is a középmezőny előtt tudtak helyezkedni.

Nagy versenyt vívott egymással az NSZK-beli **Fischer** (Maico) az osztrák **Heltern**-nel (Rotax). **Repits** okosan taktikázva megvárta, míg valami történik elöl. És történt is, mert **Bartol** Suzukija és **Fischer** Maicója a rosszul választott karburálás miatt „beállt", s most már „csak" **Bob Coulter** volt veszélyes **Repits**-re. Közben a hátrább versenyző Zalkások körről körre jöttek fel, és a befutó körben **Godány** a 6., **Szabó P.** a 8., **Takács** pedig a 9. helyen feküdt. Győzött az osztrákok jelenlegi leggyorsabb 125-öse, a Kriwanek-féle Rotaxszal menő **Helmuth Heltern** — 2. **Repits Géza** (MZ) — 3. **Bob Coulter,** IR (Aermacchi) — 4. **Norbert Peschke,** NSZK (Maico) — 5. **Rudolf Weisz,** A (Maico) — 6. **Godány Béla** (MZ) — 7. **Peter Jaggi,** CH (Maico) — 8. **Szabó Péter** (MZ) — 9. **Takács Béla** (MZ).

A 125-ösről leszállva, „vízivásnyi" ideje maradt **Repits**-nek, máris rajthoz szólították a 250 kcm-esek mezőnyét. Az edzésidők alapján az 1. kockát az ausztrál **John Dodds** kapta, mellette **Silvio Grasetti** és **Bob Coulter; Repits** a 9. helyről indult, de rosszul. Szabó tavalyi gyors 250-es Yamahájával azonban hamarosan feljött **Repits,** és a 8. kör befejezése után a 9. helyen motorozott, ami igen szép teljesítmény, ha figyelembe vesszük, hogy a japán géppel ez volt a második versenye. A fiatal **Godány** nehezen kezdett a 250-es MZ-tel, de aztán ráhajtott és a középmezőny előtt tudott végezni, ami dicséretes.

Elöl nem alakult ki nagy verseny, mert **Dodds** nagyon „elment", és **Grasetti** belenyugodott a 2. helybe, — 3. **Coulter** (Yamaha — 4. **Walter Rumpf,** NSZK (Yamaha) . . . — 9. **Repits Géza** (Yamaha) . . . — 15. **Godány Béla** (MZ).

A futamot 23 versenyző fejezte be. Összegezve: versenyzőink jól szerepeltek, minden indulónk célba ért, és ilyen is régen volt, hogy az első tízben négy magyart lehetett értékelni.

M. V.

Nemzetközi motorcsónakverseny Baján

A Bajai Bácska Posztó SE vezetősége és lelkes gárdája június 17—18-án jól sikerült nemzetközi motorcsónakversenyt rendezett Baján, amelyre 6000 néző volt kíváncsi. Az ideális vízterületen a következő eredmények születtek:

SIKLÓHAJÓK, 350 KCM: 1. **Maria Kalistova,** CS, 900 pont — 2. **Hodik T.,** ZM, 521 — 3. **Zágon R.,** Erzsébeti Spart., 471; — **500 KCM:** 1. **Arnold Szendlar,** CS, 1000 — 2. **Berentz B.,** ZM, 700 — 3. **Csapláros L.,** Bácska Posztó, 625; — **SPORTHAJÓK, 700 KCM:** 1. **Jörg Lipinsky,** NSZK, 1025 — 2. **H. Knape,** NDK, 900 — 3. **Kaszás M.,** PGSK, 850; — **850 KCM:** 1. **Molán Banovics,** YU, 1200 — 2. **D. Neu,** NSZK, 900 — 3. **W. Detler,** NSZK, 675 — 4. **Kesjár J.,** PGSK, 465; — **NEMZETI BAJNOKSÁG I. FUTAM. SIKLÓHAJÓK, 350 KCM:** 1. **Hodik Tibor,** 794 — 2. **Zágon R.,** 527 — 3. **Széplaki Gy.,** ZM, 469; — **500 KCM:** 1. **Berentz Béla,** 800 — 2. **Csapláros L.,** 700 — 3. **Fekete B. P.,** ZM, 600; — **SPORTHAJÓK, 250 KCM:** 1. **Zsigmond István,** PGSK, 969 — 2. **Wekerle E.,** PGSK, 850 — 3. **Baksa S.,** Szegedi Spart., 600; — **350 KCM:** 1. **Fehér János,** Baja, 1025 — 2. **Jerzsabek K.,** PGSK, 900 — 3. **Szombati T.,** Erzs. Spart., 400; — **500 KCM:** 1. **Remenár István,** ZM, 800 — 2. **Ribizsár M.,** Szegedi Spart., 625 — 3. **Kozma J.,** Erzs. Spart., 525; — **700 KCM:** 1. **Kaszás Mátyás,** 1200 — 2. **Szabadi I.,** Váci Vasút, 750 — 3. **Kocsis T.,** Erzs. Spart., 600; — **850 KCM:** 1. **Kesjár János,** 1200 — 2. **Kölner J.,** Erzs. Spart., 300; — **850 KCM FELETT:** 1. **Kovács Tibor,** Erzs. Spart., 1200 — 2. **Ticska J.,** Erzs. Spart., 600 pont.

CÍMLAPUNKON:

Drapál János világbajnoki kategóriagyőzelmet harcolt ki a Jugoszláv Nagydíjon

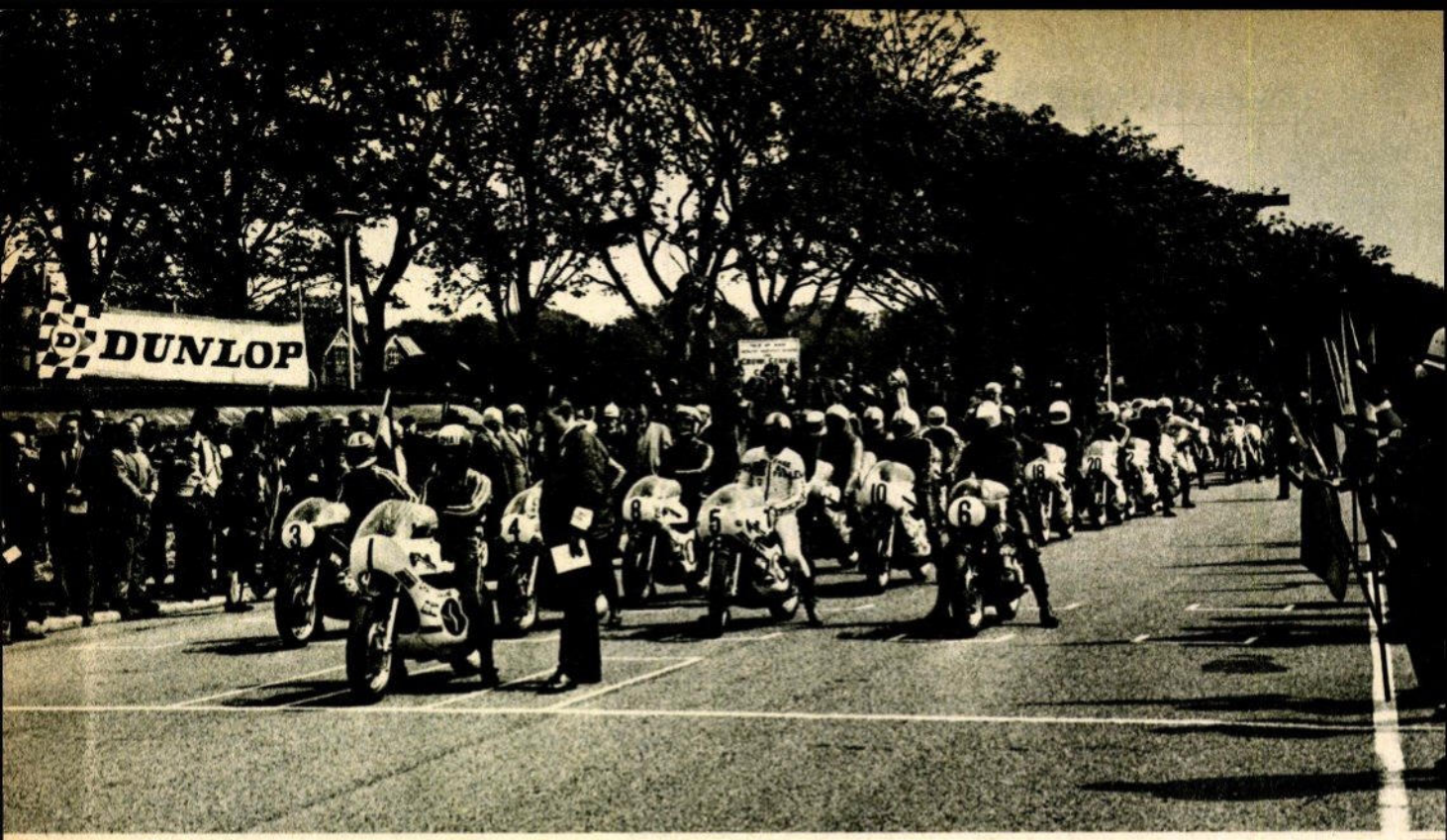
(Fuszek Ferenc felvétele)

„Autó-Motor" — Főszerkesztő: B. Pór Ibolya. — Megjelenik havonta kétszer, 6-án és 21-én. — Szerkesztőség: Budapest V., Bajcsy-Zsilinszky út 22. V. em. — Levélcím: Budapest 5., Pf. 582. — Telefon: 112-888. — Felelős kiadó: Sala Sándor. Kiadja a Lapkiadó Vállalat. (VII., Lenin körút 9—11. Telefon: 221-285.) — Terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető a helyi (Budapesten 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 Külkereskedelmi Vállalatnál (Budapest, 62., Pf. 149), vagy a külföldi képviseleteinél.

Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza

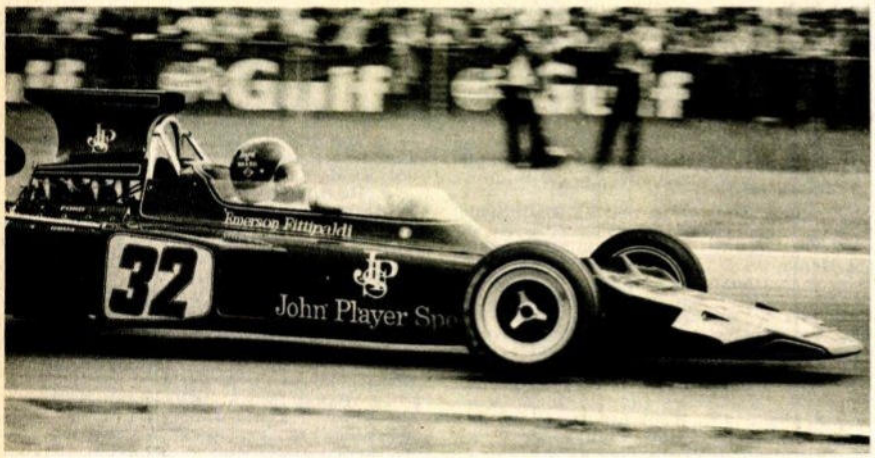
INDEX: 25.108

72.7941 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



Öt perccel a 750-esek rajtja előtt a Man-szigeti Tourist Trophy-n

- TOURIST TROPHY
- BELGA GP
- SKOFJA LOKA
- LE MANS





A fáradságos 24 óra után Graham Hill üdvözli a közönséget a Le Mans-i célban

A Forma—1 VB-lista jelenlegi vezetője, a brazil Emerson Fittipaldi a Belga Nagydíj győzelme felé száguld (sisakján a felirat: Café de Brasil)

(A. FRANKL felvételei)



Indulnak az 500-asok a Skofja Lokában rendezett nemzetközi versenyen, ahol kitűnően szerepeltek a Zalkások

(MOLNÁR VILMOS felvétele)