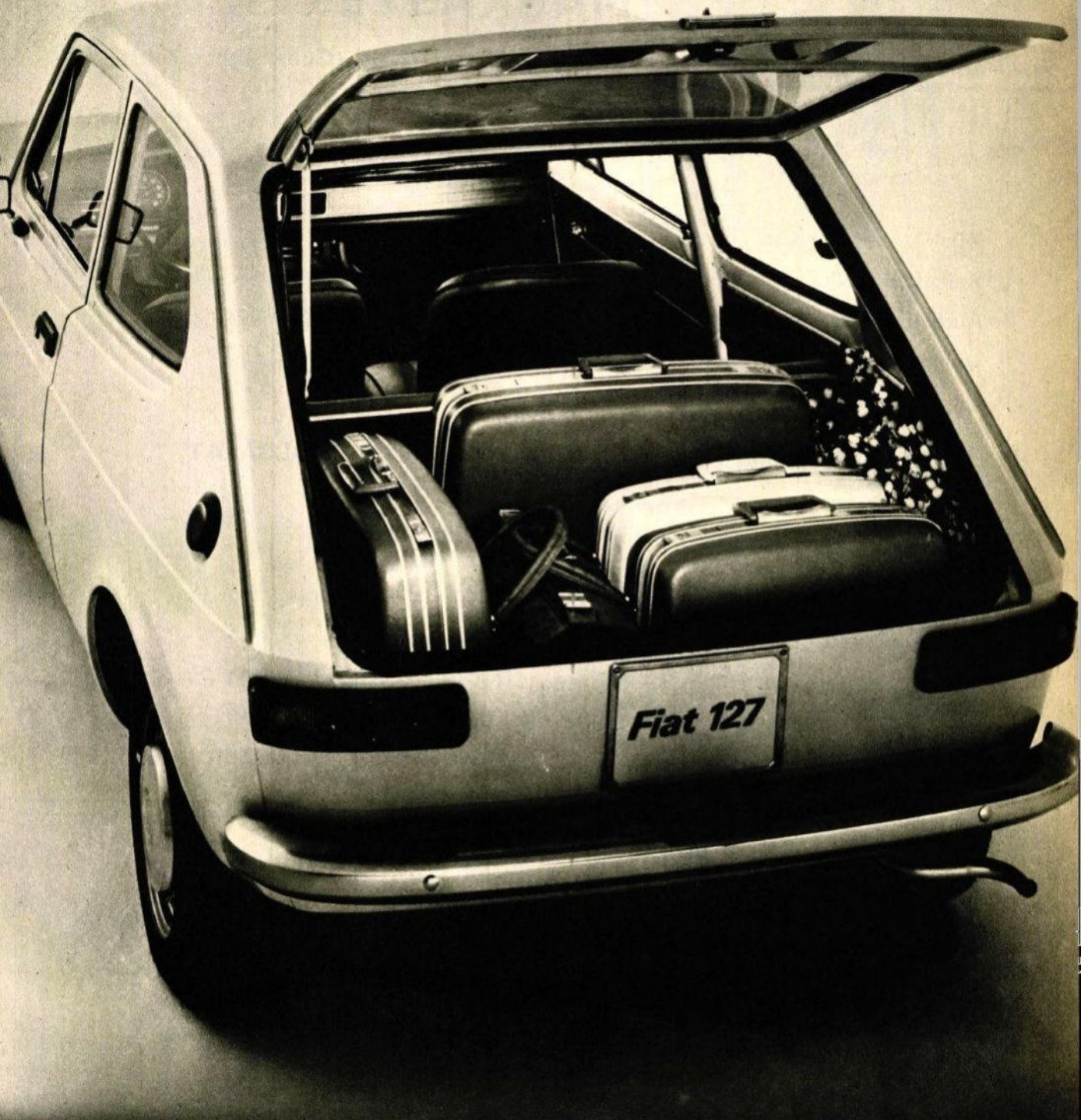


**a  
m**



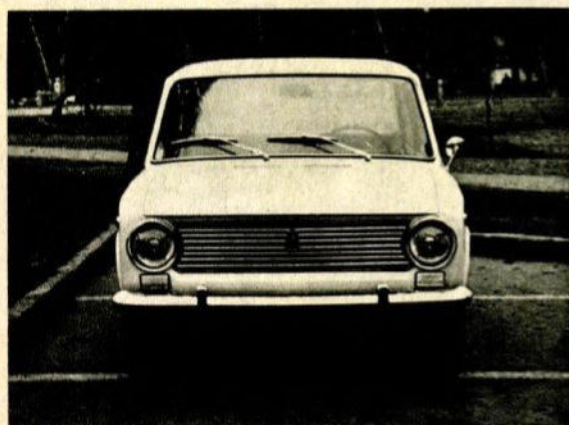


# A HUNGAROSZERVIZ ZSIGULI MÁRKASZERVIZE



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

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



**AUTÓMENTŐ SZOLGÁLAT  
VEVŐSZOLGÁLAT**

TEL.: 331-391

**MINDEN ZSIGULI-IGÉNYT  
KIELÉGÍTÜNK.**

**KERESSE FEL MÁRKASZERVIZÜNKET!**

**HIVATÁSOS GÉPKOCSIVEZETŐK, MAGÁNAUTÓSOK!**

Felhívjuk szíves figyelmüket,  
hogy valamennyi ÁFOR-AGIP  
töltőállomásunk  
üzemanyagot  
utalványra és készpénzért  
egyaránt árusít

**ÖRÖMMEL ÁLLUNK  
RENDELKEZÉSÜNKRE:**



AZ EMBER,

A JÁRMŰ

ÉS AZ ÚT —

és még valami...

A közúti közlekedésnek, a fizika, fiziológia és egyéb tudományok törvényei szerint három alaptényezője van: az ember, a jármű és az út. E tényezők összefüggéseit, kialakítását, mozgását törvényerejű előírások szabályozzák. Ezeket ismerjük — ismernünk kell.

Beszélünk azután „íratlan szabályokról”, amelyek a sokat hangoztatott közlekedési morál alapját képezik. Igaz, ezek közé gyakran olyan szabályokat is sorozunk, amelyek bizony írva vannak. Hiszen a Kresz „Magatartás a közúton” című 34. §-a nemcsak azt mondja ki, hogy „Aki a közúti forgalomban részt vesz, köteles a Kresz reá vonatkozó rendelkezéseit megtartani”, hanem azt is előírja, hogy ezenkívül köteles „a járművek vezetőivel és a gyalogosokkal szemben türelmes és előzékeny magatartást tanúsítani...”.

Márpedig a közlekedési morál éppen ezen a „türelmes és előzékeny magatartáson” alapszik, amely ezek szerint mégsem „íratlan” szabály. De a közlekedési morál íratlanul azt teheti hozzá ehhez az írott magatartáshoz, hogy valaki akkor is türelmes és előzékeny legyen, amikor az írott szabályok szerint a másik félnek lenne előnye.

Ismerjük ezeket a közlekedési helyzeteket. Csak így lehet helyet adni a magasabb rendű útvonalon az ott haladó konvoj megszakításával a mellékútvonalról behajtani készülő járműnek, csak így lehet magunk előtt beengedni a saját sávunkba a sávvaltoztatásra kényszerült autómotort, csak így tehetjük lehetővé az áthaladást a járdáról lelépni szándékozó gyalogosnak — és így tovább. És ezt a „türelmes és előzékeny” magatartást kézmozdulatokkal is kísérhetjük, intéssel, amely félreérthetetlenül tájékoztatja közlekedőtársunkat arról, hogy mit akarunk mi tenni, és mit tehet, mit tegyen ő.

De hogyan hajtjuk végre ezeket az intéseket? Milyen módon létesítjük és alakítjuk ki ezeket a kapcsolatokat a partnereinkkel?

Ez a módszer, ez a többlet már túlmegy a közlekedési morál fogalmán is. Ez már ahhoz a fogalomkörhöz tartozik, amit éppen a közlekedéssel foglalkozó újságírók legutóbbi megbeszélésén fejtegettek a felszólalók. Úgy neveztük: *közlekedési intelligencia, közlekedési kultúra*.

Én ezt most egyetlen gesztusra, egyetlen jelzésmódra korlátozom, amely mindinkább fontos, egyre fontosabb szerepet játszik a közlekedő emberek egymás közötti érintkezésében. És ez: *a mosoly*.

Egyike azoknak a képességeknek, amelyek megkülönböztetik az embert az állatoktól. Igen, mosolyogni csak az ember tud. Nem a nevetésről, a vigyorról vagy éppenséggel a röhögésről van szó, még csak nem is a szép csengésű kacagásról. A mosoly, az más. A mosoly a vidámság közösségi, majdnem azt mondhatnám, társadalmi megnyilvánulása. Mosolyogni szinte nem is lehet egyedül.

Rámosolyogsz valakire — és az feltétlenül visszamosolyog. A te mosolyod — a kezdeményezés — még lehet tudatos, de a reagálás, a másik ember visszamosolygása már ösztönös. Embertelen ember legyen, aki a feléje küldött mosolyt észrevéve, nem viszonozza azt.

Kipróbáltad már, Olvasó? A volán mellett, amikor intettél a gyalogosnak, hogy menjen át előtted, vagy ellenkezőleg: azt intetted felemelt kézzel, hogy vigyázzon, még elhajtasz előtte, mert már nem tudsz megállni — ha ezt mosollyal kísérted és ő észrevette, előfordult-e, hogy nem mosolygott vissza?

Vagy gyalogosként, amikor éltél a Kresz 42. § (6) bekezdésében foglalt joggal, és áthaladási szándékodat „karod felemelésével” jelezted, ha ilyenkor mosolyogva fordultál a gépjármű vezetője felé, megtörtént-e, hogy nem viszonozta azt egy hálás mosoly?

Hálás? Igenis, hálás.

Először is azért, mert a közlekedő ember hálás, ha partnere félreérthetetlenül jelzi mozgási vagy megállási szándékát, hiszen akkor tudja biztonságosan irányítani saját következő cselekedeteit.

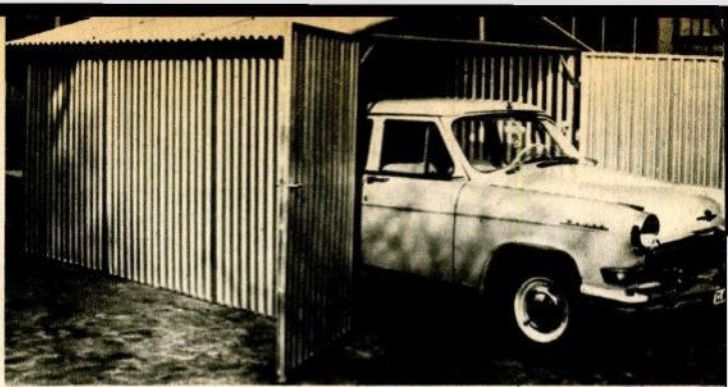
Másodszor: hálás magáért a mosolyért. Mert a mosoly kapcsolatot teremtett a két ember között. Meleg, puha kapcsolatot. Mégpedig pont olyan két ember között, akik az adott helyzetben „ellenfélként” kerültek össze. Hiszen mozgásuk éppen ellentétes érdekű, és így akaratlanul is feszültség keletkezik kettőjük viszonyában. S ezt a feszültséget oldja fel az emberi mosoly.

Ha még nem próbáltad ki, próbáld ki, Olvasó, akár a gépjárműben ülve, akár gyalogosként. S már az első próbálkozás után rájössz, hogy ez lesz az ember, a jármű és a pálya harmas egysége mellett a Te közúti közlekedésed *negyedik alaptényezője*.

Rájössz, hogy ha a szabályok megtartása, az óvatosság, a figyelmeség szervesen egészül ki ezzel, ha magatartásodban mindez egységes egészzé válik, megóvhat a balesettől is az emberi mosoly.

Reményi-Gyenes István

# VÁLASZOK — GARÁZSÜGYEKBE



**BIRKMEYER SÁNDOR** győri olvasónk olyan házban lakik, amely korábban állami tulajdonban volt és jelenleg egy ktsz tulajdonát képezi; lakását — garázzsal együtt — már tíz év óta bérlé. Az 1/1972. (I. 19.) Korm. sz. rendelet egyes pontjai olvasónkban aggályokat ébresztettek, és ezért azt kérdezi: a ktsz az említett rendelet alkalmazása szempontjából magánszemélynek tekintendő-e vagy sem. Megnyugtatóan közölhetjük, hogy a rendeletnek az állampolgárok tulajdonában álló garázsokra vonatkozó előírásai alapján a ktsz a garázs bérletét nem mondhatja fel. A ktsz ugyanis közületi szervnek minősül, tehát a hivatkozott jogszabály egyes állampolgárokra vonatkozó rendelkezései ez esetben nem alkalmazhatók. Levelében olvasónk nem ír arról, hogy a bérleti jogviszony hogyan keletkezett, azt hatósági kiutalás megelőzte-e vagy sem. Az előzményeknek ugyanis jelentős szerepe van a jövő szempontjából is.

Mivel az AM-hez írt több levélben a kiutalás körülményeire vonatkozó adatok nem szerepelnek, felhívjuk olvasónk figyelmét a következőkre: Állami tulajdonú épületben levő garázsra a bérlet szerződését csak akkor lehet megkötöni, ha a hatóság előbb kiutaló határozatot hozott. Ez régebben is így volt. Kérjük ezért olvasónkat, írjanak mindig a kiutalás körülményeiről is, mert megnyugtató választ csak ezek ismeretében adhatunk.

**SCHILLER JÓZSEFNÉ** (Villány) saját telken épített garázsát a hatóság lebontatta, s kérdezi: ez az intézkedés mennyiben volt helytálló. Leveléből az tűnik ki, hogy a garázs építését már az építési engedély kiadása előtt megkezdték. Az építési engedélyt a későbbiek folyamán meg is kapták, a garázs felépítését a községi és járási szervek nem kifogásolták. A haragos viszonyban álló szomszéd kérésére azonban a megyei szakigazgatási szerv elrendelte a garázs lebontását. A bontás indokát szolgált, hogy a garázs a szomszéd telken levő lakóépülettől nem 6, hanem csak 2 méter távolságra volt. Olvasónk arra vonatkozóan is kér tájékoztatást, hogy az a rendelkezés, amely a 6 méteres távolságot előírja, alkalmazható-e az adott esetre, továbbá az építésügyi hatóság miért nem adott a garázsra fennmaradási engedélyt.

A 2/1970. (I. 17.) ÉVM sz. rendelettel közzétett Országos Építésügyi Szabályzat I. kötete az ország egész területén hatályos. Ezért a 101. § azon rendelkezése, miszerint a garázst lakóépülettől 6 méter távolságban lehet csak elhelyezni, Villány községben is irányadó. A garázs lebontásával tehát a hatóságok nem a szomszéd kérésének tettek eleget, hanem a törvényi előírásnak szereztek érvényt. Megjegyezzük még, hogy fennmaradási engedélyt csak olyan épületre adhat a hatóság, amelyre egyébként építési engedélyt is adott volna. Ha tehát egy adott esetben építési engedély nem adható ki, akkor az engedély nélkül felépített épületre fennmaradási engedély sem adható. A kérdéses helyre a szomszédos lakóépülettől való kis távolság miatt garázs építésére engedély nem adható, ennek következtében a fennmaradási engedély adására sincs lehetőség. A hatóság tehát a garázs lebontásánál szabályosan járt el, s a sérelmezett hatósági intézkedés megváltoztatására, sajnos nincs mód. Az a körülmény, hogy az építési engedély kiadása előtt a garázs építését megkezdték, az ügyben kialakítandó állásfoglalást hátrányosan befolyásolta. Lehetővé tette ugyanis, hogy a megyei építésügyi szerv lebontassa azt a garázst, amelynek felépítéséhez a községi és járási szervek hozzájárultak.

**DR. SZEGEDI LÁSZLÓ** (Mosonmagyaróvár) levele igénybevételi díjjal kapcsolatos. Olvasónk először 1970. december 23-án kötött garázsbérlési szerződést a helyi Városgazdálkodási Vállalattal. Később, 1971. június 30-án egy nagyobb garázsra kötött bérleti szerződést ugyanezzel a vállalattal. A szerződés kötés után hónapokkal az elhelyező hatóság 3600 Ft egyszeri igénybevételi díj megfizetésére kötelezte, amelyet olvasónk sérelmesnek tart.

A közületi szervek elhelyezéséről szóló, 2/1969. (I. 23.) Korm. sz. rendelet egyes előírásai a magánszemélyeket is érintik. Ugyanis — a közületi szervek és magánszemélyek vonatkozásában egyaránt — bevezette az egyszeri igénybevételi díj intézményét. Ez annyit jelent, hogy állami tulajdonban álló épületben levő üzlet-, műhely-, garázshelyiséget csak egyszeri igénybevételi díj fizetése ellenében lehet kiutalni, vagyis megszűnt a kiutalások ingyenessége. Ehhez hasonlít a későbbiek során megvalósított lakás-használatbavételi díj rendszere is. A hatóság eljárása tehát jogszerű, mivel állami tulajdonban álló épületben levő garázst ingyenesen, vagyis egyszeri igénybevételi díj megállapítása nélkül kiutalni nem lehet. Meg kell azonban állapítanunk, hogy az elhelyező hatóság eljárása a garázsszal kapcsolatban nem volt egészen szabályos, ha a kiutaló határozat kezdetben nem tartalmazta az egyszeri igénybevételi díj összegét. A hatóságnak ez a mulasztása azonban az ügy érdemét nem érinti, a későbbiek során az elhelyező hatóság az elmulaszt-

tott intézkedést pótolta. Az egyszeri igénybevételi díj megállapítása tehát az adott esetben jogos volt, azzal szemben jogorvoslatra csak az összegszerűség tekintetében volt lehetőség. A jogszabályok ugyanis a megállapítható egyszeri igénybevételi díj összegének felső határát jelölik meg, és a fizetendő igénybevételi díj összegét a helyi és egyéb körülmények figyelembevételével az elhelyező hatóság állapítja meg.

**GASPAR JENŐ** miskolci olvasónk levelében kér felvilágosítást, de mert a téma közérdekű, kérdéseire e helyen válaszolunk. Olvasónk részére a hatóság azt a választ adta, hogy a 8/1971. (II. 10.) Korm. sz., illetve a végrehajtása tárgyában kiadott 8/1971. (II. 10.) ÉVM sz. rendelet nem vonatkozik az állampolgárok által létesített és használt garázsokra. A felvilágosítás helytálló, mert hiszen az említett jogszabályok a bérbeadás útján hasznosított garázsokra és egyéb, nem lakás céljára szolgáló helyiségekre vonatkoznak. Ha nincs bérbeadás, mert valaki a saját ingatlanán levő garázst használja, vagy állami területet bérel garázs elhelyezésére, akkor az említett jogszabályok alkalmazására nem kerül sor. Azt egyébként már több alkalommal is közöltük olvasóinkkal, hogy ha valaki üres területet bérel és nem helyiséget, akkor a már említett jogszabályok erre az esetre nem alkalmazhatók. Olvasónk leveléből azonban az is kitűnik, hogy korábban ő is állami területre bérelt garázs elhelyezése céljára. Bérbeszámítás ellenében hozzájárult azonban ahhoz, hogy a felépítmény, amely tulajdonát képezte, állami tulajdonba menjen át. A megállapodás létrejötte után úgy látta, hogy anyagilag azok jutottak előnyösebb helyzetbe, akik a felépítményt nem engedték át az állam tulajdonába. Sajnálattal kell közölnünk olvasóinkkal, hogy a létrejött megállapodáson változtatni már nem lehet. Azt, hogy részére melyik megoldás előnyös, olvasóinknak a megállapodás létrejötte előtt kellett volna mérlegelni. Végül is az átengedés folytán állami tulajdonba került garázs bérlet az előzőekben említett jogszabályok alapján kell megállapítani.

**RÉCSEI JÓZSEF** budapesti olvasónk levele illetéktérítési kötelezettséggel kapcsolatos. Állami tulajdonban álló garázsra kötött bérleti szerződést, amelyre az ötévi bér 2%-át kellett illetékekben leróni. Az eljáró hatóság szerint haszonbérleti szerződés jött létre, és az illeték összegét ennek figyelembevételével állapította meg. Olvasónk az eljárást vitathatónak tartja, mivel szerinte az adott esetben nem keletkezett haszonbérleti szerződés. Ezzel az állásponttal mi is egyetértünk, tekintettel arra, hogy a Polgári Törvénykönyv vonatkozó rendelkezései értelmében bérleti és nem haszonbérleti jogviszony keletkezett. Ilyen körülmények között az illeték összegét sem a haszonbérletre vonatkozó rendelkezések alapján kell megállapítani. A helyes álláspont szerint a szerződés az általános okirati illetéktérítési kötelezettség alá esik, és az egyévi szolgáltatás ötszörösét alapulvéve 2%-os illetéket állapíthat meg a hatóság. Amennyiben az így megállapított összeg eltér attól az összeg-től, amit olvasónk terhére megállapítottak, jelentesen bepanasz az eljáró hatóságnál. A kérdéses esetre egyébként az illetékekről szóló 11/1966. (IV. 29.) PM számú rendelet 40., 60. és 162. § b) pontjában foglalt rendelkezések vonatkoznak.

**HARDY GYÖRGY** (Keszthely) közli, hogy a tulajdonát képező ház bérloje lakásának egy részét albérlébe adta. Az albérlő gépkocsiját a ház udvarán tartja, s olvasónk azt kérdezi, hogy mint ingatlanulajdonos, tartozik-e a gépkocsi elhelyezését biztosítani. Nincs tudomásunk olyan jogszabályokról, amelyek kifejezetten az adott esetre vonatkoznának. A lakásbérlőről szóló jogszabályok lakás vagy lakrész albérlébe adásáról rendelkeznek, nem tesznek említést az albérlő udvarhasználatáról. Ebből következően álláspontunk az, hogy az albérlő nem jogosult arra, hogy gépkocsiját az udvaron tartsa. Vita esetén egyébként a bíróságnak kell dönteni, tanácsai szerv a tulajdonossal szemben kötelező határozatot nem hozhat.

**A KIS TÓTH JÁNOS** kaposvári olvasónk és több társa által felépített garázsok helyére közületi szerv kíván építtetni. Az építetők kártalanítása elől az érdekelt szerv azzal az indokkal zárkózik el, hogy az építési engedélyket a hatóság ideiglenes jelleggel adta ki, ezért kártalanításról nem tartozik gondoskodni.

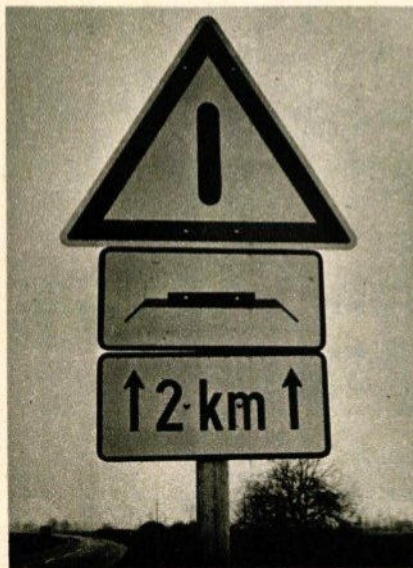
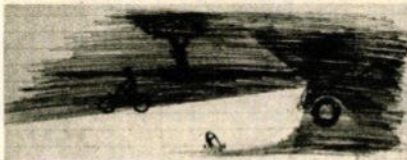
Az építésügyről szóló 1964. évi III. tv. 7. § (3) bekezdése értelmében az építésügyi hatóság az építési engedély kiadását feltételekhez kötheti; előírhat későbbi időpontban kártalanítási igény kizárásával történő lebontási kötelezettséget is. A levélből nem tűnik ki, hogy a kiadott építési engedély tartalmazta-e azt a feltételt, hogy visszavonás esetén az építetők kártalanítási igényrel nem léphetnek fel. Ha az építési engedély a kártalanítási igényt nem zárta ki, akkor, álláspontunk szerint, olvasónk és társai jogosultak a kártalanításra.

Dr. Varga Emil

# Több szem többet lát...

„Rímes, rémes — és mindenre képes — Kresz” elnevezést adta Szalay Lajos olvasónk a közlekedésben tapasztalt emberi hibákat rajzokkal és versikékkel kipellengérező érdekes gyűjteményének. A hivatása szerint is autós „szerző” közlekedési hitvallását is tükröző füzetecskéből ragadtunk ki egy rajzot, rímeivel...

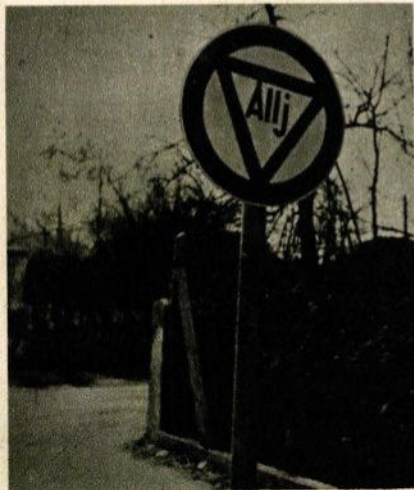
*Nincsen lámpa, nincsen prizma;  
Csak a rézég biciklista!  
Nehéz őket észrevenni,  
Tiszta fejjel kell vezetni!*



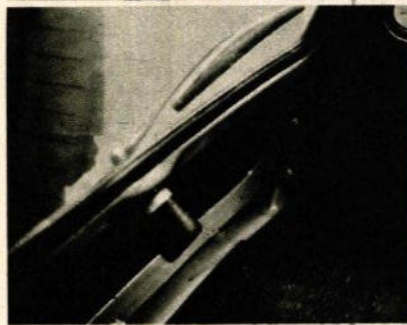
Hát ez mi? Debrecen felé haladva a 4-es főúton, mindjárt Cegléd után dőbent meg bennünket ez a tábla. S ha ezért van, akkor tulajdonképpen jó is, hiszen önkéntelenül lelassítottunk. Majd megállunk, s tovább így töprengünk: vajon mit jelenthet? No de mi már túl sok időt vesztegettünk el ezzel. Szabad a gazda! — talán valaki meg tudja mondani... (J. A.)

Kresz-tábla Dunakeszin, a Hunyadi út elején, az alagi hídnál. Nem vitás, hogy ilyen minőségében — vagyis a szabványos Stop-tábla helyett — szakszerűtlen. Joga kívánság tehát, hogy mindenütt adjuk meg a tábla becsületét...

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

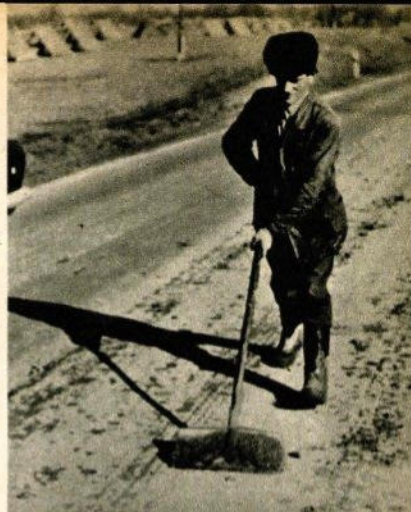


Mind több nagy hátsó ablakú autó kerül ma már forgalomba. Egy Wartburg-tulajdonos egy régi ablaktörő-motor munkába állításával így segített magán...



Kőbányán, a Maglódi úti sörgyarak előtt láhattuk ezt a részben „alászállt” jelzőtáblát. A környékbeli srácok nagyon örültek a körben forgatható csodarabnak, mi azonban mégis inkább a helyén szeretnénk látni

R. G.



Sok gépkocsivezetővel előfordult már, hogy egy-egy mezei út, földút csatlakozásához érve, autója „szitálni”, csúszkálni kezd, és áldja a jószerencséjét, ha simán megússza és nem történik kár, baleset. A váratlan csúszások oka pedig a traktorok, vontatók kerekeiről az utakra hordott sár, amit gyakran 100—150 méter hosszan a burkolatra ráznak a kerekek. Pedig nem szabadna a köpenyek megtisztítását elhanyagolni. Nemcsak azért, mert erről a Kresz is szigorúan intézkedik, hanem elsősorban azért, mert állandó balesetveszélyt okoz a sár. Ezért nem kis örömmel csettintettük el fényképezőgépünket a 68-as úton Mesztegnyő közelében, ahol a helyi „Ladi János” Tsz egyik tagja saját szerkesztésű kis tolólapáttal takarította meg az utat a szennyeződéstől, amit járműveik az útra hordtak. Szeretnénk gyakrabban találkozni hasonló esetekkel! (Persze egyszerűbb lenne, ha a kihajtás előtt a kerekeket tisztítanák meg...)

NOVÁK FERENC  
Kaposvár, Dimitrov u. 19/c.

Városszerte láthatjuk és „érezhetjük” a sínek mellett így, vagy még ígnyben kilazult, hiányos köveket. És nem vitás, hogy ezek a terepszakaszok a gumikat, a lengéscsillapítókat, a csapszegeket és nem utolsósorban a vezetőket idegrendszerét is rombolják. Öszintén reméljük, hogy a betonlapos sínköz-beépítés módszere a kísérletezgetés után végre itthon is általános gyakorlattá válik

(JUHÁSZ ANDOR felvételei)



## ÚJ SZEMÉLYAUTÓGYÁR

Építését tervezik a Szovjetunióban. Píerre Dreyfust, a Renault-gyár elnök-vezérigazgatóját az egy héten át tartott szovjetunióbeli tárgyalásai során Koszigin miniszterelnök is fogadta. A korábbi megbeszéléseknek megfelelően a Renault eddig mintegy negyedmilliárd új frank értékben szállított a Szovjetunióknak különféle szerszámgepeket és autógyári berendezéseket, a megrendelő teljes megelégedésére. Jó úton halad annak a múlt évi megállapodásnak a végrehajtása is, amelynek értelmében a Renault egymilliárd 200 millió frank értékű szállítással vesz részt a Káma folyó mentén épülő teherautógyár-óriás felszerelésében. A Szovjetunió most egy új személyautógyár felszerelése iránt is érdeklődik. Ebben a Renault-16 típusú kocsikat gyártanak, annyi változással, amennyit az ottani éghajlat és úthálózati viszonyok megkívánnak. Ezt a gyárat a Szovjetunió nagyobb kapacitásának tervezi, mint amely a Ladákat (Zsigulikat) kibocsátó Togliattiban épült fel.

## KISZ-FIATALOKNAK

kedvezményes segédmotorvezetői tanfolyamot szervezett a Pest Megyei Rendőrfőkapitányság a megyei Közüti Balesetelhárítási Tanáccsal közösen. Az ifjú Kiszések 50 százalékos kedvezményt kapnak, és a sikeres vizsga után segédmotor- és munkagépvizetői jogosítványhoz jutnak. A követésre méltó kezdeményezés nagy sikert aratott a megyei fiatalok körében, s már több városban és községben megkezdtek az oktatást. Kisvárosban az elsők között vizsgázott 127 KISZ-fiatal.

## „A DEFENZÍV VEZETÉS NÉHÁNY KÉRDÉSE”

címmel a Közlekedési Dokumentációs Vállalat gondozásában megjelent az Autóközlekedési Tanintézet és az Országos Közüti Balesetelhárítási Tanács közlekedési füzetsorozatának Dr. G. Munsch közlekedéstechnikai foglalkozó német professzor tanulmányát — eredeti nevén: Lehrbuch der Defensiv-Taktik — tárgyaló első kötete. A biztonságos autózás sok fontos ismeretét nyújtó könyvecske magyar szerzője dr. Koppány Géza, az Autóközlekedési Tanintézet főelőadója.

## AZ AUTÓTAXI

kocsiparkja 1970-hez viszonyítva 50%-kal, 1968-hoz mérten 20%-kal cserélődött ki új, korszerűbb típusokra; forgalmi bevételük — azonos viszonyzatokat alapul véve — 68,9%-kal, illetve 16%-kal emelkedett. Ugyanakkor korszerű telefonközpontot helyeztek üzembe, s szolgáltatásuk további javítása érdekében jelentős műszaki fejlesztéseket hajtottak végre. Jelenleg a Fővárosi Autótaxi Vá-

lalatnak mintegy 1300 kocsija fut Budapesten, júlistól már csak Zsiguli és torinói Fiat. A híres hazai gyártmányú „Magosupersix” — mint az egykori szürke- és kéktaxik típusfejlesztésének első reprezentánsa — 1929-ben állt forgalomba. A hathengeres, önjindító blokkmotorjakkal, hidraulikus fékberendezéssel, mélyépítésű görbített alvázzal abban az időben világviszonylatban is a legkorszerűbb kocsik közé tartoztak. Az 1938-as év végén Budapesten a taxikosik száma 1517 darab volt.

Új autós létesítményekkel gazdagodott Szentgotthárd: április 2-án adták át a Rábafüzes — Szentgotthárd közötti új Rába-hídat és bekötőutat, valamint a 17-es Volán Vállalat műszaki forgalmi telepét és az új üzemenyagytöltő állomást. Az avatóünnepségen, amelyen részt vett Kovács Antal, a Vas megyei Pártbizottság első titkára és dr. Gonda György, a Megyei Tanács elnöke is, dr. Csanádi György miniszter mondott beszédet.

(MTI — Bajkór József felvételei)

lalatnak mintegy 1300 kocsija fut Budapesten, júlistól már csak Zsiguli és torinói Fiat. A híres hazai gyártmányú „Magosupersix” — mint az egykori szürke- és kéktaxik típusfejlesztésének első reprezentánsa — 1929-ben állt forgalomba. A hathengeres, önjindító blokkmotorjakkal, hidraulikus fékberendezéssel, mélyépítésű görbített alvázzal abban az időben világviszonylatban is a legkorszerűbb kocsik közé tartoztak. Az 1938-as év végén Budapesten a taxikosik száma 1517 darab volt.

## KÖZLEKEDÉSI SZAKKÖZÉPISKOLA

létesült Újszászon. Az oktatás az új szakközépiskola autóforgalmi tagozatán kezdetben az általános iskolákban és a gimnáziumban folyik, később azonban új iskolaépületet kapnak. Elsősorban Szolnokról és Újszászról és a bejárással megközelíthető helységekből vesznek fel tanulókat. A szakközépiskolai oktatás bázisa a 7. sz. Volán Vállalat. A tanulók a gépjárművezetői ismereteket is elsaj-

átítják és sikeres vizsga esetén hivatásos gépjárművezetői jogosítványt kapnak. Az új intézet segít majd az autóközlekedésnek, hogy több forgalmi szakember végezze munkáját.

## ERŐTELEJESEN FEJLESZTIK

Debrecenben az AFIT 3. számú üzemét; néhány évvel ezelőtt még 50 volt a létszám, ma már 700-an dolgoznak itt, s közben állandóan bővül az üzem. Most épül a nagyjavító-csarnok, mellette az irodaház. A debreceni üzemben évente 2800 teherautómotort és 102 autóbust javítanak a Budapesti Közlekedési Vállalat részére.

## A SZEGEDI IPARI VÁSÁR

július 21-től 30-ig fogadja a látogatókat. Dél-Magyarország iparának hagyományos seregszemléjén százhetven hazai és jugoszláv kiállító mutatja be termékeit. Ezt megelőzően, április 30-tól május 8-ig „Hét végi szabad idő és kemping” elnevezéssel kiállítás rendeznek Szegeden.

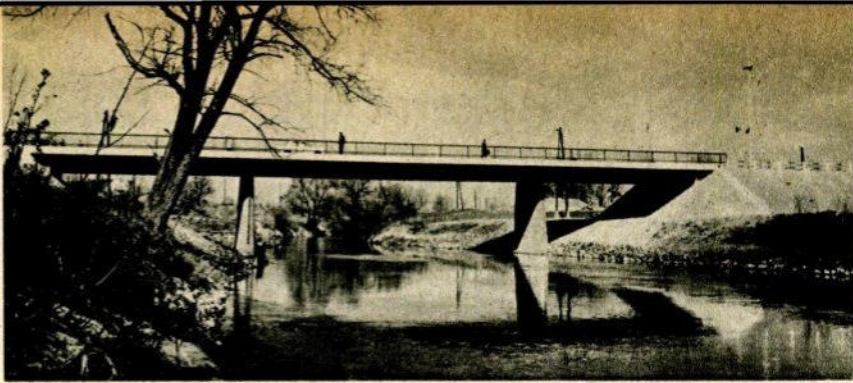
## Tallózás a világsajtóból

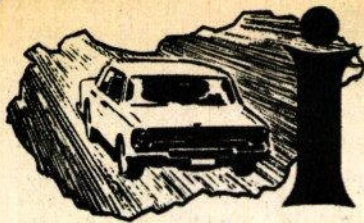
Gőzhajtóművel szerelték fel egy AC Transit típusú autóbust a Kalifornia állambeli Oaklandben. A zajtalan és tiszta üzemű autóbust próbajáratát tavaly augusztusban kezdték meg. Ennek a gőzhajtóműnek az ötét már 50 évvel ezelőtt ismerték. A Brobeck cég azonban a rendszert tökéletesítette és korszerű segédberendezésekkel látta el. A hajtóműhöz két 12 V-os, 180 A-es váltóáramú generátor, egy 120 literes víztartály és egy kb. 300 liter őrirtalmú üzemenyagtartály tartozik. A gőzhajtóművel mintegy 90 km/óra legnagyobb sebességet, 19%-os emelkedőn 9 km/óra sebességet lehet elérni. A fejlesztés következő céljál a tervezők a gőzhajtómű térfogatának csökkentését tűzték maguk elé, hogy az új erőforrást a hagyományos motor helyére beépíthessék. (Metropolitan)

A belorusszai autógyárban — ahol a legnagyobb szovjet teherautók készülnek — most próbálnak ki egy 75 tonnás dömpert, a különösen nagy teherbírású dömpercsalád első tagját. A tervezők jelenleg olyan autók konstrukcióján dolgoznak, amelyek 250 tonna feletti terhet is képesek szállítani. Az óriás „Herkules” dömperek nagy üzemek építésénél, külszíni fejtésű bányáknál szükségesek, általában ott, ahol nagyszabású földmunkák folynak. A jelenlegi ötéves terv (1971—1975) végéig mintegy 800 ezer óriásdömpert kibocsátását tervezik. (APN)

Párizsban ezrével épülnek a parkolóhelyek — és mind kevés. Jelenleg éppen harminc ilyen — részben föld alatti — parkolóhely épül egyenként mintegy ezer helygel. A parkolás elég drága, az első órára 2,50 frank. A további órák már csak két frankba kerülnek — már ahol; mert vannak olyan kerületek is — így például a bőrze — ahol a megállás egy órára húsz franknál kezdődik, s még így sincs hely. (France Soir)

Japán 1971-ben 1 779 024 autót exportált, ami az előző évhez képest 63,7 százalékos növekedést jelent. Az exportált személyautók száma 1 299 351 volt, a teherautóké 469 488. Az előző évi exporthoz képest a növekedés 79,1, illetve 33,5 százalékos. Az autóexport értékbeni növekedése 1970-hez viszonyítva 75,8 százalékos. A legnagyobb külföldi vásárlók — az Egyesült Államok és Kanada — az egész export 53,2 százalékát veszik fel. A további sorrend: Európa (12,1%), Afrika (9,6), Délkelet-Ázsia (9,3). A legnagyobb japán autóexportőr a Toyota: tavaly 786 287 autót exportált, 63,2 százalékkal többet, mint 1970-ben. Őt követi a Nissan 631 205 exportált autóval. (The Japan Times)





# smerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

48

A Széchenyi ut — a 25-ös műút várost átszelő szakasza — végén, a benzinkutat követő enyhe dombon helyezkedik el a közelmúltban épített modern, jaházás kemping. Ellenőrizzük územanyagkészletünket, mert a következő útszakaszon tankolási lehetőségünk nem lesz. Egerből sok szép, s zömében csupán egy napot igénylő kirándulást tehetünk. Az Autó-Motor 1972/3-as számában ismertetett útvonal ezen kirándulások egyike lehet.

Most egy szép és igen kellemesnek ígérkező kirándulásra invitáljuk Önöket. Kirándulhatunk gépkocsival, de mehetünk vasúton is. Az Eger—Putnok közötti vasútvonalat méltán tartjuk hazánk egyik legszebb és legváltozatosabb vidéket átszelő útszakaszának. Ezzel közel párhuzamosan haladunk gépkocsinkkal, mellyel jobbra is, balra is kitérhetünk, leálthatunk.

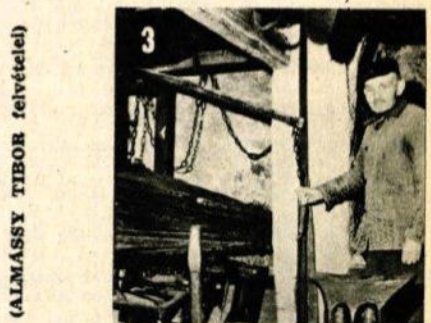
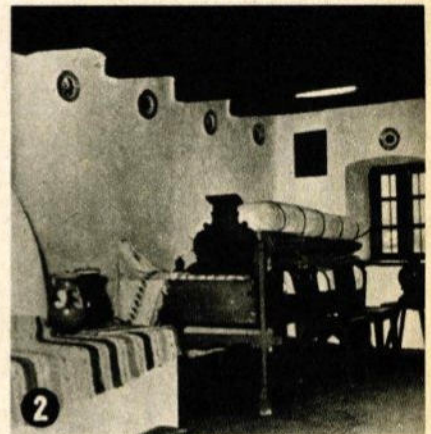
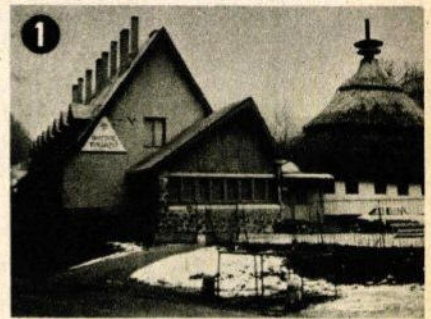
A 25-ös műúton haladjunk egészen a Szarvaskő utáni elágazásig s itt térjünk le jobbra Szilvásvár—Vadna irányába. Az út jobbára hegyvidéki jellegű, portalanított, viszonylag jó állapotban van, de télen erős hófúvásokkal kell számolnunk. Tardos után az út jobb oldalán különleges épületcsoport áll — a Tardos fogadó (1. kép). Alpesi jellegű, kényelmes kétágyas szobákkal berendezett szálloda, szolid árakkal. Az étterem érdekessége, hogy közepén szalonnasütési lehetőség van, illetve előzetes, csoportos megrendelésre nyárson sült birka fogyasztható.

Az Eger patak medrének peremén 1840-ben sziklarobbantással építették meg az út következő szakaszát. Mindkét oldalról hatalmas méretű sziklák meredek falai emelkednek, mintha a természet — makett formájában — a Gyilkos-tó feletti Békás-szorost varázsolta volna ide. A szurdokvölgyet elhagyva ismét a Bükk hegység erdők és mezők váltakozásával borított nyugati lejtőjén haladunk. Szarvaskőt nyáron út-törővasúttal is megközelíthetjük.

Mikófalvára a mindössze két km távolságra levő Mónosbél után levő elágazásnál forduljunk balra. Templomával szemben, egy 1846-ban épült házban érdekes néprajzi gyűjtemény (2. kép), pincéjében pedig egy eredeti kovácsműhely teljes berendezése (3. kép) látható. A kovácsműhely felszerelésének nagy része a XIX. század közepéből és második feléből való. Az épületnek történelmi nevezetessége is van. Mártonffy Lajos hadnagy az 1848-as szabadságharc bukása után a kovácsműhelybe vezető lejárattól balra levő kis helyiségben — a házigazda jóvoltából és segítségével — 9 hétig tartózkodott. A császáriak

hiába tették túvé érte az egész környéket, rejtékhelyére nem találtak rá, s így sikerült megmenekülnie. Pedig kopói gyakran mulattak a feje felett levő szobában (4. kép). Béalapátfalvára érve, a község közepén levő emlékmű előtt feltétlenül forduljunk el jobbra. Itt a maga nemében hazánkban egyedülálló, szépen helyreállított műemléket láthatunk. Az elágazástól másfél km távolságra fekvő templom gépkocsival is megközelíthető. A temetőt elhagyva, jobb kéz felől máris szemünk elé tárul a volt apátsági templom monumentális épülete (5. kép). (Az országos hírű Béalapátfalvi Cementgyárba a nyersanyagot a templom mögötti Bél hegységéből csillékkal szállítják. A hegység és a település nevét a Bél nemzetségtől kapta.) A Bél hegység sok színben pompázó „gyomra” festőien szép hátteret nyújt a lábánál meghúzódó bazilika komor épületének. A szép látványt a Bükk hegység hét csodája egyikeként tartják számon. II. Endre idején, 1232-ben Kirill egri püspök a ciszterciák rendjét telepítette ide. Kirill püspökről jegyezték fel, hogy ő fogalmazta a II. Endre király által kiadott Aranybullát. A bazilika és a kolostor Béliháromkúton épült fel. Nevét a kolostor tövében fakadó három, igen bővizű forrástól kapta. E három forrásból látják el ma is a községet ivóvízzel.

A XIII. század első felében épített bazilika minden valószínűség szerint a tatárjárást is szerencsésen átvészelte. Talán ennek a jóisten háta mögötti, eldugott helynek köszönhető, hogy Magyarországon a francia cisztercita építkezés egyetlen román kori emlékeként maradhatott ránk. Az eltelt hét évszázad alatt végzett gótikus, majd barokk stílusú belső átalakítások eredeti jellegét nem változtatták meg. Torony nélküli homlokzatán nagyméretű rózsablak, faragott oszlopfősorokkal díszített béletes kapu van. A főhomlokzat „egyhangúságát” — olasz mintára — vörös és fehér kövek vízszintes váltakozásával törték meg. A bazilikális elrendezésű templom háromhajós. Hosszanti hajója, amely szintén egyenes szentéllyel záródik, oldalt két pillérsorral tagolt. A finoman faragott oszlopfők és az ablakok faragványai értékes művészeti emlékeink közé tartoznak. A templom mellett levő kolostor hajdani emeletes épülete csak alapfalaiiban maradt ránk. A kolostor romjai mellett levő épületben a több mint 100 éven keresztül működő béalapátfalvi keménycserépgyár termékeiből és az ásatások alkalmával a kolostorból és a bazilikából előkerült faragott kövekből kiállítás látható. (Folytatjuk)



(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



# SAKOKTATÓI VIZSGÁK

Az Autó-Motor hasábjain — 1971. októberében — már foglalkoztunk a szakoktatói vizsgákkal. Most tapasztalatokkal gazdagodva — azóta országosan 1128 szakoktatót vizsgáztattunk le —, a legújabb rendelkezéseket ismertető szeretném tájékoztatni az érdeklődőket.

Mint ismeretes, 1972. december 31. után gépjárművezető-képző tanfolyamon (ATI, MHSZ, Autóklub) és gépjárművezető-képző munkaközösségekben oktatóként csak az működhet, aki a 2/1969. (II. 27.) KPM számú rendelet 4. § (2) bekezdésében előírt oktatói vizsga alapján oktatói bizonyítványt kapott.

A korábban elnyert oktatói bizonyítványok és szakoktatói könyvek 1972. december 31-ével érvényüket veszítik. Mindazoknak, akik a gépjárművezető-képzésben akár az elméleti tárgyak, akár a gyakorlati vezetés oktatóiként továbbra is, vagy most kezdőként tevékenykedni kívánnak, eddig a határnapig vizsgát kell tenniük. (Az elméleti tárgyak oktatásának vizsgáiról külön intézkedünk.)

A várható torlódás elkerülése végett ismételtelen javasoljuk az érdekelteknek, hogy a szakoktatói vizsga letételéhez szükséges jelentkezési lapot mielőbb vegyék át hivatali helyiségeinkben, és a rovatokat pontosan kitöltve adják le ugyanott: budapestiek az ATI tanfolyamszervezési csoportjánál (Bp. VIII., Baross u. 97.), vidékiek az ATI területileg illetékes megyei iskolában. Azokat a szakoktatói könyvvel vagy korábbi vizsgabizonyítvánnyal rendelkező szakoktatókat, akik július 30-ig nem jelentkeznek, nyilvántartásunk alapján 1972. második félévben magunk ütemezzük és hívjuk be vizsgára, megfelelő időt engedve a felkészülésre. (Tanfolyam nélküli vizsgára csak 1973. december 31-ig van lehetőség.)

Eddigi tapasztalataink azt bizonyítják, hogy a jelentkezők többsége nem ismeri a vizsgára jelentkezés feltételeit. Ezért az alábbiakban közöljük, hogy oktatói vizsgára csak az bocsátható, aki:

- a) 24. életévét betöltötte,
  - b) büntetlen előéletű,
  - c) legalább középszintű végzettséggel (érettségi vagy ezzel egyenértékű iskolai bizonyítvánnyal) rendelkezik, valamint:
- A) a közlekedési ismeretek, a szerkezeti és üzemeltetési ismeretek tantárgyból, akinek az a)–c) pontokban foglalt feltételeknek túli:
- d) az oktadni kívánt tantárgynak megfelelő szakképzése, illetve kellő szakmai gyakorlata és
  - e) „B” vagy „C” járműkategóriára érvényes vezetői engedélye is van, vagy vezetői engedélyét csakis egészségügyi okból vonták vissza;

- B) gépjárművezetési gyakorlati tantárgyból pedig, aki az a)–c) pontokban foglalt feltételeknek túli:
- d) az oktadni kívánt járműkategóriára érvényes vezetői engedéllyel,
  - e) gépjárműkezelői vizsgabizonyítvánnyal vagy állásvállalásra jogosító vezetői engedéllyel és
  - f) gépkocsivezetői munkakörben, főfoglalkozású munkaviszonyban eltöltött legalább 3 évi gyakorlattal is rendelkezik.

Az elméleti oktatói vizsgára bocsátás fent közölt előfeltételei alól felmentés nem engedélyezhető.

Ellenben gépjárművezetői gyakorlati oktatói vizsgára bocsátható — a fent közölt egyéb feltételek fennállása esetén —

1. Középszintű végzettség nélkül is az, aki:
  - a) legalább a középiskola második osztályát elvégezte, továbbá autószerelői vagy autóvillamossági műszerész szakmunkás képzése van,
  - b) autóközlekedési vagy műszaki tisztai képzése van,
  - c) a 40. életévét betöltötte, a középiskola 3. osztályát elvégezte és a 4. osztályba beiratkozott;
2. Az a személy is, akinek nincs meg a legalább 5 évi gépjárművezetői gyakorlata, de
  - a) főiskolán vagy egyetemen pedagógiai képzést szerzett,
  - b) gépészmérnöki,
  - c) gépjárműszakos üzemmérnöki,
  - d) autós jellegű közlekedési, üzemmérnöki oklevele van, továbbá aki
  - e) felsőfokú gépjárműkezelési technikumai képzést,
  - f) középfokú autóközlekedési vagy autóforgalmi technikumai, illetve szakközépszintű iskolai képzést,
  - g) gépipari technikum, illetve gépészeti szakközépszintű iskolai gépjárműgyártó szakán képzést szerzett.

Az itt közölt kedvezményekre jogosító okiratokat ellenőrzés végett be kell mutatni és azok számát, keltét a személyi adatlapra az „Iskolai végzettség”, illetőleg a legalább 5 éves gépjárművezetési gyakorlati időre vonatkozóan a „Vezetői engedély száma, kelte” rovatban fel kell tüntetni.

A fentiekben túlmérendő egyedi felmentést a KPM nem ad, ilyen irányú egyéni kérelem benyújtása tehát céltalan, ide értve természetesen a gyakorlati oktatói vizsgához az állásvállalásra jogosultságot alóli felmentésre irányuló kérelmeket is.

Az oktatói vizsga tárgyai:  
a) pedagógiai alapismeretek,

- b) az oktadni kívánt tantárgy ismerete és oktatásának módszertana.
- A gyakorlati oktatói vizsga tárgyainak részletezése:
- A) Pedagógiai alapismeretek;
    - A.1. Nevelésemélet,
    - A.2. Pszichológia,
    - A.3. Didaktika;
  - B) A gyakorlati vezetés oktatásának ismerete és módszertana;
    - B.1. Közlekedési ismeretek,
    - B.2. Az „ABC” tematika ismerete — vezetéstechnika,
    - B.3. A gyakorlati oktatás módszertana (szakdidaktika).

Ezen belül a vizsgabizottság elbírálja:

- a) a gyakorlati vezetés oktatását „B+C” járműkategóriából,
- b) a beszédkézségséget,
- c) a tanulónak adott utasítások helyességét,
- d) a tematika megtartását,
- e) a tanulók tevékenységének értékelését.

A vizsgára felkészüléshez a következő tankönyvet és tanintézeti jegyzeteket ajánljuk:

Dr. Agoston György „Nevelésemélet” tankönyv ára 30,— Ft  
(Könyvesboltokban kapható)

„Pszichológia” tanintézeti jegyzet ..... ára 20,— Ft  
„Didaktika” tanintézeti jegyzet ..... ára 4,— Ft  
„Közlekedési egészség” tanintézeti jegyzet ..... ára 3,— Ft  
„Gépjármű mozgásismeret és vezetéstechnika” tanintézeti jegyzet ..... ára 16,20 Ft  
„Szakoktatói tanfolyamok tanterve” tanintézeti jegyzet ..... ára 3,80 Ft  
„ABC” tematika tanintézeti jegyzet ..... ára 16,— Ft  
(A „Gépjárművezetés oktatásának ismerete és módszertana” című tanintézeti jegyzet már nyomdában van.)

A jegyzetek a Tanintézet Gondnokságán (Bp. VIII., Baross u. 97.), vidékiek számára a lakhely szerinti illetékes ATI iskola (kirendeltség) útján szerezhetőek be.

A vizsga díja: egy gépkocsinemre ..... 200,— Ft  
két gépkocsinemre ..... 300,— Ft

Ha a gyakorlati vizsgához a gépkocsit a jelentkező bocsátja rendelkezésre, a vizsga díja 100,— Ft.

### A jelentkezési lapok kitöltése:

A jelentkezési lapon illetékbélyegben előzetesen kell leróni a vizsgabizonyítvány 10 Ft illetékét, és be kell mutatni:

- a) erkölcsi bizonyítványt,
- b) az előírt iskolai végzettséget igazoló okiratot,
- c) mindhárom ellenőrzőlapal ellátott vezetői engedélyt és — ha van — a gépjárműkezelői vizsgabizonyítványt,
- d) az előírt gépjárművezetői gyakorlatot igazoló munkaadói igazolást, illetőleg a vezetési gyakorlat alóli mentességet igazoló okiratot,
- e) az oktatói bizonyítványt, illetve a szakoktatói könyvet is,
- f) a vizsgadíj befizetését igazoló postai elismervény szelvényt.

A bemutatott okiratokat, ellenőrzés után — a vizsgadíj befizetését igazoló elismervény kivételével — nyomban visszadjuk.

Fentebb részleteztük a szakoktatói vizsga tárgyait. Úgy gondoljuk, hogy e két tárgy — a pedagógiai alapismeretek, valamint a gyakorlati vezetés oktatásának ismerete és módszertana — részletes tartalmi ismertetése túlrúdi azt a törekvést, hogy oktatóink végre a nevelésemélet tudományával felvértezve, az alapvető didaktikai és pszichológiai ismeretek birtokában, a gyakorlati vezetés oktatásának rendszerezett és egységes módszerével készítsék fel a jövő autósait.

Oktatóinknak — függetlenül attól, hogy a gyakorlati vezetés vagy az elméleti tárgyak valamelyikét oktatják — egységes szemlélettel kell tanítaniuk, biztosítva a közúti közlekedés — mint egészes nagyüzem — résztvevőinek korszerű felkészültségét.

E szemlélet lényege, hogy a különböző tárgyakat ma már nem szabad egymástól elszakítva tanítani. Az új, korszerű tematika és a forgalom szabta követelmények ezt lehetőleg nem teszik, mert például a közlekedési ismeretek tárgyköre sem szűkíthető csupán a közúti közlekedés szabályaira; azokra alapozva magába öleli a közlekedési etikát, a közlekedési taktikát, s a gépjármű-mozgásismeret és vezetéstechnika (a közlekedési dinamika) legfontosabb tudnivalóit is. Ez a négy tárgykör úgy forr egybe, hogy a közlekedés korszerű taktikája — a defenzív vezetés — a közlekedési szabályok alapos és elmélyült ismeretére épül. A sajátos közlekedési erkölcsi szelleme hatja át, és a gépjármű mozgástörvényeinek megfelelően beidőzített vezetéstechnika segítségével valósul meg.

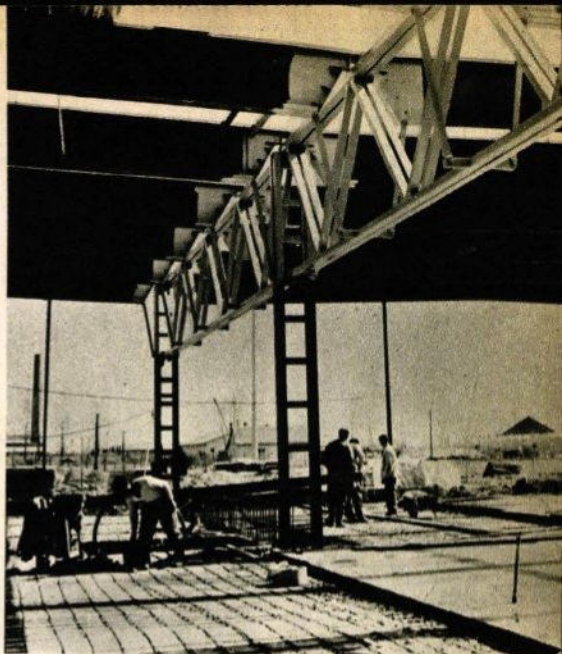
Úgy gondoljuk, hogy a szakoktatói tanfolyamok hallgatói — vagy a tanfolyammentesen vizsgázók — a sikeres vizsgát követően jóleső érzellemmel állapítják meg, hogy tudásuk gyarapodott, eddig szerzett tapasztalataik és ismeretük rendszerbe foglaldtak. A közúti forgalomban résztvevők és a közlekedés rendjének, biztonságának felelős tényezői pedig rövidesen tapasztalni fogják, hogy a gépjárművezető-képzéssel hivatásszerűen foglalkozók tudásának elmélyítése, gyakorlatának rendszerbe foglalása milyen minőségi változást hoz az új gépjárművezetők szám szerint egyre növekvő táborának felkészültségében és felelősségérzetében egyaránt.

KALIVODA ALAJOS tanár,  
az Autóközlekedési Tanintézet tanulmányi osztályának vezetője



**AFIT**-emlékével látják majd el a most Szentesen, Makón, Gyulán és Kecskeméten épülő új karbantartó állomásokat, amelyek évi 100 ezer üzemórás kapacitással tudnak enyhíteni az alföldi autók szervizgondjain, javítási problémáin. Ezek a könnyű-acélszerkezetes új AFIT-állomások tervszerűen illeszkednek az országos motorizációs program hálózatfejlesztési terveibe. Az Alföld új autójavító üzemel várhatóan ez év végétől, illetve 1973 elejére már működnek. Tevékenységük a szokásos szervizjellegű karbantartási munkákon kívül kiterjed karosszéria javításokra is, mert arra törekszenek, hogy univerzális autójavítókat alakítsanak ki a modern csarnokokban. Ezeknél az egységes stílusú épületeknél az ideális technológiai folyamatok bevezetését nem zavarják belső tartóoszlopok. Azt talán mondanunk sem kell, hogy egészséges, világos munkahelyeket teremtenek. Es talán azt sem kell hangsúlyozni, hogy az ország más területein is mennyire várják autósaink az új szervizeket, amelyek jól felszerelt alkatrésraktárral, jól képzett emberekkel, jó számszámokkal, műszerekkel, jó munkát végeznek.

Azt is tudjuk, hogy jelenleg súlyos gondok terhelik mind az autósokat, mind az autójavító ipart, és éppen ezért nagy örömmel fogadjuk a kibontakozás minden biztató jelét. Többek között a félszáz AFIT-szervíz mellett működő sok más vállalati és szövetségi autójavító terveit, amelyek ugyancsak lépésről lépésre bővítik hálózatukat.



(Varga Ferenc felvétele)

## SZERVIZEK, AUTÓJAVÍTÓK

Igy például a múlt év nyá-  
ra óta új, korszerű, egy  
műszakban 50-60 autót  
fogadó szervíz működik Mis-  
kolcon a Finommechanikai Ja-  
vító Vállalat

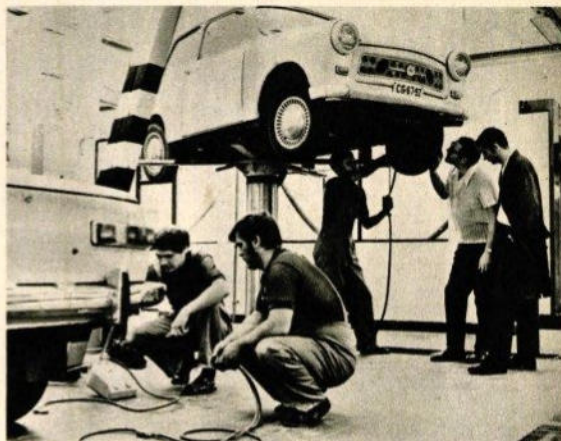
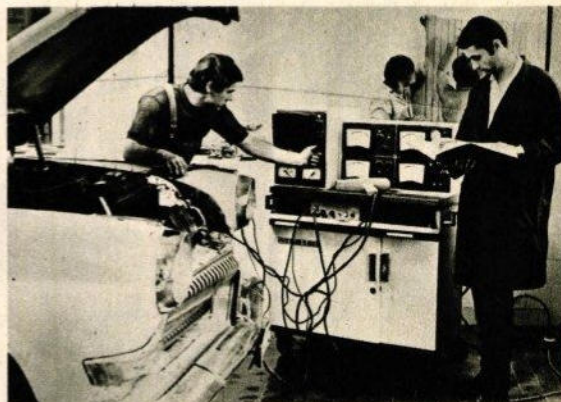
### VIMELUX

emlékéjével. Ennek a szerviznek a vezetői ugyancsak gondoskodtak a legjobbnak ismert berendezések, diagnosztikai műszerek alkalmazásáról, az új üzem dolgozóinak szakmai továbbképzéséről, és arról is, hogy a kocsik tulajdonosai figyelemmel kísérhessék az autóikon végzett szervizmunkákat. A miskolci Búza tér 6. alatt működő autójavító munkájáról mutatunk itt néhány képet, megemlítve, hogy Mirkoz gyártmányú gőzsugaras tisztítót is használnak a hagyományos alvázmosás mellett. A svájci Valvoline korróziógátló anyagokkal végzik a vázszerkezetek, illetve a karosszériák üregek részének bevonását. Vállalják a kocsik időszakos műszaki szemlékre történő előkészítését, valamint műszeres vizsgálatát. A modern készülékek segítségével határozzák meg a vizsgált járművek állapotát, és autotechnikai tanácsadásra is van megfelelő emberük.



Görgös fékpad a fékhatás ellenőrzésére, a fék beállítására, optikai mérőműszer a mellő futómű vizsgálatalhoz, oszcilloszkópos motorvizsgáló, műszeres gyújtásbeállítás, szakszerű karburátor-munkák a VIMELUX szervizében Miskolcon

(Kóbor Pál felvétele. Miskolci Fotóklub)



**VFV**-emlékéjével jelzik a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Vas- és Fémipari Vállalat üzemelt és azt az öt autójavító-karbantartó telepet is, amelyek Mezőkövesd, Leninváros, Kazincbarcika, Encs és Sárospatak területén működnek. A vállalati központ most levélben értesítette szerkesztőségünket, hogy Tokajban már építés alatt áll egy újabb autójavítójuk, de 1973-ra Szerencsen is építenek egy szervizállomást. Nagyon jó gyakorlat, hogy a tavasz idején vasárnaponként ankétokat rendez a vállalat, hogy jobban megismerje a magánautósok igényeit, és az elhangzott javaslatokat munkájuk során hasznosíthassák. Eddig Leninvárosban, majd Mezőkövesden hívták meg ilyen jellegű megbeszélésekre ügyfeleiket, április 23-án pedig Kazincbarcikán az Egressy Művelődési Otthonban rendeznek újabb találkozót.

# AUTÓSOKNAK

KOCSIÁTVÉTELI  
SORSZÁMOK  
LAPZÁRTAKOR,  
ÁPRILIS 14-ÉN



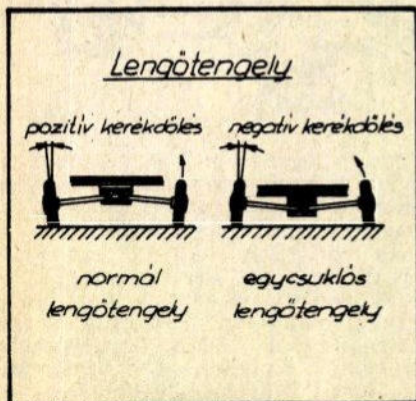
## EGY ÚJ MERKUR-SZALON



## VÁLASZ A MÉH-TŐL

„Lapjuk f. évi 5. számának 10. oldalán „Egy autóróncs” címmel közlemény jelent meg, amely szerint sem a MEH Vállalat, sem pedig az Autóker nem vette át az autóróncs tulajdonosától a megmaradt alvázat. Fel tették a kérdést: mi történjék hasonló esetben az autóróncsokkal? Bizonyára ismeretes, hogy a MEH Nyersanyaghasznosító Tröszt keretében működő vállalatok feladatköre a különböző hasznosítható hulladékanyagok, így a vas- és színesfémhulladék átvétele is. Amennyiben tehát magánszemély gépkocsi-alvázat vagy karosszériát — kizárólag vasanyagot — kíván átadni, azt előzetes értesítés mellett Budapesten a X., Gránátos u. 3. és a XXI. (Csepel), Rákóczi út 183. alatti MEH-telepekre szállíthatja. Vidéken általában a megyeszékhelyeken vannak a nagyobb befogadóképességű átvételepek. Átadás előtt tehát a karosszériát vagy egyéb autóróncsot az idegen anyagoktól (textil, üveg, műanyag stb.) mentesíteni kell.”

Ezúton köszönjük a fent idézett hivatalos választ, illetve intézkedést.



I  
S  
K  
O  
L  
L  
A

A lengőtengely a független kerékelfüggesztés egyik jellegzetes szerkezete. A független felfüggesztés lényege, hogy a közös tengelyvonalú egyik kerék a másiktól teljesen függetlenül elmozdulhat. Es a lengőtengely jellemzője az is, hogy amíg a differenciálmű a vázhoz vagy a karosszériához mereven csatlakozik, a hozzá csatlakozó kerekek a két féltengelyen, síkjukból kitérve, köríven mozdulhatnak el.

Lengőtengelyt korábban általában a hátsó futóműnél alkalmaztak, de a frontajtás elterjedésével természetesen a mellő futóműnél is gyakoribbak az ilyen jellegű megoldások.

A merevtengelyről való áttérés az autotechnikában elsősorban azt sürgette, hogy a legtöbb konstrukciónál alapvetően fontos volt a rugózatlan részek, a rugózatlan tömegek súlyát csökkenteni. A nagy súlyú rugózatlan szerkezeti elemek nehezen mozdulnak ki helyzetükből, ha pedig kimozdulnak, lengésük hosszabb. Mint tudjuk, a súly a rugózás szempontjából is igen jelentős tényező. Mennél kisebb a rugózatlan részek súlya, annál célszerűbben lehet kialakítani a rugózást, biztosítani a kerekek és a talaj közötti ideális kapcsolatokat.

A lengőtengelyes megoldások egyik változata az úgynevezett egycsuklós konstrukció, amelynél a féltengelyek a szokottnál hosszabbak, és csuklópontjuk is mélyebbre kerül. Ugyancsak gyakoriak a negatív dőlése beállított kerekek, amelyek adott esetben szintén javítják a kocsi stabilitását, úttartását.

## AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

### ÁPRILIS 23.

Debrecen  
Gödöllő  
Komárom  
Miskolc  
Nyíregyháza  
Siófok  
Szeged

### ÁPR. 27., csütörtök

Eger  
  
ÁPRILIS 30.  
Debrecen  
Erd  
Kecskemét  
Miskolc  
Nyíregyháza  
Szarvas  
Szeged  
Zalaszentgrót

### MAJUS 6., szombat

Keszthely

### MAJUS 7.

Balassagyarmat  
Cegléd  
Debrecen  
Gyöngyös  
Győr  
Gyula  
Kaposvár  
Kiskunfélegyháza  
Kiskunhalas  
Miskolc  
Nyíregyháza  
Pécs  
Szeged  
Szentés  
Székesfehérvár

### MAJUS 8., hétfő

Dabas

### MAJUS 10., szerda

Szentlőrinc

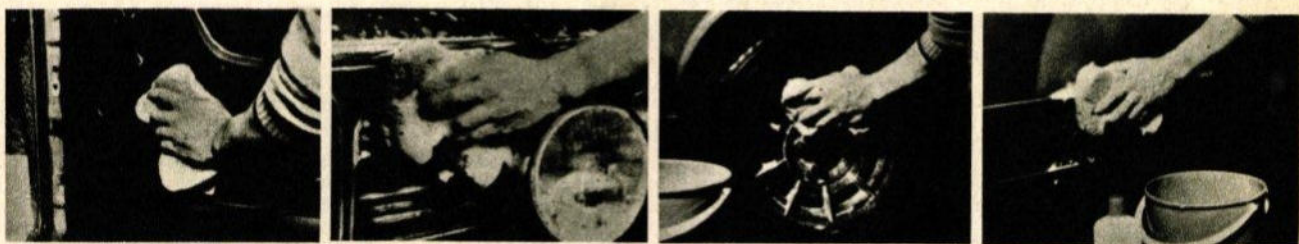


**B**ár az elmúlt télen a magyar utakon csak elvétve talákoztunk szózott felülettel, mégis szükséges alaposan szemügyre venni a kocsikat, különösen azok eldugottabb részeit. Az autók az enyhe tél ellenére is meglepően nagy károsodást szenvedtek.

A szervizekben szerzett tapasztalatok alapján azokon a gépkocsikon, amelyeket ősszel nem kezeltek szakszerőn, több helyen mutatkozott jelentős, néhol tenyérnyi rozsdafolt. Ilyen károsodásokat még egészen új, 1–2 éves kocsikon is találtunk. A krómzott felületek belső részein szinte típusától függetlenül jelentkezett korrózió. E tapasztalatok alapján javasoljuk, hogy a tavaszi nagy-takarítás keretében, vagy azután is távolítsuk el a rozsdát a fémfelületről, és a megtisztított felületet lássuk el valamilyen bevonattal. A téli időszakban megindult korrózió nyáron a gyakori mosások hatására tovább terjed.

A rozsdával borított felületek kezelésére több módszert lehet alkalmazni. Ha jól hozzáférhető helyen van a megtisztítandó — eredetileg festett — felület, drótkéfével tüntessük el arról a rozsdafoltokat. Az alaposan drótkéfézett felület sem lesz azonban teljesen fémtiszta, tehát a festéstől függően tovább kell kezelni. A padlózat javítására legcélszerűbb a *Katepor*. A drótkéfézés után zsírtalanítani kell a felületet (akár *sampon* is jó), és megszáradása után át kell festeni a megtisztított részt.

# Rozsdafolt, vagy ragyogás



A *Katepor* színe fekete, amit figyelembe kell venni. Világosabb színű a *Lobakon*, vagy a *Tectyl-506*, amely barnás bevonatot képez.

Az ajtók belső részein a rozsdás felülethez nem férünk hozzá drótkéfével, itt rozsdáátalakító vegyszereket kell használni. Ilyen célra több termék is kapható (*Ferroxol*, *Ferrotan*, *CR-25*, *Ferropassit* stb.). Ezek az anyagok ecsettel felkenhetők; általában 10–30 perc alatt feloldják a rozsdát, és passzíválják a felületet.

A rozsdáátalakítót két-három rétegben kell felkenni a felületre. A használati utasításban ezt pontosan leírják, valamint azt is, szükséges-e lemosni a maradék oldatot a foszfátózás befejezése után. A foszfátréteg a vas színtől eltérő, jellegzetes szürke színű, ennek megjelenése jelzi a védőréteg kialakulását. A passzívált felület jó festékalap, korrózió-állósága önmagában azonban csak napokig érvényesül, tehát feltétlenül kell rá valamilyen védőbevonat. A passzív réteg, amit a rozsdáátalakítók képeznek, csak néhány mikron vastagságú, szemben egy festékbevonattal, amely 100–150 mikron vastagságú.

Néhány rozsdáátalakító használatakor száradás után fehér por marad a felületen. Ezt festés előtt (száraz ecsettel vagy ronggyal) el kell távolítani. A belső, nem látható felületeken az említett anyagok használhatók, a külső, látható részekben célszerű festeni a felületet. Fedőfestékként legjobb a gyárilag használt festék. Ha ilyen nem áll rendelkezésre, *Neoluxot*, vagy esetleg *nitrozománcot* lehet használni. Festéskor alapozni is kell a fedőréteg alá. Erre a célra a korróziógátló alapozó a legjobb (*Wash-Primer*, *Reaktív korróziógátló alapozó* stb.). A *minium* használatánál vigyázni kell, mert az a korszerű festékek egy részével „nem fér össze”.

A tavaszi karbantartás terjedjen ki a kocsizhoz tartozó pótalkatrészek, szerszámok felülvizsgálatára is. Vizsgáljuk át, tisztítsuk meg valamennyi szerszámunkat, különösen akkor, ha azok tárolási helye nedves volt. A szerszámoknál azt is nézzük meg, hogy a mozgó részek nem rágódtak-e be. Ha igen, kenjük be zsírral, vagy olajjal.

Sok autós rendelkezik már különböző nagyságú és tartalmú *aerosol*-os dobozokkal. Ezeket a különböző *spray*-ket lehetőleg száraz, hűvös helyen tároljuk; vigyázzunk arra, hogy a nyár folyamán se legyenek olyan helyen, ahol a hőmérséklet 35–40° fölé mehet. Azokat az *aerosol*-dobozokata, amelyeket a tél folyamán nem használtunk, de az autós idényben szükség lehet rájuk,

próbáljuk ki, mert ha rosszul zár a kupak, a gáz elillanhat.

A nyári idény kezdetére célszerű felújítani az autópótlási cikkek készletét is: a különböző polírozó anyagokat, samponokat stb. Ezeknek kiválasztásánál legcélszerűbb a saját gyakorlati tapasztalatok alapján elindulni, és talán csak a samponok kiválasztásához lehet szempontokat adni.

Üzleteinkben már több hazai gyártmányú sampon is szerepel a sokféle külföldi mellett. Tapasztalataink szerint a hazai samponok egyenértékűek a külföldiekkel, sőt bizonyos tulajdonságaikban jobbak is azoknál. Célszerű olyan anyagot kiválasztani a mosáshoz, amelyik korróziógátló anyagot is tartalmaz, mert a mosás során az üregek részébe kerülő víz ilyen sampon alkalmazásakor nem okoz korróziót. Korróziógátló tulajdonságok szempontjából igen jó tapasztalatokat szereztünk a hazai gyártmányú *Autonet* autósamponnal.

**Dr. Lábódy Imre**  
tudományos csoportvezető

# A SZOVJET ÉS LENGYEL FIAT-KOCSIK

## feszültség szabályozója

Az autóiparban még ma is újdonságnak nevezhető generátorról, mint a modernebb típusok áramforrásáról, lapunkban ugyan már többször volt szó, most azonban már a generátor feszültségének szabályozásával időszerű gyakorlatilag is foglalkozni. A 412-es Moszkvics kocsi is generátorral működnek, de különösen sok már a lengyel és a szovjet Fiat — a Zsiguli, vagyis a Lada — a hazai forgalomban.

A váltakozó áramú generátorban a feszültséget ugyanolyan elv alapján állítják elő, mint a dinamóban. A különbség csak az, hogy a mágnespólusok forognak körül, és a belőlük áradó erőtér metszi forgás közben a helyben álló vezetőket, míg a dinamó esetében a vezetőket forognak körül és a pólusok állnak mozdulatlanul. Minthogy mindkét esetben a vezetők metszéséből adódik a feszültség, nyilvánvaló, hogy a szabályozás is mindkét esetben azonos elvet követ. Ez igaz, mert a váltakozó áramú generátorban is, akár csak a dinamóban, a mágnespólusok gerjesztésének változtatásával szabályozzák a feszültséget. Csakhogy ennek az elvnek gyakorlati megvalósítása már eddig is számos változatban jelent meg, amelyek korántsem annyira egységesek, mint a hagyományos dinamó feszültség szabályozási megoldásai. Ez világos, ha csak arra utalunk, hogy generátorok esetében az elektronikus szabályozás sokféle kivitelben található, míg a rezgőkapcsolós gyors szabályozók is megállják a helyüket.

Általában kis és közepes generátorokhoz, maximálisan 40—50 A terhelési határig, zömében rezgőkapcsolós szabályozókat használnak és ritkán találunk tranzisztoros megoldásokat. Ugyanakkor 50 A terhelési határon fölül — és főként 24 V-os hálózatokban — csakis elektronikus szabályozókat használnak.

A lengyel és a szovjet Fiat-kocsikon közepes teljesítményű generátor van, ezért rezgőkapcsolós gyors szabályozó tartozik hozzájuk, amely kapcsolási megoldásában a Fiat-gyár szabadalmát képezi.

Ezzel összefüggésben fel kell hívni a figyelmet arra, hogy a váltakozó áramú generátorok rezgőkapcsolós szabályozói kapcsolástechnikailag különböznek a dinamók szabályozóitól, mégha mechanikai elemeik azonosak is azokéval.

Elvi különbség az egyenáramú és a váltakozó áramú áramfejlesztők között, hogy a generátoroknak előgerjesztést kell adni, mert nem indul meg kielégítő módon a feszültségképződés a remanens mágnesség hatására. Továbbá eltér a megszokott módtól — generátorok esetében — a töltésjelző lámpa kapcsolása is. Nem olyan egyszerű megoldású, mint a dinamók esetében. Mindkét különbséget megfigyelhetjük a Fiat-kocsik generátorának szabályozása kapcsán.

A mellékelt ábrát figyelemmel kísérve, látjuk, hogy a gyújtás bekapcsolásakor az akkumulátor árama mint előgerjesztő áram a szabályozó zárt érintkezőin keresztül a generátor gerjesztő tekercsére jut. Az előgerjesztő áram útja: **Akk+**, **30/1**, **15**, szabályozó **15**, **é1**, **é2**, **67**, gerjesztőtekercs **67**, test, **Akk-**. Ugyanakkor kigyullad a jelzőlámpa, mert áram folyik rajta keresztül: **Akk+**, **30/1**, **15**, **86**, **87**, **k1**, **k2**, **30/51**, **JL**, **Akk-**. A szabályozó **R** és **Sze** ellenállás nem engednek számottevő előgerjesztő áramot a gerjesztő körből elfolytani.

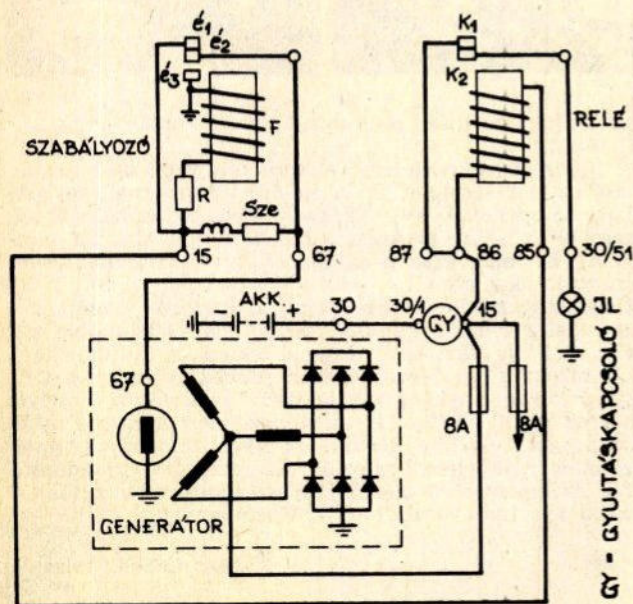
Amikor a generátor megindul, hamar eléri a töltőfeszültséget, és megindul a töltőáram, amelynek útja: a három fázistekercs, a pluszdiódák, **30**, **Akk+**, **Akk-**, test, mínuszdiódák, fázistekercsek. Minthogy ekkor a generátor feszültsége már nagyobb az akkumulátorénál, ezért átveszi a saját gerjesztését a **30** és **30/1**-től kezdve az előgerjesztés fent részletezett vonalán.

Figyeljük meg az ábrán, hogy a relé **86**-os csatlakozójáról ágazik el a relé tekercsének a vezetéke. A tekercs a következő áramkörben folytatódik: **85**, csillagpont, fázistekercsek, pluszdiódák, **30**, **30/1**, **15**, **86**. Amíg a generátor áll, nem folyhat áram ebben az áramkörben. Ha a generátor működni kezd, akkor a három fázisfeszültség egyutas egyenirányításából eredő feszültség rész érvényesül és áramot indít a relé tekercsén keresztül. A relé fegyverzetének a rugóját úgy állítják be, hogy a tekercse akkor húzza be, amikor a generátor eléri a töltőképességet. Ekkor megszakad **k1-k2**, között a jelzőlámpa áramköre, és a lámpa kialszik. Magától értetődik, hogy a relé ismét zárja az áramkört és a lámpa kigyullad, ha a generátorban vagy a feszültség szabályozóban valami rendellenesség megzavarja a normális feszültségi állapotot.

Amikor a generátor eléri azt a feszültség határt, hogy a szabályozásnak meg kell indulnia, akkor az **R** ellenállás annyi áramot enged az **f** tekercsbe folyni, hogy az meghúzza a fegyverzetet. Az **é2** érintkező elválik az **é1**-től, a gerjesztő áram tehát kénytelen a fojtótekercsen és az **Sze** szabályozó ellenálláson áthaladni. Ezzel csökken a gerjesztés és vele a generátor feszültsége, vagyis megindul a rezgőkapcsolós szabályozás ismert menete.

Nagy fordulatszámra a generátor feszültsége valamilyen mértékben növekszik, és ezért a szabályozó fegyverzete egészen behúzódik. Amint **é2** érintkező elválik az **é1**-től, a gerjesztő áram testre záródik. A gerjesztés erre a pillanatra gyakorlatilag megszűnik. A két érintkező további működése folytán a generátor feszültsége még a megengedett legnagyobb fordulatszámra sem lépi túl az előre beállított legnagyobb értéket.

A feszültség szabályozóban elhelyezett fojtótekercsre több feladat hárul. Ohmos ellenállásával mindenekelőtt hozzájárul a szabályozó ellenállás működéséhez, a feszültség szabályozáshoz. Amikor nagy fordulatszámra **é2-é3** érintkezők a gerjesztő tekercs rövidre záródik, a keletkező önindukciós feszültséglökést nem engedi a hálózatba jutni. Végül csökkenti az **é2-é3** között fellépő szikrázást, mert áthidalja az **f** tekercset, és fojtja ennek induktív feszültséglökését.



Tömösi M. Jenő

„Nagy baj lesz, de nem én mondtam...”

ANGLIAI  
TUDÓSÍTÓNK,  
A. FRANKL  
BESZÁMOLÓJA

## A GENFI AUTÓSZALONRÓL

Nem könnyű dolog nem cinikusnak lenni Genfben 1972-ben. Az autók szépek, csillognak, a manekenek már lényegében semmi ruhafélét sem hordanak, a public relations (erre nem tudok magyar szót) emberei a különböző autós cégek megbízásából úgy töltik a pezsgőt, mintha a csapból folyna, mindenki mosolyog, minden autós cég éppen most döntött meg minden rekordot, emberek, akik 24 órája búcsúztak el egymástól, úgy ölelkeznek, mint testvérek, akik 20 éve nem látták egymást, — szóval: sok a képmutatás és kevés a valóság. Ugyancsak sok lesz a baj, de egyelőre még mindenki mosolyog.

Az ugyanis a helyzet, hogy minden gyár — a Fiat, a VW, a *British Leyland*, a *Renault*, a *Volvo*, a *Saab* — mindenki úgy költi a fontok millióit, mintha jövőre csak az ő kocsijuk után érdeklődne a nyugat-európai publikum. Pedig az igazság az, hogy egy-két éven belül több lesz az új kocsi az üzletekben, mint a vevő.

Aki csak egy kicsit is követi a világ autógyárainak sorsát, már ebből a pár szóból is rájöhetett, hogy a bajt a japánok fogják okozni. Svájcban nincs autóiipara, de az emberek, mint ez köztudomású, meglehetősen jómódúak. Itt nincs patriotizmus, itt mindenki — a svájci Monteverdi márka vevőinek kivételével — azt vesz, amit akar, ami tetszik. Ezért jó mérleg mindig az itteni autósipar állása.

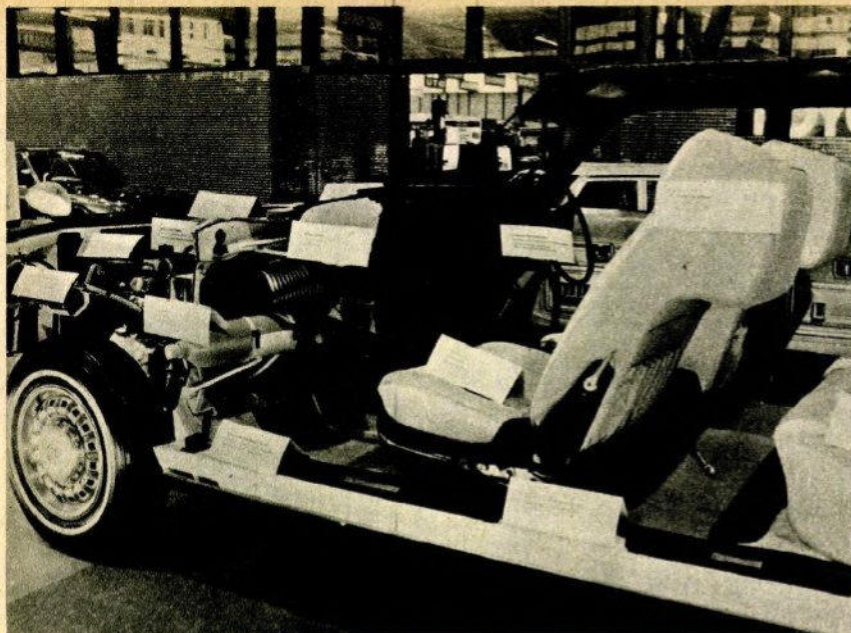
Mint a tabella mutatja, az *Opel* vezet 28 000 kocsival, és az se meglepő, hogy a VW, a *Renault* és a *Fiat* is közel 20 ezer kocsit adott el 1971-ben. Az viszont, hogy a *Toyotáék*, akik 1967-ig egyetlen kocsit se adtak el itt, most már 14 ezernél tartanak, — fantasztikus. Az 1972-es cél közel 30 000 kocsi, ami azt jelentené, hogy a *Toyota* lenne az első márka Svájcban!

Most, hogy a japán yen ára felment a dollárral szemben, a japánok nem olyan versenyképesek Amerikában, mint eddig. Ezért álltak most rá teljes erővel az európai piacra. Igen ám, de Nyugat-Európa autóiipara már most is több mint 10 millió kocsit épít évente, és a *Renault* vagy a *Fiat* főnökeinek az 1972. vagy 1973. évekre való tervezésében semmi esetre sincs hely 100 000 japán kocsira.

A Genfi Szalon újságírói és az autós szakértők szerint a *Chrysler*-gyár lesz először bajban. Az *Imp* és az *Avenger*, amelyről nemrég írt az *Autó-Motorban* egy

A Szalon jellemzői az elegáns csarnokokban csillogó kocsik, amelyek itt persze csak akkor keltenek feltűnést, ha még valóban újak, vagy parádés bemutatással vonják magukra a figyelmet. A BLMC Triumph Dolomite típusát például ilyen „hűtődíszszel” mutogatták, az olasz Zagato „Milanina” elektromos törpeautója — 50 km/ó végsebességre — viszont a manekenek nélkül is érdekes





A japánok felismerték, mit kell itt bemutatni. Például egy csupaszból Toyota-vázat is táblákkal teletűzdelve. A táblák feliratai korszerű berendezésekre, főként biztonsági berendezésekre utalnak. Olyanformán, ahogyan rajzunk is szemlélteti: 1: frontális ütközéskor működő légszákhalózat, vagyis egy automatikusan felfúvódó védőpárna, amely a vezető elé kerülve csökkenteli a sérülési veszélyt — 1a: radaradó — 1b: radarvevő — 1c: oszcillátor — 1d: komputér — 1e: nitrogénpalack — 1f: a veszélyhelyzetben felfúvódó nitrogénes légszák — 2—3—4: újszerű berendezések a kipufogógázok mérgező hatásának csökkentésére — 5: a mérgező benzingőzök szűrésbetéte — 6: Multiplex-rendszerű elektromos vezetékhálózat — 6a: komputér — 6b: elosztódoboz — 6c: úgynevezett SMN (Singlewire Multiplex Network) kábelek — 7: biztonsági kormány — 8: kétkörös biztonsági fék — 9: biztonsági ülések — 9a: energialelnyelő betét — 9b: biztonsági támla-csukló — 9c: beépített fejtámasz

Angliát járt tudósító, bizony nem nagy siker. Az Imp a Minit próbálta utánozni, de nem jól, az Avenger pedig a Cortinát, szintén nem nagyon sikeresen. Egész Angliában ezt a két kocsit lehet csak több hét várás nélkül megkapni. A Simca, amely ugyancsak a Chrysler tulajdonában van, szintén nem áll túl jól, az 1000-es már nagyon-nagyon öreg, az új 160/180 pedig igazán nem arat babérokat. Mivel a Chrysler angolai gyárai már veszteségesek, és mivel a Chrysler-Simca Franciaországban sem arat sikereket, a legtöbb szakértő szerint a Chrysler európai operációja lesz a nagyon kemény versengésnek az első áldozata. A Vauxhall, a General Motors angolai fiókcége szintén nem áll valami jól, mindig legalább két lépéssel az Opel mögött baktat.

A VW nagy bajban lehet hamarosan, az eredeti „bogár” már nem örvend olyan népszerűségnek, mint azelőtt, és a 411 sosem volt egy keresett márka. Az új kis VW-ből 50 prototípus szaladt, amikor az új főnök, Leidig úgy döntött, hogy nem tartja elég jónak. Ez azt jelenti, hogy a VW vesztett sok-sok millió fontot valamin, amiből egy fillért se fog visszakapni. Habár megvették az Audit és az NSU-t, szerintem ez nem elég ahhoz, hogy soká tartásuk az iramot egy új és modern kocsi nélkül.

A Fiat cég sokkal jobban állna, ha nem lenne annyi problémájuk a sztrájkok miatt. Az 500-as még mindig több mint 300 ezerre jó évente magában Olaszországban, a 127-es és a 128-as az év autói voltak, és nagyon jól mennek otthon és külföldön, a 124-es és a 125-ös szintén kelendő, és ami a legfontosabb, Giovanni Agnelli volt annyi előrelátása, hogy megépítse azt az óriási gyárat a Szovjetunióban, és legyenek gyárai Lengyelországban, Jugoszláviában, Spanyolországban és Latin-Amerikában is.

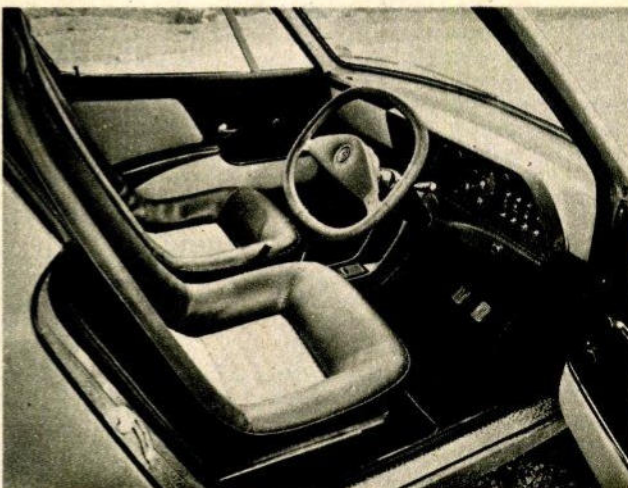
Itt, Genfben nagyon nagy érdeklődést keltett a Lada (a Zsiguli), amely mindössze 8000 svájci frankért előnyös jó vétel. Az itteni importőr hangsúlyozza az orosz telet kibíró, 146 km/órás kocsi robusztus kivitelezését; én nem lennék meglepve, ha nagy siker lenne, pláne itt, ahol télen sok a hó és nagy a hideg.

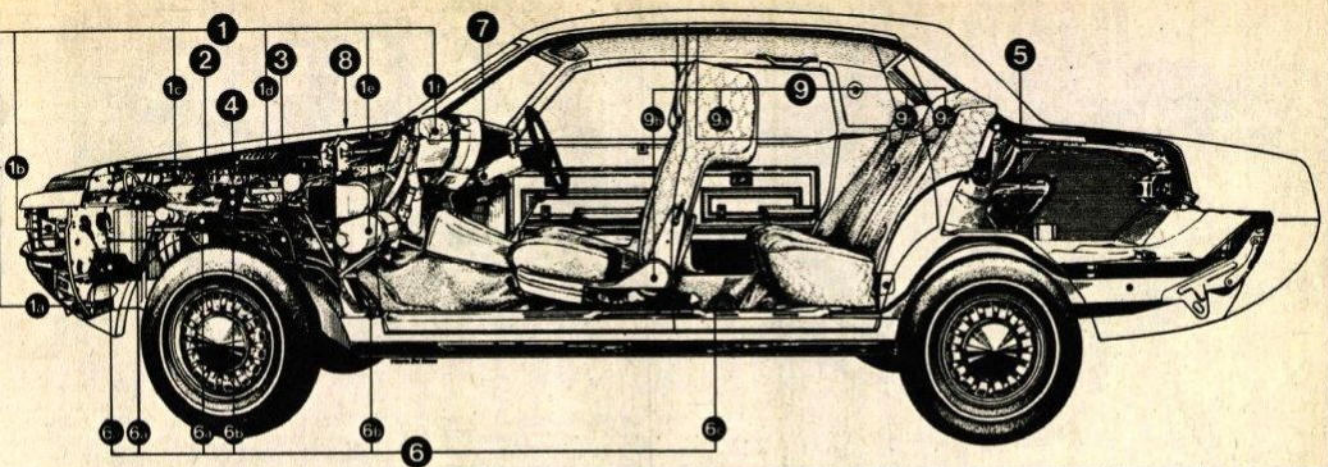
Az új kocsik közül talán három van, amely különösen érdekes olvasóink számára. Az új Opel Commodore, a Ford Granada és a Renault-5, amelyekről már volt a lapban szó. De ez a kis R-5 sokkal fontosabb, mint amilyennek látszik. Legalább olyan jó, mint a Mini vagy a Fiat-127, és olcsóbb, mint bármelyik! A többi új kocsiból nem hiszem, hogy sok megfordul majd Pesten...

Az új Jensen-Healey sportkocsi elsősorban az amerikai piacra készült, és Angliában nagyon büszkék rá. Ez persze nem azt jelenti, hogy sikeres is lesz. A gyáron kívül még senki sem vezette, és így korai lenne az ítélet. A többi új kocsi inkább az álom — mit veszek, ha megnyerem a főnyereményt — csoportjába tartozik. A



A British Leyland Motor Corporation Limited, vagyis a BLMC egyesülés, amelynek benzinmotoros Minijel világszerte ismertek, most egy még minibb járművet is megcsillantott. A szimpatikus városi autócica formáját az olasz Michelotti tervezte, és a kétféles karosszéria egy 3,9 lóerős villanymotort, no meg jó néhány akkumulátort rejtget. A kényelmesnek, praktikusnak látszó kocsival 53-64 km/óra sebesség érhető el





Az új Vauxhall Ventura és az új Opel Commodore arca. A két kocsi arányából és főbb vonásaiból kitűnik, hogy közös szülőik a General Motors tervezői, de a részletekből már jól látszik, hogy melyik is az angliai gyártmányú, vagyis a konzervatívabb hatású Vauxhall. A VX 4/90 típus négyhengeres, 2,3 literes, kétporlasztós, 111 lóerős motorral szerepelt, de már van hozzá 3,3 literes, 123,5 DIN lóerős, hathengeres motor is. Természetesen a lendületesebb vonalú Opelek szokás szerint rengeteg variációban kerülnek gyártásra

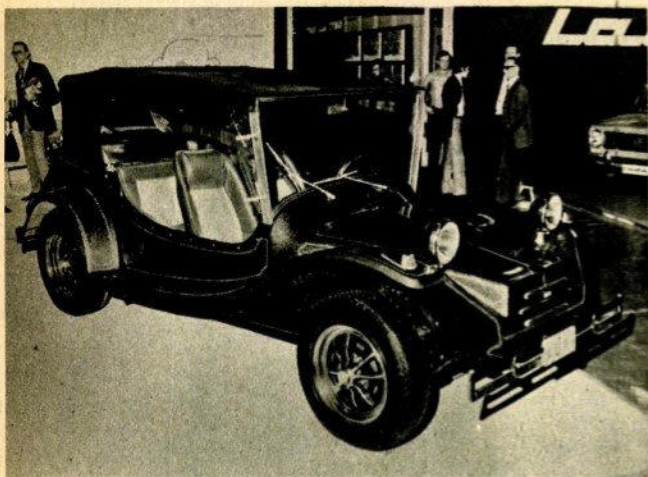


Commodore Limousine



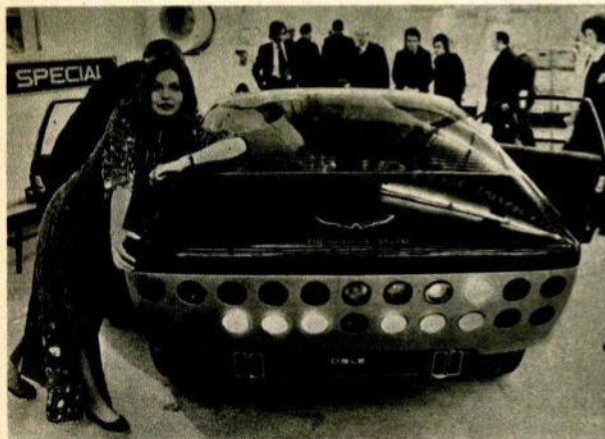
Commodore Coupé





Bár az AUKI-felírtos Vicky-Buggy feltűnőbb, mint a Genfi Szalonon éppen ennek szomszédságában kiállított „Lada”, itt mégis nagyobb érdeklődés övezte a Togliattiban készült, már Svájcban is kapható, jó hírű szovjet újdonságot

Egy igazi „nagyemő” a Ferrari Dino-246 GTS jelű kocsija, felírtított Pininfarina-karosszériával. A frissítés itt a tetővonalra, a könnyen kiemelhető, sötét színű betétre vonatkozik. Tény, hogy ebben a torinói rakétában a 2,5 literes közép motor 7600 fordulatonál 195 lóerőt ad. Arról, hogy ezzel a lapos autóval ennyi lóerő milyen sebességre képes, hivatalosan nemigen szoktak beszélni, de akit már megelőztek egy igazi Dino-kocsival, az biztosan tudja, hogy jóval 200 fölötti tempóval hagyják le



Ilyen is létezik... A komoly angol Aston Martin DBS-szerkezetre húzott, Ogle-tervezésű karosszériája hátul egy játékos lámpasorral. Aki éjszaka követ majd egy ilyen 5,3 literes, V8-as motorral épített kupét, amelynek esetleg mindegyik hátsó fényét egyszerre gyújtják ki, az furcsán érezheti magát...

Oránként legalább 300 kilométeres sebesség! Ezt tudja az „Ital Design” formatervező irodából kibocsátott — Giugiaro rajzai szerint készített karosszériával bemutatott — Maserati Boomerang, amelynek alapja a korábbi Maserati Bora típus

Monteverdi Berlinetta — az egyetlen svájci kocsi — 300 km/órát megy, 7 literes Chrysler-motorja van, és 10 000 angol fontba kerül. En akkor se venném meg, ha milliomos lennék; akkor már inkább a valóban szenzációs, Giugiaro által tervezett Boomerangot választanám. A Commodore egy 2,5 literes változata a pár héttel ezelőtt kijött Opel Rekordnak. Éppen most próbáltam ki az 1900 köbcéntis automatikus Opel Rekordot, nagyon jó kocsi. A felülvezérelt motor, az automatikus sebváltó első osztályú.

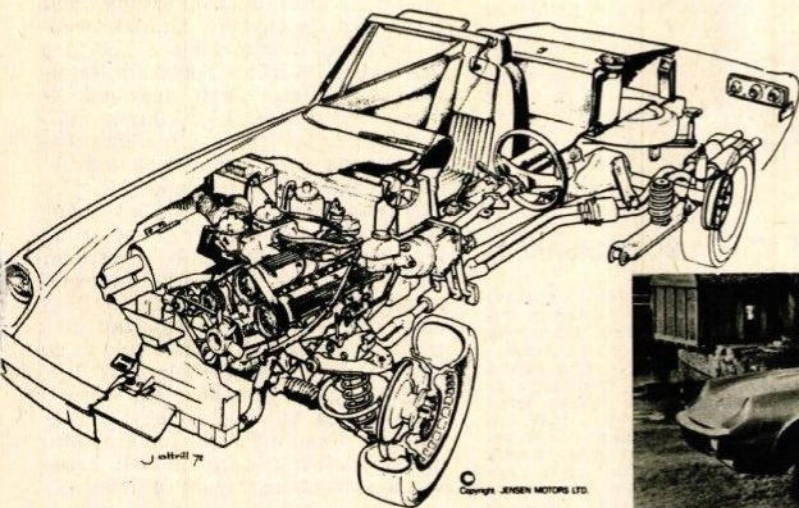
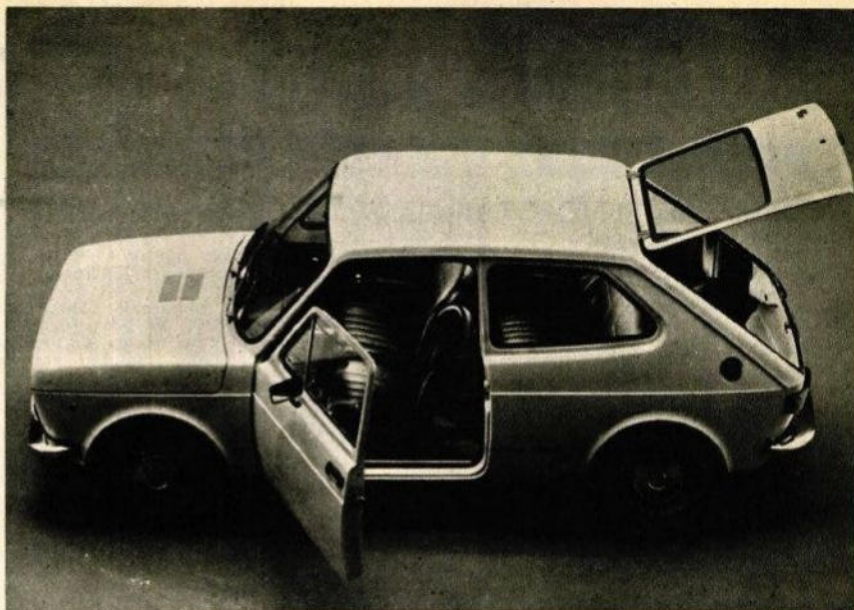
A Commodore 185-öt ment az autópályán, de sajnos nagyon zajos volt, elsősorban az első és második sebességben. A Michelin KAS gumik és az újabb Opel-kerékfelfüggesztés segítségével esős úton is sikerült a hajtűket zavar nélkül venni. Hamarosan lesz egy 2,8 li-

teres verzió, én megvárnám. Kitűnő kocsi lesz. Az új Ford Granadát még nem vezettem; a motor maradt a régi, de a karosszéria nagyon hasonlít az Opelre. Sokkal szebb, mint a Taunus és a Zodiac volt, az instrumentáció, sajnos, még mindig nem valami különös. Amikor egy új autó jön ki Európában, a public relation-emberek mindig azon igyekeznek, hogy valahogyan felhívják az autósok figyelmét rá, hogy egy kis propagandát csináljanak. Ez alkalommal a Fordnak ritka nagy szerencséje volt. Van Angliában egy TV-cég Granada néven. Ennek a főnöke, amikor megtudta, hogy a Ford ugyanígy akarja hívni a kocsit, beperelte a Fordot. Persze minden újság csak erről írt — a sok ingyen hasáb több ezer fontba került volna, ha hirdetésként veszi meg a Ford! Persze, mire a TV-cég perelt, már el-



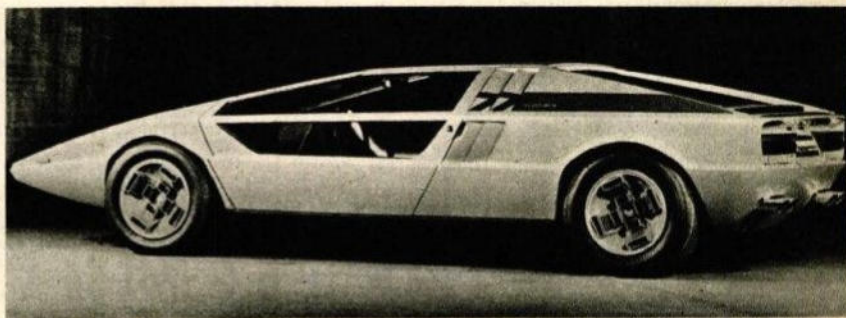
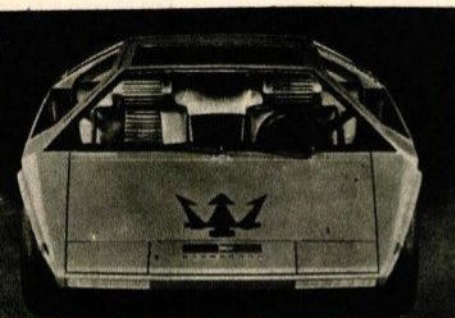


A múlt évben még csak az olasz Mo-  
retti variálta így a normál 127-es Fiat-  
kocsit. Most pedig Fiat hivatalos típusá-  
vá, szérlagyártású autójává lépett elő a  
háromajtós 127-es, amely ezzel a kombi-  
szerű hátfallal még nagyobb sikereket  
érhet el. (Kell is ide ez a nagy hátsóajtó,  
mert az új konkurens, a Renault R-5  
ugyancsak adja ezt az előnyt!)



A Jensen-Healey, nem több mint négyhengeres,  
döntött motorral. Ezt a motort azonban a híres  
Lotus-receptek szerint finomították, és elérték azt  
is, hogy a 115, illetve 140 lóerős változat messzemen-  
ően megfelel a szigorú kaliforniai füstgáz-szabá-  
ványnak. Ha viszont ettől eltérnek, akkor 220-  
230 lóerő is kijön a Del Orto ikerporlasztós konst-  
rukcióból

(MTI Külföldi Képszolgálat genfi fotói és gyári  
felvételek)



késett: a kocsik készen voltak, a hirdetések készen  
voltak, a brosrák ki voltak nyomtatva, sőt maga a ki-  
állítás is kész volt itt Genfben, óriási Granada-táblák-  
kal. Ford nem veszthet, mert Granada város polgár-  
mestere személyesen köszöntö meg, hogy az ő városá-  
ról neveztek el a kocsit, és a város mégiscsak egy-két  
évvel előbb volt kész, mint a televíziós cég. Az egész  
akkora feltűnést keltett, hogy sokan avval gyanúsítot-  
ták a Fordot, hogy ők beszéltek rá a TV-céget, hogy pe-  
reljen!

Az új Vauxhallról nem tudok semmi jót írni, tehát in-  
kább nem is írok semmit. Legalább két évvel vannak  
az Opel mögött — motorban, a kerékelfüggesztést il-  
letően, és minőségben is. A 2,3 literes Firenza úgy  
megy, mint egy 1,6 literes Manta. Ha a Chrysler lesz

először bajban, a Vauxhall lesz a második, — ha nem  
fordítva. Annyi a jó kocsi itt, hogy 1972-ben csak a leg-  
jobbal lehet sikert elérni. A Vauxhall minden, csak az  
nem. Én a British Leyland jövőjéről sem vagyok meg-  
győződve; e pillanatban jól állnak, mert a Mini még  
mindig keresett, és a Rover, a Triumph és a Jaguar  
szintén jól mennek. Az új kocsijuk, a Marina viszont  
olyan konvencionális, hogy ha csak nem javítanak rajta,  
szerintem nem lesz nagy jövője. Főleg külföldön.  
Nem tudom, mi lesz a kisebb, de jó kvalitású cégekkel,  
mint a BMW, a Saab és a Volvo. Egyelőre mind a há-  
romnak jól megy, de ha a biztonsági előírásokkal kap-  
csolatos költségek továbbra is így emelkednek, akkor,  
azt hiszem, több fuzionálás lesz még Európában. Jövő  
ilyenkorra már tisztább lesz a kép.

# MOTOROS ÉLET



AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

## ORSZÁGOS MOTOROS TALÁLKOZÓ A DUNA-KANYARBAN

Tavaszi Csillagtúra — Országos Motoros Találkozó — lesz Verőcén, május 12—13—14-én. Az első tavaszi seregszemléttel együtt is az OMB rendezi, de az előkészületekben nagy részt vállalt a DCM Autós—Motoros Szakosztálya is.

Készül a program, ami a korábbi évekhez hasonlóan ezúttal is gazdag, választékos lesz. Tábortűz, élménybeszámoló, ügyességi versenyek, műszaki és Kresz-vetélkedők töltik ki a három nap eseményeit. A vetélkedők rangját emeli, hogy itt lesz az FKBT által meghirdetett Budapesti Összetett Közlekedési Verseny motoros kategóriájának döntője.

A találkozó időtartamára korlátozott számban 4 személyes faházakban szállást lehet igényelni május 1-ig a Magyar Természetbarát Szövetségnél (V., Rosenberg hp. u. 1.). A találkozó pontos helye: Verőce, Express Ifjúsági Tábort. A szállás megoldható saját sátorban is. Etkezési lehetőség a tábor éttermében. Mindhárom napon műszaki tanácsadás és szervizszolgálat áll a motorosok rendelkezésére.

## HÁROM DUNAI ORSZÁG KEMPINGEZŐINEK TALÁLKOZÓJA

A túramotorosokat is hívja a Magyar Természetbarát Szövetség a május 19—22. között a cseh-szlovákiai Vranovba, az osztrák—csehszlovák—magyar kempingezők találkozójára. A csehszlovák—osztrák határ mentén a Dyje folyó felduzzasztott tavának várrakkal és kastélyokkal övezett gyönyörű környezetében élvezetes napokat tölthetnek a résztvevők.

Egyéni járművel utazók részére a rallye részvételi díja ... .. 83 Ft  
Szállás — 4 ágyas faházban, személyenként és naponként ... .. + 25 Ft  
Teljes penzió ... .. 82 Ft  
Ebéd, vagy vacsora (külön-külön) ... .. 32 Ft  
A rallye-részvételi díjban a táborozási költség, sátorjegyeként egy-egy jelvény és zászló, 3 órás hajókirándulás (környéki várak megtekintésével) bennfoglalatlak.  
Jelentkezés: Azonnal az MTSZ-nél (Bp. V., Rosenberg hp. u. 1.).

## Váci kezdeményezés

## HÁROM FEKETE CSÍK A BUKÓSISAKON

A váci túramotorosok a város főlé emelkedő deákvári rész modern házainak egyik pincehelyiségében, mint „pinceklubban” gyűlnek össze minden pénteken. Az utcán a klubtagok motorjai, autói sorakoznak. A környékbeli tizenévesek nagy kíváncsisággal vesznek körül egy áramvonalas burkolattal ellátott 175-ös Zetka-motort. Az ügyes kezű Bittera László barkácsolta a tetszetős idomot — üvegszál szövetből, mogyánta kötőanyaggal. S nemcsak az ő motorját díszíti ilyen burkolat: a váci klubtagok készítették fel, téli foglalkozásként ily módon különböző színben ragyogó gépeiket a motoros idény nyitányára.

A pinceklub családias hangulattal fogadja a látogatót. Technikai, turisztikai, közlekedési kérdésekről folyik most is a párbeszéd. A vitákból nem maradnak ki a nők sem, hiszen a klubtagság több mint egynegyede asszony, feleség... Most Hóbor Tibor rendőr törzsőrmester Kresz-előadását hallgatják, amelyhez a klub „jogtanácsosa”, dr. Pásztor Gábor klub jogi véleményét, magyarázatot.

Szöke Pál tájékoztat a klub múltjáról és munkájáról. Mindenelőtt helyesbít: szervezték nem klub, hanem a Dunai Cement- és Mészművek sportegyesületének autós—motoros természetjáró szakosztálya. Még régen, az MHSZ-nél kezdtek a munkát, később Pest megyei, majd Váci Motorklub lettek. Egy ideig a váci Híradástechnikai Anyagok Gyáránál voltak „bejegyezve”, s végül a DCM sportegyesületének keretében találták meg azokat a lehetőségeket, feltételeket, amelyek mellett klubéletet élhetnek, tanulhatnak, tūrázhatnak, barkácsolhatnak.

A túramotorosok közül sokan még 1965-ben kezdtek a szervezett munkát, több mint húsz az alapító tagok száma. Az egyik szekrényben díjak sorakoznak: versenyek és tūrák különféle trófeái. Az OMB megbízásából többször rendezték meg a visegrádi, verőcei motoros találkozót. Idén újra vállalták a verőcei túramotoros randevű rendezését. A szakosztály naplóját lapozgatva felelevenedik a „csíkos bukósíkok” története is.

A jelképpel a szervezett motorosok ösz-

szetartozását kívánják kifejezni. A fehér bukósíkok — hosszirányban három fekete csíkkal — már messziről jeleznék az országutakon, hogy tulajdonosa túramotoros. Előnye még, hogy nyáridőben a fehér sísak felmelegedése minimális az egyéb színes, vagy éppen fekete színű bukósíkokhoz képest. A váciak már korábban meg tették javaslatukat, és követőkre is találtak: sok klub tagjai viselik már a jelzést, de szeretnék, ha a „csíkosok” tábora tovább nőne. Beszélgetésünk közben egy tizenéves motoros „robban be” a klubba a hírral: szói a Zetka dudája. — Ez nekem szől — ugrik fel Bittera Lacl. — Programom van, és ezt jelzi a motorra épített „vekkeróra... — mondja, és elviharzik. Kiderül, hogy nemcsak áramvonalas burkolatot barkácsolt össze, hanem meg „programjelző” órát is beépített gépébe, és klubtársai motorjába is. (Bittera motorjáról két képet is láthatunk e lap 21. oldalán.)

## BÚS ANTAL

Az Országos Motoros Bizottság napirendre tűzte a csíkos bukósíkok elterjesztését, s a váci motorosok kezdeményezését más kluboknak is követésre ajánlja. Számos előnye mellett a jelzessel kifejezésre jut az együvé tartozás, s a költséges és messzebből felismerhető jelvénynek célszerűbb is.

## A HUNGÁRIA TÚRAMOTOROS KLUB TŰRÁI

Április 23-án: Esztergom — Piliscsaba — Dobogókő, 150 km;

Április 29—30. és május 1-én: Debrecen — Nyíregyháza — Sárospatak — Tokaj — Hidasnémeti — Miskolc, 600 km;

Április 30-án Esztergom (Motocross verseny) 160 km;

Május 6—7-én: Törökmező (Házibajnokság I. forduló) 120 km.

A tūrákra jelentkezhet minden motoros a klubesten, hetenként szerdán 18—20 óra között a Rosenberg házaspár utca 1. sz. alatt.



## Alkalmos védőruházatot a motorosoknak

Apáink korában úgy tartozott a motoroshoz a bőruha, mint huszárhoz a piros mente. Mindkettő a múlté. Ámde a motorosoknak azóta sincsen célszerű ruházata. Cikkestünk már erről, nem is egyszer, aminek eredményeként megjelentek a sportáru üzletekben műbőrrel készült (esetlen és túlméretezett) nadrágok és úgynevezett dzsekik. Akiknek multhatatlan szükségük volt védőruházatra, azok jobb híján megvásárolták ezeket a „búváruhákat”.

Pontosan nem tudjuk, hogy hány alkalmas motorosruhára lenne szükség, de ha figyelembe vesszük, hogy több mint 600 000 motorost tartanak nyilván, elképzelhető, hogy élénk kereslet lenne a ruházati cikk iránt. Nagyjából ezt mondtuk el az egyik, hasonló árucikkeket előállító fővárosi ktsz elnökének, aki ígéretet tett, hogy a szövetkezet egyik szakemberét „ráállítja” e témára. Magunk részéről néhány modell képével akartunk segítségre lenni.

Az itt bemutatott kétrészes modellek anyaga vékony, vízmentes, textilszerű műanyag. Az állógalléros zubbony cipzárral és nyomógombbal csukódik. Persze, motorosaink szívesen vennék, ha ilyen, vagy hasonló fazonú, a célnak megfelelő szabású és feltűnő, élénk színű vízmentes anyagból készítenének számukra motorosruhát. No és, nem utolsósorban: akik ilyesmivel foglalkoznak, bizonyára tudják, hogy a kereslet egyik, el nem hanyagolható tényezője az ár...

Az AM szívesen térne vissza e kérdésre oly formában, hogy szavazás alá bocsátaná az előállítók által tervezett modellek rajzait.



# Tárcsafék motorkerékpárra

Akiknek jól gyorsuló motorjuk van, szeretnének hasonlóan jól lassuló féket a vágató járművükre. Köztudott, hogy sportos motorozáshoz — általában — szűken felelnek meg a széria elsőfékek. Akik maguk próbálnak ezen változtatni, azoknak szeretnénk segíteni Varga Zsolt alábbi, rajzokkal kísért leírásával, amelynek eredetijét már saját motorján kipróbálta:

Az első rajzot az álló (1) és a mozgó pofák (3) fészében ellenanyás csavarral rögzített kemény fékbetétek képezik a surlódó felületet. (Erre a célra a hazai gyártmányú vörös, illetve szürke fékbetétek alkalmatlanok!) Ez a megoldás lehetővé teszi, hogy a kopást először lemez-alátéttel, később egyszerűen betétcserével korrigáljuk.

A mozgó pofát a fékkar (4) szorítja a féktárcsának, míg a fordításnál jelentkező (surlódásból keletkező) önzárás elkerülésére  $\phi$  2 mm-es golyók csökkentik az ellenállást, és tartják helyzetben pofát és a fékkart. Az ellenállást 3 db  $\phi$  6 mm-es golyó végzi úgy, hogy a fékkarban (4) ferde kifarukítású fészke van, míg az álló részben (5) csak félgömb-furatos a fészke. [A (3) és (4) alkatrészt ajánlatos cementáltatni!] A kar visszatérését a bow-

denra húzott spirálrugó biztosítja. A (3)—(4)—(5) elemeket szintén rugó tartja a helyén elmozdíthatóan. Nyugalmi helyzetben a pofák és a tárcsa között pár tízed légrés elegendő. Az (1) pofa közelítése az egész egység elmozdulásával történik, ahol a felfogó 4 mm-es (acél) alaplemez rugalmassága egyrészt bőven megengedi, másrészt elősegíti a megfelelő visszatérést a nyugalmi helyzetbe. Erre a felfogólemeze 2 db M8-as csavarral rögzítjük az (1) és (5) pofákat.

A kitámasztókart két csavarral rögzítjük a villaszárhoz, oly módon, hogy ez utóbbihoz két szemet hegesztetünk villannyal.

Lényeges a féktárcsánál — főleg ha az dupla —, hogy minél közelebb legyen a villaszárhoz és minél távolabb a küllőktől. Jobb fékhatást, és lassulás közben kedvezőbb úttartást tesz lehetővé a dupla, kétoldali féktárcsa: fékezéskor nem húzza a kormányt a fékkikötéssel ellenkező irányba. A duplaféknél közösítőt kell használni a (kézi) fékkar közelében, amely kiegyenlíti a két bowdenre ható húzóerőt: mindkettőnek külön kell ütköztetni a nyugalmi helyzetét.

A második rajz a tárcsa felszerelésének egyik változatát mutatja a hagyományos fékdobra. A kerékagy kerületén átfúrva, átmenő csavarokkal duplázva (jobb és bal) is felszerelhető.

Aki mindezt elvégezte, természetesen ismét le kell vizsgáztatnia a motorkerékpárját.

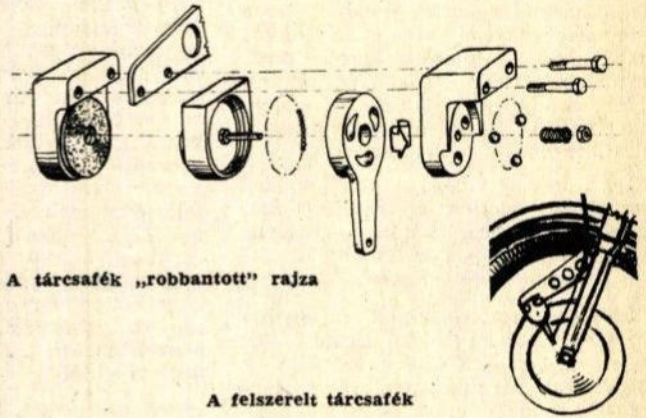
1 2 3 4 5

Fékpofák, fékkarok  
a tárcsafékhez

A tárcsa felszerelésének  
egyik változata

M1:1

M1:1



A tárcsafék „robbantott” rajza

A felszerelt tárcsafék

16 éves vagyok ...

és már van jogosítványom!

MAGYAR NÉPKÖZTÁRSASÁG

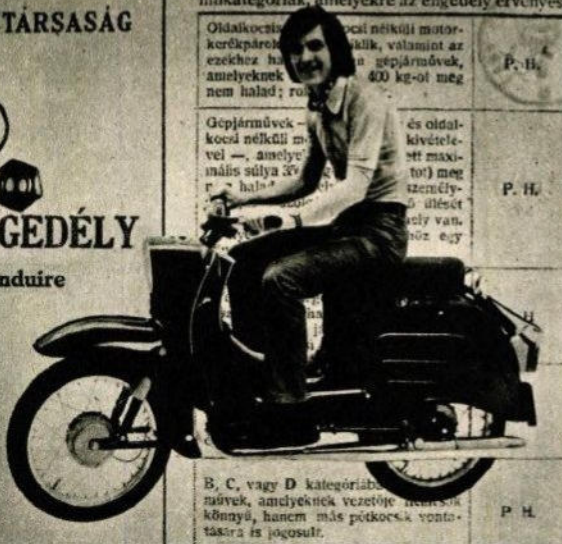


VEZETŐI ENGEDÉLY

Permis de conduire

Sorszám:

517986



műkategóriák, amelyekre az engedély érvényes

Oldalkocsis, két- vagy háromtengésű motor-  
kerékpárok, valamint az ezekhez használt gépjárművek,  
amelyeknek a legnagyobb teljesítménye 400 kg-ot meg  
nem halad; robbantásbiztonságos.

Gépjárművek -  
kocsis két- vagy háromtengésű motor-  
kerékpárok, valamint az ezekhez használt gépjárművek,  
amelyeknek a legnagyobb teljesítménye 400 kg-ot meg  
nem halad; robbantásbiztonságos.

B, C, vagy D kategóriákba tartozó motor-  
kerékpárok, amelyeknek a legnagyobb teljesítménye  
400 kg-ot meg nem halad; robbantásbiztonságos.  
A, B, C, vagy D kategóriákba tartozó motor-  
kerékpárok, amelyeknek a legnagyobb teljesítménye  
400 kg-ot meg nem halad; robbantásbiztonságos.

SIMSON STAR 5450 Ft

SIMSON SCHWALBE 5550 Ft



Választottam!

Én Simson motorkerékpárt veszek!

# A SCOTT

Tucatnyi szakkönyv népszerű szerzője, Surányi Endre most újabb gyűjteményben szedte csokorba vidám, gyakran tanulságos emlékeit. A mesélő, anekdotázó Surányival együtt leszünk olajosak, turkálunk könyvéig a motorban, töprengünk a ravasz megoldáson, és közben jókat nevetünk a járműves ember balgaságain, vagy talpraesettségen. A Zrínyi Kiadó gondozásában rövidesen megjelenő „Az autó és én” című kötet bizonyára sok derűt fog kelteni az olvasóban. Az alábbi igaz történet ízelítőt ad Surányi Endre új könyvéből.

Az akkori Vilmos-császár úton látam meg ezt a csodálatos alkotmányt. Már a formája is más volt, mint a többi motorkerékpárnak. Nyitott váza a női kerékpárokhoz tette hasonlónak. Dagadt kis benzintartály az első villa mögött, alatta két kis vízhűtő. Főleg ez vonta magára a figyelmet, mert vízhűtéses motor abban az időben még nem futott Magyarországon.

A motort burkolat fedte, csak a sima alumíniumfedeles hengerek voltak láthatók.

Hosszú ideig nem volt több Scott az országban, mert ezt a különlegeséget igen drágán árusították. Ellenállhatatlan vágyat éreztem, hogy megismerkedjem vele. Az akkor megjelenő „Motorkerékpár” című lap szerkesztője, Rózsa György, írói álnevével „ergyé”, megígérte, hogy összehoz a Scotttal és alkalom lesz kipróbálni a masinát.

Eljött a várt vasárnap. Gyönyörű napsütéses időben, a ház előtti kispadon üldögélve vártam a „pesti előkelőségek” — ezen ember és motor is értendő — érkezését.

Már messziről hallottam a motorhangokat. A kanyarból azután előtűnt egyé DKW-ja, mögötte a Scott, ezt követte egy 1200-as Harley-Davidson.

Ebéd után az udvarban folyt le az alaposabb bemutatás: motortisztogatás, láncállítás, gyertyacsere és egyéb tennivalók közben. Az akkori motorkerékpárokon 60 kilométeres út után akadt tennivaló. Örömmel segítkeztem a munkák elvégzésében. Közben ergyé elmagyarázta a Scott műszaki adatait.

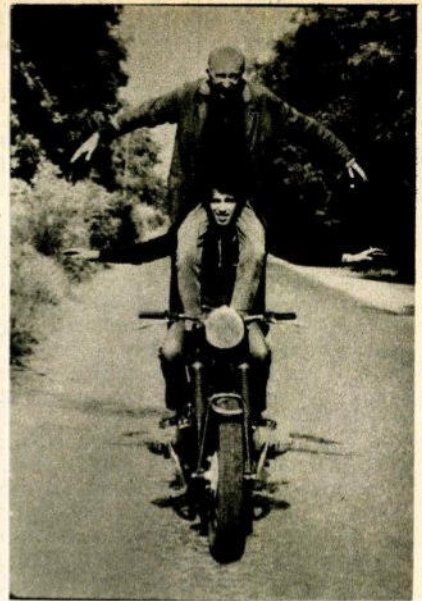
Ekkor hallottam először a kétütemű, kéthengeres twin, azaz egymás mellett álló hengerelevezésű mo-

torokról. A Scott motorja 500 köbcentiméteres volt, hengerei kissé előre döltek. Különleges megoldás volt, hogy az első lánc a forgattyústengely középső, a két henger közötti részéről kapta a meghajtást. A bemutatás után elindultunk kipróbálni a Scottot. Ergyé barátom a Harley oldalkocsijában hasra fektült, és fényképezőgéppel a kezében figyelte a mögötte jövő Scottot, amelyet természetesen én vezettem.

Hihetetlen, mit tudott ez a gép — az akkori fogalmak szerint. A kétütemű, kéthengeres, viszonylag magas fordulatszámú motor tulajdonképpen egy négyhengeres négyüteműnek felel meg. Ezért a működése, gyorsulása az akkor használatos egyhengeres négyüteműekkel nem is hasonlítható össze. Stíma pörgése, zümmögése villanymotorra emlékeztetett. Gázadásnál mint rakéta gyorsult fel az akkor középnyagásúnak számító 500-as motor. Szinte felesleges volt a sebességváltó, 20-tól 120-ig direktben lehetett vele menni. A motor tulajdonosa a háttal mögött figyelte a próbálgatást. Úgy vettem észre, velem együtt élvezte a gyorsítást, lassítást, a kétütemű motor játékos dadogását a gázlevételnél.

— És mit szölsz a stabilitáshoz? — szakította meg a Scottos hangja a motor zümmögését.

— Hihetetlen — mondtam, s bizonyításként felálltam a lábtartókra. A tulaj a zicc-párnán, a hátsó sárvédőn szorongott, mert a Scott szép hátsó részét nem csúfította pótlulás. Az alacsony ülésen azonban nem látott előre, mert a kilátást eltakar- tam. Fejét lejjebb hajtván előredűlt, hogy legalább a lábam között lásson valamit e kellemetlen helyzetben. Ez adhatta az ötletet, meg a való-



ban nagyon stabil motor biztonságérzete, hogy a Scott tulajdonosának a nyakára üljek. Ehhez a művelethez el kellett engednem a kormányt, mert rövideknek bizonyultak a karjaim. Utasom néhány másodpercig hősiiesen tűrte a produkciót. Ergyé jelzéseire azonban tovább maradtam a nyakán, mert filmet cseréltem a fényképezőgépben. Nem használtam a kérés, fenyegetés, addig maradtam, míg a félvétel el nem készült. A végén a Scottos is élvezte a dolgot, még lebegtettem is magunkat.

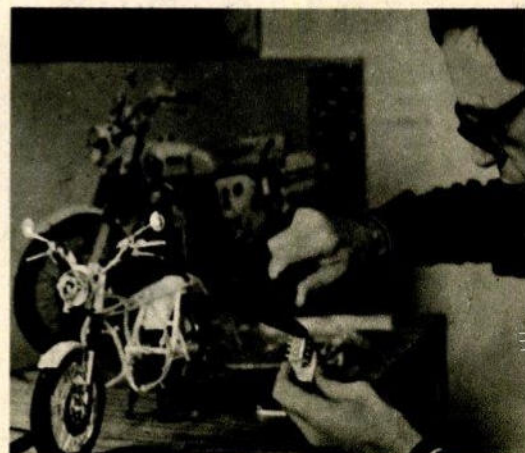
Ezzel a mutatvánnyal 1946-ban a városligeti tömegerben rendezett ügyességi versenyen első díjat nyertem.

A Rózsa-féle fénykép a Scott-tal és sok egyéb dokumentummal együtt elűnt a második világháború zivatrában. Gyuri barátommal elhatároztuk, hogy öreg fejjel megismételjük, ami elmúlt.

A fénykép elkészült. A hátsó ülésen a fiam, az ő nyakán ülve motorozom (vagy ő visz engem?). A motor egy BMW; ez sem rossz fekvésű. Fotó Rózsa György. Majdnem minden a régi, és mégis kicsoda különbség...

## MUNKA UTÁNI „MUNKA”

Evekkel ezelőtt kezdődött, amikor a TV-híradó egyik szerkesztője, Tamás György meglátta, megszerette és megvásárolta az első modellautóját. Azóta több mint 1200 (!) fajta modelljárműve van, amelyek közül nem egyet maga rakott, ragasztott össze. Ilyen például ez a 750 kcm-es rendőrségi Honda-modell, amelyet 1496 „alkatrészből” állított össze. A bal oldali képen a majdnem kész vázát látjuk, mellette a motorblokk a porlasztókkal és légszűrővel. A jobb oldali fotón, a napi munka utáni lazításként Tamás György éppen ezen dolgozik. Szerinte ez a legjobb pihentető...



# Lesz-e BMW moped?

A most 40 éves, zürichi születésű, svájci és amerikai állampolgárságú Robert A. Lutz lett a BMW-gyár új igazgatója, aki az egyetemi éveit után a General Motorsnál, New Yorkban dolgozott, majd átkerült az Opelhez vezetőállásba.

A színes, képes gyári magazin, a „BMW Journal” így mutatja be a továbbiakban R. A. Lutzot: hobbját a sí, a kerékpár és a saját restaurálású veteránautók, szenvedélye a motorozás. Ma is rendelkezik nemzetközi versenyvezető licenccel.

## A JOURNAL KÉRDÉSE:

— Lehet arra következtetni az Ön hobbjából, hogy a BMW-nél különösebb támogatást kap majd a motorkerékpárgyártás? Gondol talán az 500 kcm-nél kisebb típusra is?

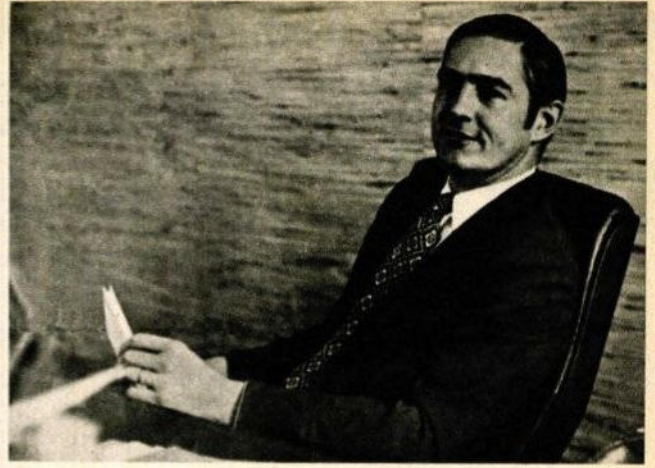
**R. A. LUTZ:**

— Egy igazgatósági tag tulajdonképpen csak léghört tud teremteni valaminek. De remélem, hogy a két-kerekűekkel foglalkozók munkáját meg tudom könnyíteni. A hengerűrtartalom kérdéséhez: a kisebb motor előállítását nem olcsóbb. A 250-es és a 350-es típusunk nem létezik már. Az európai piacon az 500 kcm-est csak nagy mennyiségben szabad gyártani, ehhez pedig nincsen meg a kapacitásunk. A nálunk levő motorkerékpár-hullám háttere nem a közlekedés, hanem a hobby.

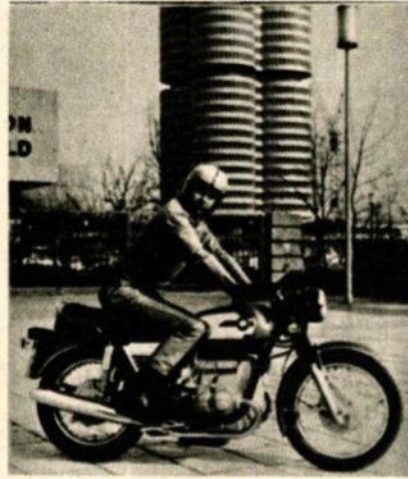
**JOURNAL:**

— Ha a nagyvárosok eldugult utcáira gondolunk, úgy tűnik, a motorkerékpár kerül az előtérbe, mégpedig a kis hengerűrtartalmú.

Az egykori vadászpilóta, az Opelék volt igazgatója, R. A. Lutz a BMW igazgatói székében



R. A. Lutz a négyhengeres, 750-es Hondáról ült át egy R 75/3 típusú BMW-re



**R. A. LUTZ:**

— Vegyük úgy, hogy tizenöt év múlva a városközpontokban már csak a tömegszállítási közlekedési eszközök és a kétkerekű járművek

lennének engedélyezve; akkor valóban piaci hiány lenne a motorkerékpár, gondolok különösen azokra, amelyek elférnek a kocsik csomagterében. Akkor talán a városhatárig lehet majd autózni, onnan pedig kétkeréken tovább. Számomra ideális lenne ez a kapcsolat az autó és a motorkerékpár között. A BMW az egyetlen gyár, amelyik autót és motorkerékpárt állít elő, méghozzá igen magas szinten, és ha egyszer szükségyszerű lesz, akkor viszonylag rövid idő alatt készen lenne egy kis motor is.

(Ehhez az érdekes beszélgetés-részlethez lenne néhány megjegyzésünk. 1. Lett legyen bármilyen nagy üzlet az előkelő autó, ha a „bűdös-zajos” motorkerékpárpiacon virágba borul, nem lesz szégyen mopedot gyártani. — 2. Lutz úr tévedett, mert a Honda is gyárt autót a híres motorkerékpárja mellett. És nem is rossz szat.)

## Szélvészkiasszony Vácról



A Duna Kupa versenyen találkozunk ezzel a mályvaszínű szélvészkiasszonnal. Tulajdonosától megtudtuk, hogy a váci DCM Autó- és Motorklubjának tagja, és társaival közösen készítették a P20-ra. Nem ez volt az első üvegszállal erősített poliészter áramvonalidom, amelyet kalákában készítettek. Kárpáti Csaba, a Pannónia tulajdonosa villanyszerelő, de az együttes tagjai (Wierth Károly, Bittera Endre és Bittera László) sem szakértői a műanyagiparnak. Ma már valamenyüik motorján (CZ-175, MZ-250) ilyen, saját készítményű szélvészkiasszony-kosztüm pompázik; ezek önköltségi ára darabonként 2100 forint volt.

Tanáccsal és gipszmintával szívesen állnak az érdeklődő motorosok rendelkezésére minden pénteken 17-19 óra között a klubban (Vác, Arany János u., Deákvár). A klubról egyéonként külön riportot közlünk e számunk 18. oldalán.





# ELAKADÁSJELZŐK TESZTELÉSE

Írta: Makkos Albert  
okl. gépjárműmérnök

Az elakadt gépkocsik és munkagépek megjelölését április 1-től kötelezően előíró rendeletet már jól ismerjük. Végrehajtása mégis számos kérdést vet fel. Melyik megoldást válasszuk? Melyik a tökéletesebb, melyik a gazdaságosabb?

A kérdések megválaszolása korántsem olyan egyszerű. Jó néhány olyan szekunder tényező van, amelyek figyelembevételére nem a Kresz feladata. Így a megoldások összehasonlítása — a hazai kínálat alapján — indokolt.

A lehetőségek elemzése előtt azonban ki kell emelni, hogy — mint a Kresz minden paragrafusa — ez a rendelkezés is az autósok érdekeit védi, a biztonságosabb közlekedést segíti elő. Így a megoldásoktól függetlenül tartunk elsődleges szempontnak, hogy az elakadás jelzése mindnyájunk érdeke. A biztonság érdekében olyan megoldást válasszunk, illetve azt úgy alkalmazzuk, hogy a feladatát maradéktalanul betöltsék!

A kereskedelem hazai kínálatát alapján az egyes közismert műszaki megoldások között összehasonlító vizsgálatot végeztünk, amelynek eredménye az alábbi.

## a) VALAMENNYI IRÁNYJELZŐ MŰKÖDTETÉSE

### Előnye:

- minimálisan 150 m-ről látható (előírás), így biztonságos;
- a szembejövő forgalom figyelmét is felhívja az elakadásra;
- menet közben is felhívhatja a gépjárművezetőt a veszélyre a figyelmet;
- gyorsan kapcsolható;
- az elakadás jelzésének észrevétele független a követő gépkocsi világításától (fényoszóró vagy tompított fény);
- eltulajdonítás, otthagyas veszélye nem áll fenn.

### Hátránya:

- a villógókhoz a gépkocsi akkumulátora szolgáltatja az áramot.

Az összehasonlítás tapasztalatai alapján minden szempontból biztonságos megoldásnak tekinthető.

A jármű valamennyi villógojának működtetése révén történő elakadásjelzés műszaki kivitelzését két csoportra oszthatók:

- a) villógoval egybeépített elakadásjelző kapcsoló;
- b) a kocsi villógoját használó kapcsolólérelé rendszer.

Az elakadásjelző kapcsoló ára, műszaki megoldásától függően 100–1500 Ft között változik. Fenntartási költség: nincs.

Az elakadásjelző kapcsolók elektromos bekötésénél a következő feltételeket kell figyelembe venni:

- az elakadásjelzőnek a gépjármű gyújtásrendszerétől függetlenül kell működni;
- az elakadásjelző kapcsolót a gépjárműnél arra a biztosítékra kell bekötni, amely állandó áramot ad (kürt, belső világítás biztosítéka).
- (Az irányjelző biztosítékára történő kapcsolás nem megfelelő, mert ez a biztosíték csak gyújtásnál kap áramot.)
- Hőkioldós központi biztosítékok esetén (pl. Zil, Volga) külön olvadóbiztosíték beépítése szükséges, hogy ha a gépjármű elektromos rendszerében hiba következik be, az elakadásjelző az olvadóbiztosítékon keresztül kaphasson áramot, így az tovább működtethető legyen.
- az elakadásjelző villanás-száma érvényes előírás a 60–120 villanás/perc.

Mivel az elakadás jelzése a gépkocsi akkumulátoráról történik, kívánatos az elektromos energiaegyensúly vizsgálata, amelyet példának a Polski Fiat típusra dolgoztunk ki. Izzók teljesítménye:

|                                     |                      |
|-------------------------------------|----------------------|
| elől, hátul ... ..                  | 21 W                 |
| oldalt ... ..                       | 3 W                  |
| <b>Összes teljesítményfelvétel:</b> |                      |
| irányjelzők ... ..                  | $4 \times 21 = 84$ W |
| ellenőrző lámpa ... ..              | $2 \times 3 = 6$ W   |
|                                     | 3 W                  |
| <b>névleges teljesítmény ... ..</b> | <b>93 W</b>          |

A bekapcsolt időben mintegy fele időtartamban égnek az izzók, így az összes bekapcsolt időre a teljesítményigény kb. 47 W.

A névleges feszültséggel számolva ez az akkumulátornak mintegy 4 A terhelést jelent. Ha az akkumulátor így van feltöltve, az elakadásjelző 12 órán keresztül működik. (Kapacitáscsökkenés óránként 8%). Nagyobb kapacitású akkumulátor esetén az üzemidő növekszik. (Pl. Ifa W-50 teherautón a kapacitáscsökkenés már csak 2–3%/óra.)

Megjegyzendő azonban, hogy nem a folytonos működtetés a jellemző. Az elakadásjelző működtetésére csak átmeneti igény van. Ha ugyanis egy jármű műszaki hiba miatt elakad, annak kijavítása 1–2 órán belül általában elvégezhető. Ez idő alatt a kapacitáscsökkenés az ismételt önindítózást lehetővé teszi. Ha a jármű elakadásjelzésére hosszabb időn keresztül is szükség lenne, akkor a gépjármű mentése miatt az indítás kérdése nem játszik szerepet.

Az akkumulátor kapacitáscsökkenésével járó villanási ütemszám-csökkenésnek nincs jelentősége mindaddig, míg a lengés-szám 60–120/perc között van.

Az elakadásjelzés biztonságát az elektromos hiba nem veszélyezteteti különösebben. A jármű világításában beállt zárlat esetén lehetséges az elakadás jelzése, mivel az a kürt biztosíté-

káról kapja az áramot. Hasonló a helyzet a gyújtókör zárlata esetén (15 áramkör).

Az irányjelző berendezés műszaki hibáját a gépjárművezető vezetés közben észleli. Ez viszont óvatosságot vezetett mellett nem zárja ki a következő „lakott terület” elérését, ahol a gépkocsi-vezető az irányjelző hibáját kiküszöbölheti.

## b) ELAKADÁSJELZŐ LÁMPA

Előnye: egyenletes, feltűnő fénye révén a követő kocsik részére biztonságos jelzést ad. Fényerejére vonatkozó előírás, hogy minimálisan 150 m-ről látható legyen.

### Hátránya:

- menet közben nem lehet vele jelezni, illetve a követő gépkocsi vezetőjének figyelmét a veszélyre felhívni;
- eltulajdonítás, otthagyas veszélye fennáll;
- fenntartási költsége van (elem), ami az üzemkézséget veszélyeztetheti.

### Mérési tapasztalatok:

Az összehasonlítás során az üzletekben is kapható Stradalux nevű elakadásjelző lámpát vizsgáltuk.

Elektronikus kapcsolása révén a villogási szám független a hőmérséklettől, az elem kimerültségi állapotától. A lámpa, kialakítása révén esőálló. Előnye a hosszú villogási üzemidő (100 óra felett).

A működését két lapos elem biztosítja, amiből hátrányai is származnak. A lámpa használatától függetlenül az elemeket 3 havonként cserélni kell, mivel a szavatossági idő 90 nap. Ha az elemeket ennél hosszab ideig tartjuk benn, akkor (különösen nyáron) az elemek kivirágosodásával járó maróhatás a lámpát tönkretelheti, az működésképtelenné válhat.

A Stradalux lámpa hibája a kis fényerő. Az összehasonlító vizsgálatok során bebizonyosodott, hogy nagyon kis fényerejű révén sem az előírásnak (minimálisan 150 méterről legyen látható), sem a gyakorlati követelményeknek nem felel meg.

Ára: 251 Ft. Evi fenntartási költsége:  $5,40 \text{ Ft} \times 8 = 43,20 \text{ Ft}$

## c) HÁROMSZÖG ALAKÚ VÖRÖS PRIZMA

A prizma a közlekedő gépjármű fényerejének fényerejét veri vissza. Így az elakadt kocsi részére passzív védelmet biztosít. Jellegéből következik, hogy védelmi feladatának csak tökéletes fényvisszaverési tulajdonsággal rendelkező prizma képes eleget tenni, amit sajnos nem minden prizma „teljesít” még egy háromszögön belül sem. Ez komoly veszélyt rejt magában.

### Az elakadásjelző háromszög előnye:

- nem igényel karbantartást;
- működése független a gépjármű állapotától.

### Hátránya:

- csak passzív védelmet nyújt;
- menet közben nem lehet felhívni a követő jármű figyelmét a veszélyre;
- eltulajdonítás, otthagyas veszélye fennáll;
- a járműtől való elhelyezési távolságának hatásossága függ az útviszonyoktól, a követő jármű sebességétől;
- a szembejövő közlekedés figyelmét nem hívja fel az elakadt járműre (pl. előző gépjármű által okozható baleset).
- Az elakadásjelző háromszög az elromlott járműre a figyelmet csak abban az esetben hívja fel, ha a követő gépjármű fényoszórója fényt érveti a prizmára. Emiatt a prizmát minden esetben úgy kell elhelyezni, hogy a követő gépkocsi féktúja a háromszög észlelésétől számítva kisebb legyen, mint az elakadt jármű és a követő jármű közötti távolság. Emiatt rendelkezik úgy a Kresz, hogy a lámpát, illetve a prizmát a gépjármű mögött legálább 30 m távolságban úgy kell elhelyezni, hogy azt a többi gépjármű vezetője kellő időben észlelhesse. Így a háromszög és az elakadt jármű közötti távolság hatásossága függ:

- a látási viszonyoktól;
- az útviszonyoktól;
- a követő gépkocsi sebességétől;
- a követő gépkocsi vezetőjének reflexeitől;
- az időjárási viszonyoktól.

A fentiek alapján tehát a nem megfelelő távolságban elhelyezett háromszög, vagy ebből bekövetkező baleset miatt is elmarasztalható az elakadt gépjármű vezetője! Ezért a háromszög és az elakadt gépjármű közötti távolságot is legalább olyan, a helyi körülményeknek megfelelő rugalmassággal kell kezelni, mint például a követési távolságot.

A háromszög elhelyezésénél arra gondoljunk, hogy egy 100 km/óra sebességgel közlekedő gépkocsi a vezető észlelési ideje alatt mintegy 30 m-t tesz meg. De már egy 70 km/óra sebességgel haladó személyautó féktúja is, az észlelési idővel 67 m. Így helyesen beállított tompított fény esetén (30 m-re világít) a 30 m-re (mintegy 40 lépés) elhelyezett elakadásjelző háromszögnél már fennállhat a követő gépjármű beleerohanásának lehetősége.

Ha tehát a háromszöget választjuk, gondoljunk arra, hogy lánának, mert csak így kerülhetjük el a balesetet.

Az elakadásjelző háromszög ára: 212 Ft. Fenntartási költség: nincs.

### ÖSSZEFOGLALVA:

Az összehasonlító vizsgálat igazolta, hogy elvileg a Kresz által előírt mindhárom megoldás képes az elakadt gépjármű megfelelő megjelölésére, lényegében mindhárom megoldás azonos biztonsággal alkalmazható! De mint az bebizonyosodott, a biztonság szempontjából nem közömbös az alkalmazás módja! A három lehetőség közül az emberi és környezeti tényezőket legnagyobb mértékben a valamennyi irányjelző működtetése küszöbölí ki. Így elsődlegesen ez javasolható.

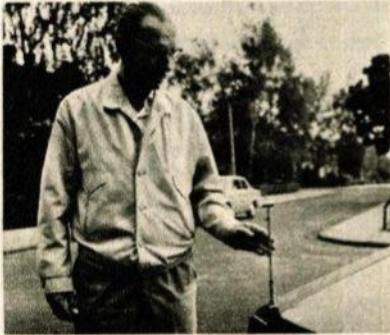
(Mi is az index „összevillogású” tartjuk a legjobb elakadásjelző megoldásnak — egy kiegészítéssel: balesetnél a kocsiban tartott villogó lámpa, vagy az összevillogással a rendkívüli eseményre figyelmét felhívó eredeti index is összetörhet. Ebből következik: elakadásjelző háromszöget azért, biztonságból mindenképpen tartunk az autókban. — A szerk.)

# KÖZLEKEDÉSI MOZAIK

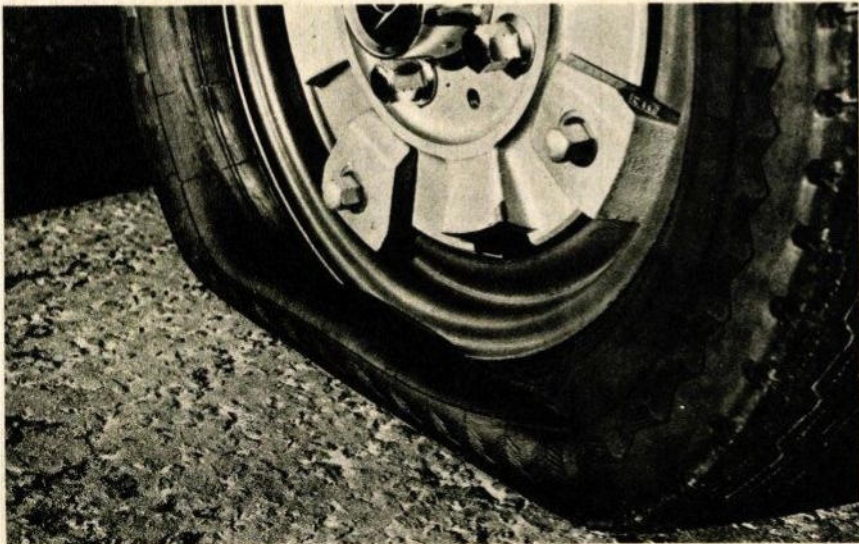


A külföldön is egyre nagyobb sikert arató magyar találmánynak, a „Bion-78” ionizátornak itthon is nő a népszerűsége. Eddig csak személyautókban találkozhattunk vele, de most a Volán 1. sz. Vállalat — kísérleti jelleggel — több, nemzetközi és távolsági fuvarokat lebonyolító vezetőfülkéjében is felszereltette. Az egymást váltó sofőrök, akik sok-sok órát töltenek a kocsiban, máris tanúsítják, hogy az ionizátor javítja az utastér levegőjét és ezzel a vezető közérzetét

Hollandiában, Hilversum városában kaptuk lencsevégre Johan van Slooten helybell tanár autóján ezt az érdekes újdonságot. Az egyben antenna szerepét is betöltő „műszer” kis tapogatólámpát rejt. Bekapcsolva, a garázsban, parkolóhelyen való manőverezés közben rendkívül nagy segítséget jelent: a lámpácska sugárkévéje ugyanis pontosan jelzi, hogy a manőverezés közben milyen közel került az autó valamihez

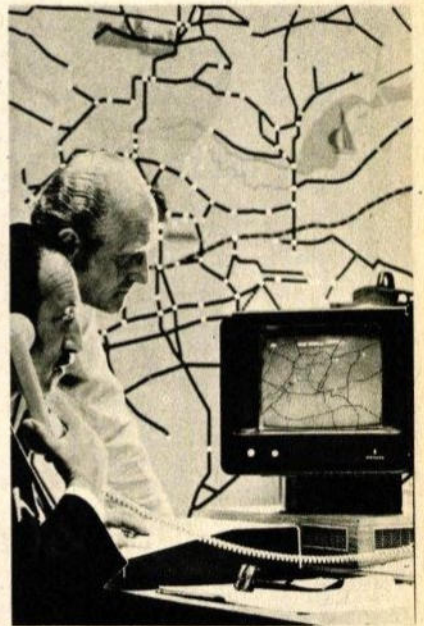


Biztonságos autóabroncsot mutatott be a Dunlop cég. Olyan a konstrukciója, hogy váratlan defekt esetén is biztonságot nyújt a kocsiban ülőknek: a levegőnyomás megszűnése, gyors elszökése után a gumiabroncs nem fordulhat le a tárcsáról, tehát a kocsit az ilyenkor majdnem mindig kritikus pályaelteréssel járó defekt esetén is biztonságosan és eredeti vonalvezetését megtartva egy darabig — a defektes gumit — tovább futhat. A szigetországi autósok érthetően nagy érdeklődéssel fogadták a közlekedés biztonságát elősegítő újfajta gumiabroncs-típust, csupán az hatott némiképp lehangolóan, hogy a Dunlopék két év múltán szándékoznak megkezdeni a sorozatgyártást

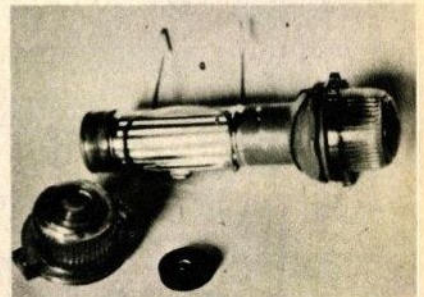


Az NSZK-ban, de világviszonylatban mindenütt egyre nagyobb tér hódítanak a közlekedésben gyengébb partnerek, vagyis a gyalogosok és kerékpárosok öltözék-kiegészítőjeként a fényvisszaverő laposkák. A balesetelhárítási szervezetek szorgalmazták, hogy a kerékpáron közlekedők például ilyen feltűnő színű (narancssárga), fényvisszaverő laposkákkal is díszített kabátját vagy felső öltözékét viseljék. Ily módon a városi forgalomban és az országúton közlekedve egyaránt eleget tesznek (természetesen a jól működő első és hátsó világításuk mellett) a „látni és látszani” mind nagyobb szerephez jutó követelményének

A nürnbergi közlekedésrendszert értékes és sokoldalú audiovizuális ellenőrző eszközt kapott a Siemens cégtől. Az ügyeletes rendőrözt a központi irányítóteremben ezen a speciális képernyőn rendszám szerint azonosítani tudja és pontosan figyelemmel kísérheti az utcákon cirkláló forgalomellenőrző járókocsik mozgását. A kétoldali rádiókapcsolat révén pedig utasításokat közölhet velük, illetve — akár továbbításra — sürgős jelentéseket vehet fel tőlük



Egy motoros hátán láttuk ezt a villogóvá átalakítható zseblámpát. Elmondotta, hogy a meglevő lámpához is meg lehet venni a kép alján látható sárga műanyag burát és a megszakítást előidéző „patront”. Ő az egészet 130 forintért vette egy Bartók Béla út 53 sz. alatti kisiparosnál. Véleményünk szerint az ilyen „mindenes” lámpát jól használhatja mindenfajta jármű vezetője. A kerékpáros is! A lámpa törzsét átfogó dróttal rögzíteni lehet, többek között, az auto ablakának külsejére is



# Itt így közlekedjünk

AZ ÓBUDAI FLÓRIÁN TÉR egyike azoknak a kevés számú fővárosi csomópontoknak, ahol körforgalmú közlekedési rend van érvényben. A Duna-kanyar felé igyekvők az Árpád-hídon, az Árpád fejedelem útján és a Korvin Ottó utcán át térnek rá a Szentendrei útra. A környék legveszélyesebb pontja a Szentendrei út torkolata, ahol a viszonylag szűk átértesztőképességű úttal, a nagy gépjármű-átmenőforgalom mellett még autóbusz- és villamosmegállókkal és a nap csaknem minden órájában erősen igénybe vett gyalogátkelőhellyel is terhelt. A körforgalmú közlekedési rend szabályai szerint tehát a Flórián tér középső szigete mellett körbefutó, két sáv szélességű úttesten haladóknak van forgalmi elsőbbségük. Kivéve, ha villamos keresztezi a teret. Mindenesetre a három irányból is várható villamosok érkezésével számolva, különös elővigyázattal kell ezen a ponton a villamosok keresztezésekor is közlekedni. A szerelvény közeledését lámpa nem jelzi, tehát: még a sínekre hajtás előtt alaposan körül kell nézni!

A tér forgalmi szempontból viszonylag jól áttekinthető. Egy-két probléma azért így is akad. Például a körforgalomból a Vörösvári út irányába kihaladók és a Szentendrei út felől jövők között gyakori a néha koccanással is kísért nézeteltérés.

Az Árpád-hídról aránylag nagy tempóval érkező járművek a körforgalmat akadálytalanul, érintőlegesen igénybe véve haladnak a Szentendrei út vagy a Vörösvári út irányába. És ez utóbbi irányba kihaladókat éppúgy megilleti az elsőbbség, mint a körforgalomban haladókat. A jelzőtáblát éppen ezért a Szentendrei út felől jövet kissé előre helyezve találjuk. Valószínűleg erre is visszavezethető, hogy amikor odaérkeznek a körbe-menő úttesthez, egyesek a jobbkez-szabályt próbálják — persze teljesen szabálytalanul — kioroszakolni.

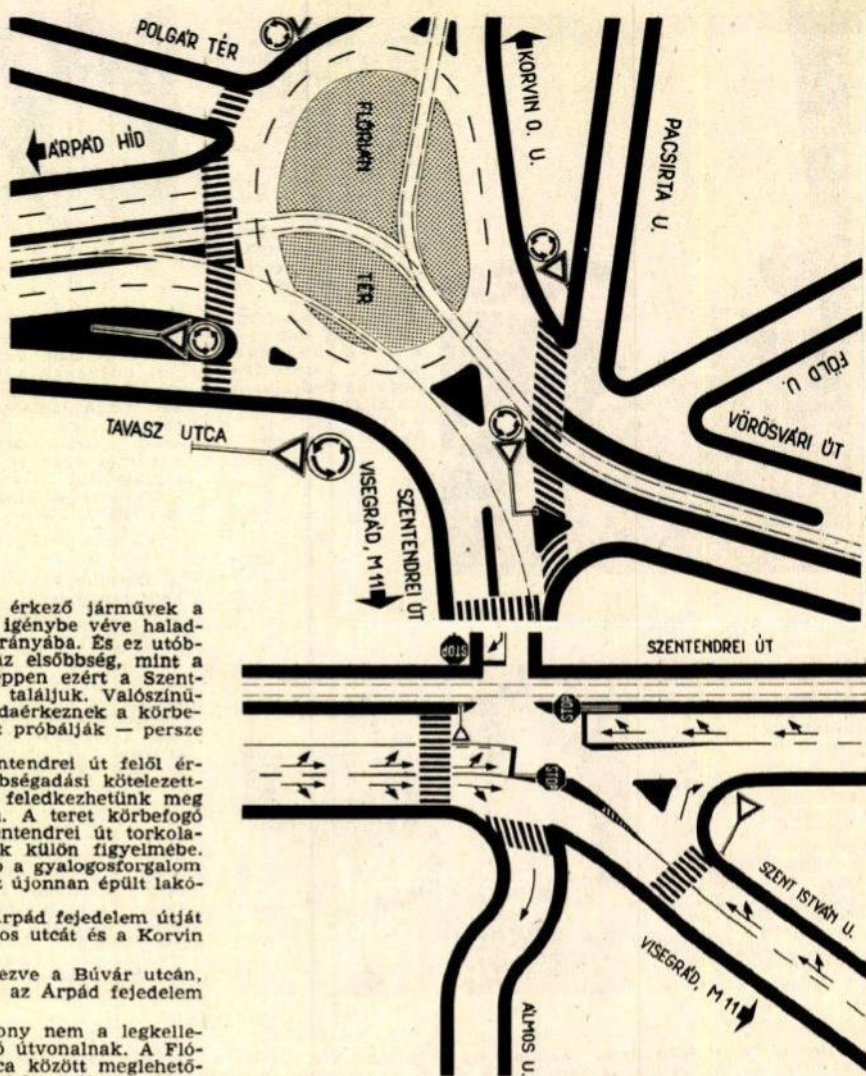
Ismételjük tehát, hogy amennyiben a Szentendrei út felől érkezünk a körforgalomhoz, kétszeres elsőbbségadási kötelezettséggel kell számolnunk. Ugyanakkor nem feledkezhetünk meg a gyalogosoknak adandó elsőbbségről sem. A teret körbefogó gyalogátkelőhelyek közül különösen a Szentendrei út torkolatában levőt ajánljuk az autósok-motorosok külön figyelmébe. De nem sokkal kevesebb és veszélytelenebb a gyalogosforgalom a Szentendrei út irányába továbbhaladva az újonnan épült lakótelep és az autóbusz-pályaudvar között.

A teherautó-vezetők jobban teszik, ha az Árpád fejedelem útját követve elkerülik ezt a környéket — a Lajos utcát és a Korvin Ottó utcát is beleértve.

A Szentendrei útról (a RUB-híd felől) érkezve a Búvár utcán, de legkésebb a Kórház utcán át juthatunk az Árpád fejedelem útjára.

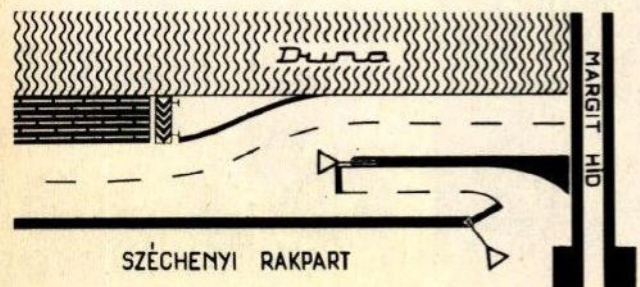
Sokan tudjuk, hogy a Szentendrei út bizony nem a legkellemebb szakasza a Duna-kanyari kiránduló útvonalnak. A Flórián tér és a csillaghegyi Szent István tér között meglehetősen szűk, ráadásul a buszmegállók helyenként teljesen lefoglalják a forgalmat. Az új szakaszon, amely a Szent István utcától nemrégiben épült, már sokkal kedvezőbb a helyzet.

Az elágazásban — a Szentendrei út és a Szent István utca kereszteződésében — kanyarodik a főút, és ez bonyolulttá teszi a helyzetet. A Flórián tér felől érkezve az elágazásban két forgalmi sávot találunk. Azok, akik az új M11-es útra akarnak rátérni, mindenképpen a külső sávba soroljanak. A belsőtől egyenesen a régi Szentendrei úton haladhatnak tovább, ügyelve arra, hogy az „Allí! Elsőbbségadás kötelező” tábla szerint is az új út felől jövő forgalom (tehát a RUB-hídon lejelzők) az elsőbbség.



A Szent István utcának a kereszteződéshez közel eső szakaszán az út veszélyes kanyarulata miatt 40 km-es sebességkorlátozással kell számolnunk. Az M11-es útra kerékpárral és lovaskocsival tilos ráhajtani és azon közlekedni. Az ilyen járművekkel csak a régi utat lehet igénybe venni. Es még valami. Mint ismeretes, a Szentendrei úttal jó darabon párhuzamosan vezet a HÉV vonala. Nagyon ügyeljünk tehát arra, hogy amikor a Szentendrei útról valahol letérünk, s ezeket a síneket a megálló közelében keresztezzük, a HÉV — attól függően, hogy sebes- vagy turistavonat — lehet, hogy megállás nélkül továbbrobog. És az igazán nagyon kellemetlen, ha mi éppen akkor a megálló közelében a síneken vagyunk.

A pesti és a budai rakparton egy-egy helyen megváltozott az áthaladási elsőbbség rendje. — 1. A pesti rakpart rendkívül megnövekedett forgalma miatt most a Margit-híd pesti hídfője felől az alsó rakpartra hajtva, a rajzon változt helyen elsőbbséget kell adni. Az alsó rakpartnak ezen a szakaszon az elsőbbségadási kötelezettség változásán túl ügyelni kell az út szokatlanonalvezetésére is. Ha a Dráva utca felől érkezünk a híd alá, távolodjunk a parttól, mert éles törést találunk a



part vonalában. Ellenkező irányban pedig a magasabb rakományú járműveknek kell ügyelniük arra, hogy itt a híd íve meglehetősen alacsony. — 2. A Műgyetem rakpartról (az Egyr József utcánál) lehajtva az alsó rakpartra korábban igen nehezen lehetett meggyőződni arról, hogy kinek van elsőbbsége. Most tehát nagyon sok autó-motoros kívánsága teljesült: a világos útburkolati jelek és táblák révén a megnyugtató rendezéssel





# AZ ÉGŐ TRABANT

A Pest megyei Rendőr-főkapitány-ság befejezte a vizsgálatot Várhegyi Aladár 22 éves szállítómunkás ügyében, aki március 21-én reggel fél kilenckor Herceghalomnál, az M1-es főközlekedési útvonal 28-as kilométerkövénél két ember halálát követelő súlyos balesetet okozott. Mint emlékeztet, Várhegyi egy Warszáwával áttért a menetiránnyal ellenkező bal oldalra, összeütközött egy Trabanttal, amely azonnal kigyuladt és leégett.

A fiatalembernek nem volt jogosítványa. „A vezetőt” az egyik régebbi munkahelyén sajtóította el. Állítása szerint a telephelyen belül rendszeresen közlekedett, teherautókat vezetett. Utóbb szállítómunkásként dolgozott, s ebbeli munkakörében is alkalmat nyílt megfigyelni a sofőrök munkáját. Persze, említenünk is szükséges, hogy sem az egyik, sem a másik fajta ténykedésétől nem vált alkalmassá arra, hogy önállóan is részt vegyen a közúti forgalomban. Annál is kevésbé, mert nem tanult, nem tudott vezetni, s életében akkor ült először személygépkocsi volánjához, amikor egy átlumpolt, átcsellengett éjszaka utáni reggelen azt a bizonyos Warszáwát kiszemelte magának.

Várhegyi azt vallja: messziről látta, hogy valaki kiszáll az autóból, az ajtót csak hanyagul löki be maga után, majd eltávozik. Az indítókulcs állítólag a helyén volt, és szinte kínálkozott az alkalom egy kis munkakezdés előtti reggeli kirándulásra. A körülményeket talán csak az teszi még inkább különössé, hogy Várhegyi zsebében egy munkatársa nevére szóló jogosítvány lapult, amelyet — saját elmondása szerint — a munkahelyi öltözőben, egy padon talált. Az igazi tulajdonos viszont hátrózzottan állítja, hogy a vezetői igazolványt a fogásra akasztott zakója zsebéből emelte ki Várhegyi, 600 forinttal és egy golyóstollal



együtt. Az írószerszámot valóban megtalálták a szállítómunkásnál, sőt — munkatársainak nagy elképedésére — a tisztességesnek vélt fiatalemberről utóbb az is kiderült, hogy több kollégáját „megszabadította” néhány holmijától: minden apróságot eltejt, amit csak elérte. Csavarhúzókészlet, kártyapakli, telefonzsinór került elő a szekrényéből...

Abból tehát, hogy Várhegyinél idegen, lopott jogosítvány volt, és hogy éppen Tatabánya felé indult, ahol a menyasszonya lakott, netán arra lehet következtetni — bár erre vonatkozólag bizonyíték nincs —, mintha a kocsilopás nem is lett volna Várhegyi részéről éppenséggel spontán ötlet. Ezek az előzmények azonban inkább azért érdemelnek említést, mert már eleve rávilágítanak egy olyan ember jellemére, aki úgyszólván nem ismer gétaakat. S ráadás-képpen még olyan ügyesen álcázza is magát, hogy mindenki „jóralvó, rendes gyereknek” ismerje munkahelyén, mindaddig, míg csak ki nem tör belőle az igazi vagány.

Várhegyi Tatabányán tankolt, mielőtt visszaindult volna Budapestre. Akik ezután látták őt, behunyták a szemüket rémületükben. A Warszáwa ide-oda cikázott. Hol a bal, hol a jobb oldalon túnt fel. Egy Nysa

vezetője megkönnyebbülten fellelegzett, amikor Várhegyi bravúrosan elsurrant mellette. De aztán kilométerekkel arrébb, egy teherautó előzésénél ugyanez a manőver már nem sikerült.

A szemtanúk szerint itt, a 28-as kilométerkövénél Várhegyi a teherautó mögül körültekintés nélkül, meredeken kivágott. Még egyenesbe sem hozta a kocsiját, amikor szemből előbukkant egy Trabant, és a két autó nagy erővel összeütközött. A Trabant a motorra, illetve a kipufogócsőre ráfolyt üzemanyagtól azonnal lángra lobbant, és a kocsit előbb szinte a levegőbe emelkedett, majd átzuhant a másik oldalra. Az utasok — Lendvai László 26 éves műszerész és ifjabb Pál Emil 18 éves raktári munkás — kiestek a műútra és a tűz martalékvává váltak. De az orvosi vélemény szerint a halál már az összeütközés hatására beállott.

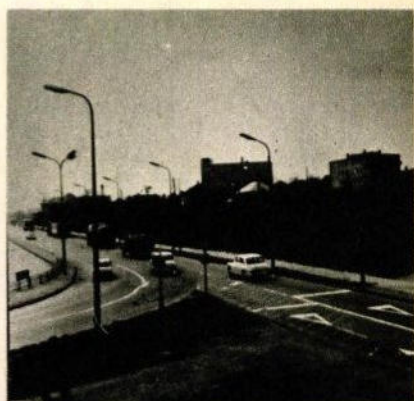
Várhegyi Aladárt a rendőrség letartóztatta. Az új Btk-módosítás szigorított minősítése alapján a gépjárműlopáson túlmenően „több ember halálát eredményező közúti baleset gondatlan okozásának büntette” miatt kell majd számot adnia.

A közvélemény mélységes felháborodása kíséri figyelemmel az ügyet.

Pless Zsuzsa

## Olvasóink javasolták

Nem egy alkalommal számolhattunk be arról, hogy a forgalom zavartalanabb áramlását és a közlekedés biztonságát szolgáló korrekcióknál a Közlekedésrendészetnek éppen az autósok—motorosok, vagyis az „intelligens laikusok” javaslata adta az indítékot. Ime, két újabb ilyen változás Budán. 1. A Bocskay úton, a Nagyszöllősi út „gyors ívű” becsatlakozása előtt immár a valós, a forgalmi igényeknek megfelelően változott (hátrább szorult) a lépcsőzetes útburkolati festés. Így tehát a Nagyszöllősi úton tempósan érkezők nem sodródhatnak át a békésen várakozók közé. — 2. Végre, most már mindkét forgalmi nyomon bekapcsolódhatunk az Alkotás utca felől jövet a Budaörsi út forgalmába. Az elsőbbségadási kötelezettségre a lépcsősen felfestett helyzetjelző vonal előtt a táblák és az útburkolaton látszó nagyméretű háromszög-alakzatok mindenkit messziről figyelmeztetnek.



**TÖBBEKNEK.** A jogosítványcserékrol szóló egyik legutóbbi cikkünkben azt írtuk, hogy a „rózsaszínű”, nemzetközi szabványú jogosítvány Albánia kivételével egész Európára érvényes. Ezt most módosítanunk kell azért, hogy a szóban forgó megállapodás az NSZK-val még nem jött létre. Az NSZK-ba utazáskor, vagy átutazásnál tehát egyelőre még ki kell váltani a „fehér” nemzetközi jogosítványt.

**VENNES JÓZSEF — VECSES.** Szívesen teszünk eleget kérésének, és közöljük: kéri azt a Jawa-motort és utasát, akik az 1971. június 20-án, Vecsésen, a Vöröshadsereg útja 84. számú ház előtt történt balesetnek (Opel Rekord) egye motoros ütközött) helyszínéhez érkeztek és ott a baleset körülményeiről, illetve az előzményekről Önnek tájékoztatást adtak, az eset végleges tisztázása érdekében értesítsék Vecsés, Vöröshadsereg útja 84. alatti címén.

**„JACKIE STEWART” JELIGERE.** A kérdése nem volt elég világos. Ferjancz Attila is gyorsasági versenyző. A sokszoros magyar autós bajnok a saját, illetve a papa Wartburgjával kezdte. Ahhoz, hogy valakiből Forma-1 versenyző legyen, először több számottevő versenyeredményt kell elérnie. A részvételt kezdetben a sportoló maga finanszírozza.

**„EGY ÖREG MOTOROS.”** Ha minden olvasó minden kívánságát teljesíthetnénk, kevés lenne a 32 oldal. A motorversenyeket már bemutattuk, most az autóversenyzőkön a sor.

**„ELDORÁDO.”** Az Ön helyében mi is a P20-at választanánk. Van-e teljesen egészséges ember? Hát akkor miért várja el a motorkerékpártól a teljes hibamenteséget?

**S. GEZA — MOSONMAGYARÓVÁR.** Hasonló kérdéssel fordult hozzánk Dr. Szegedi László is, ugyancsak az Ön városából, akinek „Válaszok garázsügyben” című összeállításunk során e számunk 4. oldalán adtuk felvilágosítást. Ez az Ön esetére is érvényes.

**SZABÓ GYULA — KOKAD.** A Kresznék a motorkerékpárok felszerelésére vonatkozó 18. cikké előírja, hogy a 125 cm-nél kisebb motorkerékpárt fel kell szerelni „a motorkerékpár álló helyzetében is működtethető hangjelző készülékkel”. Ennek a követelménynek az akkumulátorral ellátott motorok a villamos kúrt révén tehetnek eleget, az akkumulátor nélküli motorokra viszont gumilabdás kúrtból célszerű felszerelni. Mindez azonban természetesen, nem érvényes a segédmotoros kerékpárokra, hiszen azok nem minősülnek motorkerékpárnak. Az Ön járműve, a Riga az utóbbi kategóriába tartozik.

**F. THOMPSON — CANADA.** 1. Hivatkozott szerkesztői üzenetünkben arról írtunk, hogy tudomásunk szerint Ausztráliában például létezik kötelező casco-biztosítás, mégpedig a részletre vásárolt kocsikra. Köszönettel vettük kiegészítését, hogy Önöknl, Kanadában a részletre vásárolt kocsikhoz a tulajdonos életbiztosítása is kötelező. Mivel pedig ott a kocsik 99%-át hitelre vásárolják, azt lehetne mondani, hogy a casco ott általában kötelező... Azt is érdeklődéssel olvastuk leveléből, hogy az ottani biztosító cégek a fiatalokat 25 éves korig kiskorúnak számítják, magasabb díjat fizetnek velük, amely az évi 700–800 dollárt is elér. — 2. A General Motors-kocsik visszahívására vonatkozó hírt amerikai forrásból „tallóztuk”. Persze, nem lenne érdektelen külön cikkben elemezni a gigantikus autókonzernnek ezt a gesztusát. Mennyi ebben a kötelezettség és mennyi ebben az üzleti fogás... — 3. A dicséretet köszönjük. Reméljük, hogy nem is olyan sokára mi is megjavíthatjuk lapunk előállításának nyomdai technológiáját.

**BARTAKOVICS ISTVÁN — RÁBÁTÓFALU.** A múlt évi november 6-ii számunkban ezen a helyen között pénzügyminisztériumi átirat száma: 22.476/1971.

IX. ó. o. Ennek alapján: „Munkakörből, foglalkozástól függetlenül” mindazok, akik hivatásos (állásvállalásra jogosító) gépjárművezetői engedéllyel rendelkeznek, az orvosi vizsgálatért csak 20 forint illeték fizetésére kötelezhetők, míg az állásvállalásra nem jogosító gépjárművezetői engedéllyel rendelkezők 50 forint illetéket tartoznak leróni.” Sajnálatos, ha ez a hivatalos állást foglalás nem jutott volna el a szentgotthárdi egészségügyi szervekhez. Mindenesetre felhívtuk erre a Pénzügyminisztérium illetékes osztályának a figyelmét.

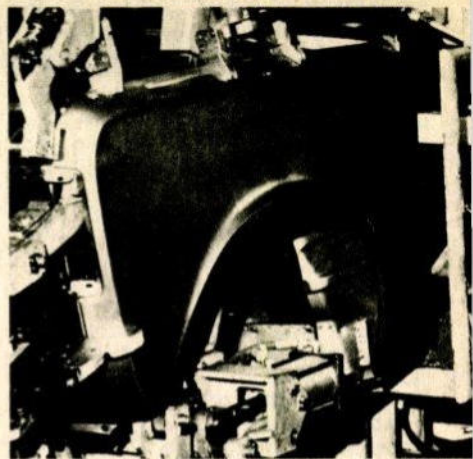
**MEZŐTÚRI OLVASÓ.** Azt kérdezi, hogy az „ürvezető jogosítvánnyal” rendelkező alkalmazott vezetheti-e a vállalat vagy tsz teherautóját. A 123/1964. (16–17) MUM —KPM utasítás arról szól, hogy a vállalat igazgatója megállapodhat a nem gépjárművezetői munkakörben tevékenykedő dolgozókkal a vállalat tulajdonát képező gépkocsi vezetésére. Ez tehát teherautóra, sőt különleges gépjárműre is vonatkozik. Aki ilyen megállapodás értelmében rendszeresen vezet, ha ugyanakkor hivatásos gépjárművezetőt nem alkalmaznak, e feladat ellátását legfeljebb havi 700 forint pótlékban részesülhet. (Mellesleg: felhasználjuk az alkalmazottat, hogy megjegyezzük: „ürvezető” jogosítvány már nincs nálunk. Eppen az AM által meghirdetett pályázat alapján fogadta el a Tudományos Akadémia a „magánautós” kifejezést, amely már polgárjogot is nyert!)

**SZABÓ SÁNDOR — SZEGED.** A Zsiguli lengéscsillapítójának, illetve gumibroncsainak garanciális problémáival február 21-i és március 6-i számainkban adtunk olyan tájékoztatást, amely az AFIT utasítására hivatkozva az Önök esetében is iránymutató.

**PAPP FERENC — BUDAPEST.** Furcsa esetről tájékoztat bennünket. Motorját eladta a használtpiacon „egy használt autók, motorok adásvételével foglalkozó embernek”, aki készpénzben kifizette az árát, és megbeszélte, hogy „amint eladja, a vevővel is aláírja a szerződést, és annak egy példányát elküldi”. Azóta már lassan egy év telt el, de a szerződés még nem érkezett meg. Viszont megkapta a kötelező felelősségbiztosításra a csekket, tehát a motor forgalomban van, nem adták le a rendszám-tábláját. És kérdezi: „Most valaki használja a motort, s még évekig én fogom fizetni a biztosítási díjat?” Sajnos, mindig annak kell fizetnie a biztosítást, akinek a nevén van a gépjármű, egészen addig, amíg azt át nem írják, illetve nem adták le a rendszámot és a forgalmi engedélyt. Ha feljegyzte a vevő adatait, esetleg személyi igazolványa számát, akkor felszólíthatja a kötelezettsége teljesítésére. De mi azt kérdezzük: ki az a magánszemély, aki a piacon „használt autók, motorok adásvételével foglalkozik”?

**SZABÓ LAJOS — ÜJKER.** A gépjárművezető-képzés és vizsgáztatás egyes kérései.

## TALÁLJA KI...



... melyik nálunk is igen gyakori, jól ismert autó sérvédjét látni itt ezen a gyári képen. Reméljük, nem téveszti meg olvasóinkat, hogy annak a bizonyos kocsinak bal első sérvéddőlemezét itt éppen az összeállító szerzőknek között mutatkozik. Ezek után már csak az van hátra, hogy a megfajtást más 5-ig levelezőlapra küldjék el, hogy a helyes választ adók közül kisorsoljuk, kik kapják meg a három jutalomkönyvet.

Az ország minden tájáról érkeztek 6. számunk rejtvényére a hibátlan megfejtések, hogy a képrészet az őthengeres, elsőkérmeghajtású Megolát ábrázolta. Nagyon sokan azt is közölték, hogy ebből az egyedülálló konstrukcióból mindössze öt darabot tartanak nyilván. A szerencse a következő olvasóinknak juttatta a könyveket: SEVARACZ MÁTE (Bácsalmás, Kossuth L. u. 115.) — SZILÁGYI SÁNDOR (Sopron, Mikovényi út 23.) és BRENNER CSABA (Hatvan, Dolgozók útja 1.).

déseiről szóló 35/1969. (Közl. Ért. 25.) KPM sz. utasítás 6. §-a szabályozza az egyes tantárgyak hallgatása, illetőleg az egyes tantárgyakból a vizsga letétele alóli mentességét. Így például az Autóközlekedési Technikum szerzett technikai képességet mentesít a vizsga alól. De az említett Mezőgazdasági Gépezeti Szaktechnikum szerzett képességet nem ad mentesítést.

**F. J. — PECS.** Az új, „különleges kivitelű” Wartburg egyelőre nem kerül nálunk forgalomba, tehát sem árától, sem megrendelési lehetőségeiről nem tudunk felvilágosítást adni.

## Könyvekről

**BORISZ-FÜLÖP: Kisgarázsok (Műszaki).** Végtelenül ügyes könyv, amely nemcsak a kisgarázsok építéséről, berendezéséről és felszereléséről tájékoztat, hanem egyben tanácsokat ad magának az autónak a karbantartásához, javításához, ellenőrzéséhez — mindazokhoz a munkálatokhoz, amelyeket a garázsban a tulajdonos elvégezhet.

**DR. BARTUS—DR. KILÉNYI: Mindenki jogi kézikönyve (Kossuth).** Hézagpótló munka, amely segítheti a joghoz nem értő embereket is, hogy kiismerjék magukat az őket érdeklő rendeletek, jogszabályok között, akár lakás- és építészügyekben, család- és munkajogi vitákban, a büntetőeljárásokban. Még a gyalogosokra és kerékpárosokra vonatkozó közlekedési szabályokat is elemzi — aminek mi, autósok külön is örülhetünk...

**TAKÁCS TIBOR: Klapka katonái (Móra).** Történelmi regény az 1848-as szabadságharc utolsó ütközetéről, amely a hazaszeretést legendás példája.

**MÁRQUEZ: Száz év magány (Magvető).** Világhírű regény a szenvedély varázslatos erejéről. Írója kolumbiai születésű, történetében ennek a kis latin-amerikai országnak a hagyományokat őrző különös világa elevenedik meg.

**MALTZ: Simon McKeever utazása (Európa).** A harmadik kiadásban megjelent regény egy beteg öregember utazásának története, aki izgalmas kalandok között tesz meg 400 mérföldet Amerika útján, gyógyulását keresve.

**DÉRY TIBOR: G. A. úr X-ben (Szépirodalmi).** Az író életmű-sorozatának ez a harmadik kötete álomvilágba visz, ahová már nem jár vasút, nem vezet út, amelynek nincsenek törvényei. De élhet-e így valóban egy magára hagyott ember?...

**TIMÁR MÁTE: És a tizenhetedik napon (Kozmosz).** Emlékezés az édesanyjára. Egyetlen édesanyjára rendezik vissza a főhős, de a történetben élnek a mi emlékeink is, valamennyiünk édesanyjáról.



ÜZEMANYAG: éjjel-nappal  
SZERVIZ: 6—22 óráig

**Budapesten**

III., Bécsi út 277.  
IV., Pozsonyi út 1.  
VIII., Kulich Gy. tér  
IX., Kén utca 1.

**INTERSHOP**

XIII., Rajk L. u. 11.

**Vidéken**

Balatonfüred  
Dunaföldvár  
Miskolc  
Pécs  
Szántód  
Szeged  
Veszprém

A tavasz beköszöntével megkezdődik az autós szezon, a kirándulások, a nyaralás ideje. Az autózás öröme csak akkor teljes, ha a gépkocsi kifogástalan állapotban van, kielégíti a tulajdonos műszaki és esztétikai igényeit.

Ezeknek az igényeknek a lehető legteljesebb kielégítését kívánja biztosítani a

**SHELL INTERSERVICE**

hálózat, amely ismét bővült.

Megnyílt Budapesten az új

**SHELL INTERSERVICE töltőállomás  
a VIII., KULICH GYULA TÉREN**

Természetesen éppen úgy, mint a többi, ez is non-stop üzemel. Az év minden napján 0—24 óráig áll az autósok rendelkezésére, üzemanyaggal, kenőanyagokkal, autoápolási és felszerelési cikkekkel, nagy teljesítményű japán

NGK—S

gyújtógyertyákkal és még sok egyéb úticikkkel.

**SHELL INTERSERVICE HÁLÓZAT**



**MOSZKVIC—407**

típusú személyautókhöz

**szerkezeti és  
KAROSSZÉRIA-  
ALKATRÉSZEK**

raktárról azonnal kaphatók

Ugyintéző:

Nagy Irén, 200-810/179

**II. SZ. AUTOJAVÍTÓ VÁLLALAT**



Moszkvics  
tipusüzeme  
Bp. XIII., Révész u.  
1—5.

**REKORDOSOK, FIGYELEMI**

Rugójavítás szereléssel

**VOROS ISTVÁN**

XIII., Fáy utca 84.

Telefon: 290-279

Minőségi krómozást vállal  
galvanizáló kisiparos

Budapest VI., Bokányi D. u. 26.

**JOVON JÁNOS**

**AUTÓRA**

Csomagtartó, méret, kívánság szerint  
Magánvizsgálóhoz, tanításhoz szükséges  
pótfékpédál minden típushoz kapható

**MOTORKERÉKPÁRA**

Csomagtartók, bukásvédők  
minden típushoz

**KOVÁCS lakatos**

Bp. VII., Dob u. 98. T.: 423-843

**AUTÓ-ÜLÉSHUZAT**

import és hazai anyagból  
minden gépkocsitípusra  
készen kapható:

II., Mártírok útja 58.

Megrendelhető:

I., Szilágyi Dezső tér 3.

VII., Lenin krt. 83.

VII., Thököly út 21.

XIII., Bulcsú u. 25/a.

**ÁLTALÁNOS  
RUHÁZATI  
SZÖVETKEZET**



**KÖZÉRDEKŰ HÍR**

**GÉPJÁRMŰTULAJDONOSOK  
ÉS ÜZEMBENTARTÓK  
RÉSZERE!**

A módosított KRESZ-előírás értelmében, az 1/1971 (I. 29.) számú BM—KPM együttes rendelet 19. § alapján

1972. ÁPRILISÁTÓL

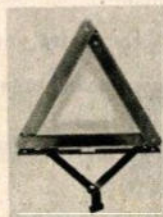
**KÖTELEZŐ**

az elromlott és forgalmi akadályt képező gépjárműveknél (a motor-kerékpárok kivételével) az elakadást jelző berendezés használata

**ELAKADÁST JELZŐ  
HÁROMSZÖG**

(egész Európában érvényes, szabvány kivételben)

megvásárolható Budapesten az AUTÓKER és KERAVILL szaküzletekben, vidéken az AUTÓKER üzletekben. Ara: 212 Ft.





## HASZNÁLT AUTÓK

- adásvétele
- bizományi értékesítése
- közületek és magánosok részére

A



**VALLALAT  
TELEPEIN:**

BUDAPEST XIII., Róppentyű u. 73.  
DEBRECEN, Balmazújvárosi út 3.  
GYŐR, Rét utca 27.  
PÉCS, Fürst Sándor u. 6.  
SZEGED, Vásárhelyi Pál u. 4.  
SZÉKESFEHÉRVÁR, Széchenyi út 94.  
SZOMBATHELY, Tolbuchin út 36.



## 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

## FUTÓMO-BEÁLLÍTÁS

nyugatnémet Bosch optikai  
nagy pontosságú géppel,

## KERÉK-KIEGYENSÚLYOZÁST

(statikus és dinamikus)  
a legkorszerűbb  
elektrodinamikus géppel elvégzi

**OTT MÁRTON** okl. autómérnök

Bp. XII., Tusnádi u. 3.  
Telefon: 369-873

## AUTÓKERÉK DISZTÁRCSAK

DISZKARIKÁK,  
SPECIÁLIS KÉSZÍTÉSE MINDEN TÍPUSRA

Vidékre utánnvétellel

**MÉSZÁROS** fénynyomó

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

Sík- és palástköszörölés  
hengergejek, hengerblokkok  
síkköszörölése  
olajemelők és hidraulikák  
felújítása

**RENNER** gépműhely

Bp. VII., Nagydíófa u. 31. Tel.: 211-832

## MOTOROSOKI

Vízhatlan bőrerős motorosnadrág 186 Ft  
Cipzárás lemebrészek 296 Ft  
Sárga vitorlásöltöny 410 Ft

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

## AUTÓ-MÉRŐMŰSZEREK

szerelése és javítása  
Fék- és kuplunghuzalok,  
mechanikus ablaktörlők  
javítása garanciával

**HAUDEK**

XIII., Allg u. 12. Tel.: 294-195.

**AUTÓRÁDIO-ANTENNA**  
beszerelése és javítása  
**LŐRINCZI FERENC**

rádió- és tv-szerelőmester  
Bp. XVIII. (Lőrinc), Kossuth u. 155.  
Telefon: 480-483

## WARTBURG-1000 és

## WARTBURG-353

típusú személygépkocsikhoz

**szerkezeti  
akatrészek**

raktárról azonnal kaphatók

Ügyintéző: Englisch István, 141-406

## II. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VALLALAT

Karosszériajavító  
üzeme

Bp. IX., Tűzoltó u.  
25.



## TRABANT-WARTBURG

főtengelygörgőzés 300-600-900 és 1000-es  
hengerek illesztett, hőkezelt termo ovál-  
dugattyúval, időnként azonnal cserével is.  
Vidékre utánnvétellel.

**NAGY ISTVÁN** műszerész  
Makó, Szegedi utca 25.

Összes keleti és nyugati

## AUTOLENGÉSCSILLAPÍTÓK

teljes felújításra  
gyors cserével

## Garanciával

Vidékre utánnvétellel

**KERÉKEGYENSÚLYOZÁS**  
legmodernebb műszernel  
DIJTALAN BEVIZSGÁLÁS

**„BÁRDI AUTÓTECHNIKA”**  
A SZAKMA MESTERE

Bp. VI., Szondi u. 15.  
Telefon: 329-449



# Bemutatjuk: MORVAY LÁSZLÓT

Noha már ötször is lehetett volna — és „csak” háromszor volt autóbajnok, még egyszer sem görbült meg a hajaszála. De mint gyalogjáró, csuklóját törte az elmúlt télen. Pedig kis Puchjával került már forró helyzetbe. Nem is egyszer. Erről majd később.

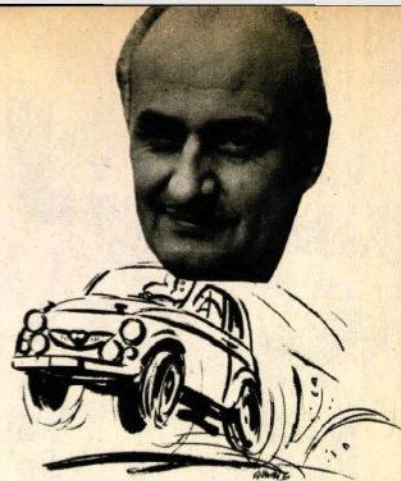
A 44 éves Morvay László 20 éve dolgozik a MÁV Tervezőintézeténél belsőtervezőként. Kapcsolata a benzinnel még régibb. Már gyermekkorában kezdett barátkozni apja autójával. A felszabadulás után az elsők között volt, aki jogosítványt kapott és 1945-től hatósági engedéllyel vezethette apja Hillmanjét. Első saját kocsiját, egy öreg Vauxhallt, 10 év múlva vásárolta. Aztán 1963-ban vett egy kis Puchot és azóta a negyediket nyúvi. És azt mondja: ha lehetne, akkor a következő is ilyen lenne, mert ez a kisautó olyan, mint egy kevésbé szép, de nagyon hűséges asszony.

Úgy kezdődött, hogy látta Hollós Pistát versenyezni a mérges Puchjával, hát elhatározta, hogy ő is megpróbálja. Akkor már egyéves Puchos volt. Benevezett a Rába Rallye-ra, és a 3. helyen fejezte azt be. Ettől kezdve minden versenyen helyre érkezett, amihez részben Hollós tanácsai segítettek.

Két évvel ezelőtt, amikor „állt” neki a bajnokság, az egyik gyorsasági szakaszon elszakadt a Puch gázbowdenje. Ezért csúszott vissza a bajnokság 2. helyére. Tavaly is

bajnok lehetett volna, ha az egyik verseny célja előtt 30 kilométerrel nem szakad el a „hűséges asszony” sebességváltójának a húzóéke. Se előre, se hátra. Harmadik lett a bajnokságban. Pedig, ha ekkor nem éri ez a kellemetlenség, negyedszer lehetett volna a kiskategória bajnoka. — Családom be van oltva benzincsalással. A férjezett lányomnak is Puchja van, és a kisebbik lányom most vizsgázott autóvezetésből. Nem is hiányzanak egy-egy versenyről, ott szurkolnak az apjuknak.

Nagyon sok támogatást kapok a klubomtól, a Volántól, de ha a gyár nem segítene ilyen hathatósan, már nem állhatnék rajthoz a kocsimmal. Nem titok, egy-egy verseny annyit vesz ki a motorból, jobban mondva az egész kocsiból, mint egyéves normális használat, vagy talán még ennél is többet, hiszen a civil autós nem kényyszerül nyolcvanas tempóban kanyarodni, vagy az „üveghangig” kipörgetni a motort, ami még a nagy, erős motoroknál is szükség-szerű, hát még ennél a törpénél. Volt-e már meleg helyzetem a Puchban? De még mennyire! Egyszer egy éjszakai edzésen, amikor a kanyarban röpgyűlést tartottak a szarvasok, majdnem „megállt bennem az ütő”. Tudtam, ha közéjük hajtok, aligha foltoznak össze az orvosok. Irányt változtattam. A horthos, amelyben landoltunk, mintegy nyolc méter mély volt. A Puch alapos alakváltozáson ment át, de mi,



hála a biztonsági övnek meg a bukósisaknak, karcolás nélkül megúsztuk. És négy nap múlva nemcsak üzemképes volt a Puch, hanem győztünk is. Még kell mondanom, az edzéseken általában szorongásaim vannak, hiszen az útvonalak nincsenek lebiztosítva.

Igen, a rallye-versenyzőnek nincsen irigylésre méltó helyzete. Ez a sport nagyon leköti az embert, ezért jut csak kevés idő a szórakozásra. Ezt az a tény is magyarázza, hogy van egy kis garázsom, amelyben igen sok „frizír” munkát magam csinállok. Azt kérdezi, mi a véleményem a rajtszámokkal, csikokkal és egyéb sportcsicsás szövegekkel díszített autók vezetőiről? Az igazi sportember a versenypályán csillogtatja erőnyeit, és nem a Népköztársaság útján. Minden verseny után lehúzzuk a rajtszámokat, és a célbafutás után mi is szabályos „civil” autósokká válunk.

## SPORTHÍREK

A „12 ÓRÁS” SEBRING kettős Ferrari-győzelmet hozott Andretti-Ickx és Peterson-Schenken révén. A 3. helyre a Vacarella-Hezemans (Alfa Romeo) érkezett az USA-beli Heinz-Johnson (Corvette) előtt; az amerikai pár a GT-kocsik osztályában győzött. A 9. órában kigyulladt az élen száguldo Regazzoni Ferrarija, amelyből az utolsó pillanatban sikerült a versenyzőnek kiugrania. A Márka VB állása a 3. futam után: 1. Ferrari 60 pont — 2. Alfa Romeo 36 — 3. Porsche 18 — 4. Lola 15 — 5. Chevrolet 13 — 6. Chevron 8 pont.

NAGY MEGLEPETÉS született Daytonában a Forma-750 motorkerékpárok 200 mérföldes versenyén, amelyen a nagyon sok loerős, 750-es „bikák” voltak a favoritok. Az első három helyet a 350-es Yamahák foglalták el. 1. D. Emde. — 2. R. Hampstead — 3. D. Smith — 4. P. Read (Norton-750) — 5. J. Gatter (Yamaha-350).

AZ AERMACCHINÁL ELKÉSZÜLT a legújabb 350 kcm-es, kétütemű, twin versenymotor (60 LE, 10 000 fordulaton), amelyen Pasolini indul a VB-versenyeken.

ELMARAD a Malév április 23-ára kiírt gokart-versenye az esztergomi pálya átépítése miatt. Új időpontja június 4.

SOPRONBAN KERÜL SOR április 22-23-án a junior crossbajnokság II. futamára, az utolsó futamot pedig április 29-30-án rendezik Pécsen.

A MECSEK-RALLYE-T április 23-án rendezik.

A VASPAPUCSOSOK első versenyét április 23-án, Miskolcon rendezik, a juniorokéra Gyulán kerül sor április 30-án.

## MEGINDULT A GOKART-ÜZEM

A bánatos időjárás ellenére 3000 kart-barát övezte Szombathelyen az idénynyitó verseny pályáját, amelyen a teljes hazai gárda felvonult, és vendégként, lévén a verseny meghívásos, az olasz Chiesa Diego is rajthoz állt. A közönség hamarosan megkedvelte az itáliai fiút, aki keményen csatázott a Csepeli Papírgyár SE legjobbjával, Szücs Józseffel, de végül is meg kellett elégednie a második hellyel.

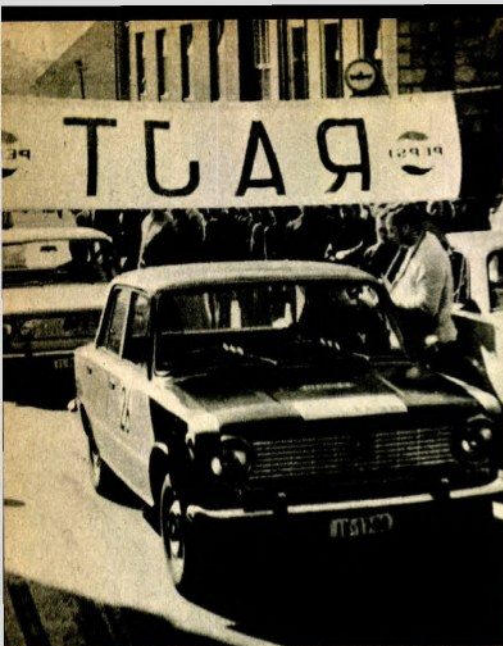
EREDMÉNY. SZENIOR: 1. Szücs József, Csepeli Papír — 2. Chiesa Diego, Olaszország — 3. Györi László, Cs. Papír — 4. Szántó László, PG Vasas — 5. Úrmös Sándor, Cs. Papír — 6. Lennert Antal, Veszpr. Volán — JUNIOR: 1. Kovács Sándor, PG Vasas — 2. Bobonics László, Kecskeméti Spart. — 3. Pittel Gyula, MALEV — 4-5. Szabó János és Simon Sándor, EPFU — 6. Péter Endre, Györi Volán — CSAPATVERSENY: 1. Csepeli Papír SC — 2. Veszprémi Volán — 3. Kecskeméti Spartacus.



Rajtolnak a juniorok  
(Fekete András felvételei)

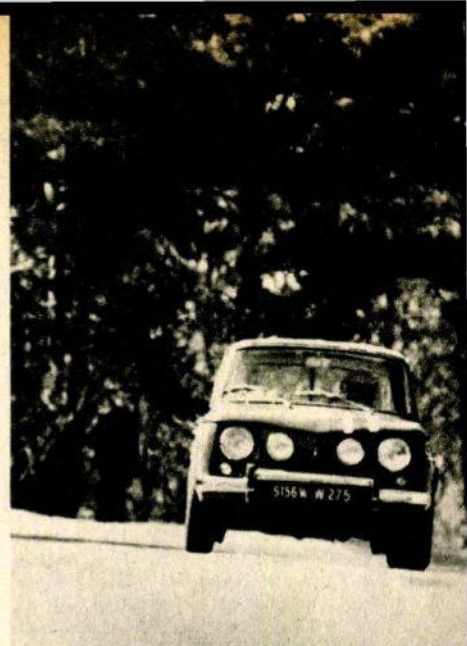
Kopó módjára üldözi az olasz Chiesa Diego a későbbi győztes Szücsöt





Az első Lada rajtja magyarországi hegyi-  
versenyen. Volánjánál Ruzsnyák István

# Fel a Tettyére!



A nap leggyorsabbja ez a Renault Gordini volt, melyet Kiss Dezső „szelídített”

**E**zen a vasárnapon a napsugár is bearanyozta az ország legszebb, mediterrán táját, a csodálatos mecseki dombokat, amelyek szerpentinjén suhantak, süvítettek a rajtszámokkal ékített autók.

Itt, Pécssett gyűltek össze március 26-án az első ízben kiírt hegyi-bajnokság I. futamának indulói, és ez a lelkes nekirugaszkodás meg is hozta a megérdemelt közönségsikert. Sok ezren lepték el a virágba borult Tettyét — és, sajnos, helyenként az utat, azaz a versenypályát is. A rendezést vállaló és azt mintaszerűen lebonyolító Pécsi Volán SE gárdája nem győzte torokkal a fegyelmézést.

Az autósportra éhesek nemcsak a látványosnak ígérkező kanyaroknál, a „trambulinnál” izgultak, hanem a Hunyadi úti rajthelyen is, ahonnan percenként indították a kocsikat. A túlpörgő kerekek nyivákoktak, és a második fokozat bekapcsolása után is nyikkantak még a sok energiával rendelkező motorok gumibroncsai, az aszfaltra rajzolva a fekete csíkot.

A pálya nagy előnye, hogy a céltől, kerülő úton vissza lehet jutni a rajthoz, és ennek volt köszönhető, hogy szünet nélkül folytatódhatott a második futam. A 46 indulóból álló mezőny délre be is fejezte az idény első, nagyon jól sikerült gyorsasági versenyét.

Itt mutatkoztak be az I. csoportba sorolt, azaz tuningtalan Ladák (Zsigulik), és ez, első nekifutásra sikerült is a pécsi Förster révén, aki másodikként fejezte be a versenyt. A következő négy helyen is Ladák végeztek: dr. Augustin, dr. Szenttornay, Simon és Ruzsnyák volt a sorrend. Az egykori nevezetes Gaál-Ruzsnyák oldal-kocsi bajnokpár itt nevet cserélt, mert az ugyancsak Ladát vezető Gaál Ferenc a 8. helyet foglalta el, Ruzsnyák után. A nap leggyorsabbja a Renault-Gordini 120 lóerejét gazdaságosan beosztó fiatal Kiss Dezső volt, aki, mint a legtöbb versenyző, a második futamban bizonyult gyorsabbnak (2,182 + 2,174 = 4,356). Kár, hogy klub- és márkatársa, Ferjancz Attila, megfelelő kocsijában nem indulhatott. (Egy rallye-verseny alkal-

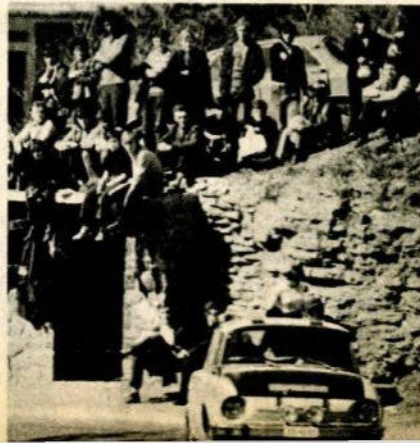
mával, ezen a speciálszakaszon 2,21 percet mértek itt Attilának.)

Meglepetés nem született, a papírformát az eredmények igazolták.

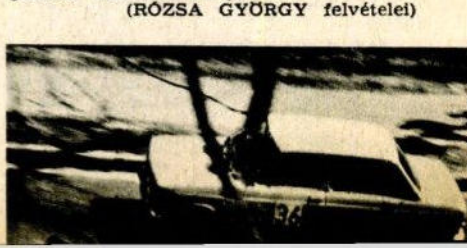
Külön kell szólni a taglétszámban megizmosodott Áfor SE-ről, amely 18 versenyzőt tudott a rajthoz állítani. A Budapesti Volántól 15, a Pécsi Volántól 5 versenyző indult, 2-2 sportolóját futtatta a Debreceni, a Győri Volán és az Autóközlekedési Tanintézet, valamint egyet az AFIT.

R. Gy.

**EREDMÉNY. 2. CSOPORT, 1600 KCM FELETT:** 1. Michael J., Áfor (BMW) 4,57 — 2. Szabó J., Volán (Opel) 5,12 — 3. Szemethy P., Volán Győr (Fiat) 5,35 — 1600 kcm: 1. Kiss D. Volán (Renault G.) 3,35,6 (a nap legjobb ideje) — 1150 KCM: 1. Balatoni M., Volán (Skoda R) 4,59,6 — 2. Winkler Cs., Aktan (Skoda R) 5,23,6 — 3. Tar A., Áfor (Fiat C) 5,35,8 — 4. Farkas K., Áfor (Skoda R) 5,40,4 — 5. Koltay O., Aktan (Skoda R) 5,42,4 — 850 KCM: 1. Morvay L., Volán (Steyr Puch) 5,03,6 — 2. Bálint A., Volán Pécs (Steyr-Puch) 5,12,4 — 3. Németh A., Áfor (Trabant) 5,41,4 — 4. Szászváry J., Áfor (Fiat) 5,52,6 — 5. Cserna S., Volán Pécs (Fiat) 6,21,2 — **1. CSOPORT, 1300 KCM FELETT:** 1. Baumgartner L., Volán Pécs (BMW) 4,50,2 — 2. Kelemen F., Volán (P. Fiat) 5,17,6 — 3. Gombácsi L., Volán debrecen (P. Fiat) 5,31,4 — 4. Jancsó Gy., Áfor (Renault-16) 5,36,6 — 1300 KCM: 1. Valcsics L., Áfor (NSU) 4,58,6 — 2. Förster L., Volán Pécs (Lada) 5,15,4 — 3. Dr. Augustin B., Volán (Lada) 5,20,2 — 4. Dr. Szenttornay L., Áfor (NSU) 4,58,6 — 2. Förster I., Volán Pécs (Lada) 5,15,4 — 6. Ruzsnyák I., Áfor (Lada) 5,34,2 — 7. Hernyák I., Áfor (P. Fiat) 5,36 — 8. Gaál Ferenc, e. k. (Lada) 5,54,4 — 9. Dr. Sárospataki Gy., Áfor (NSU) 6,23 — 1150 KCM: 1. Iriczfalvi F., Volán (Fiat) 5,08,8 — 2. Nagy A., Volán (Fiat) 5,12,4 — 3. Kóváry Gy., Áfor (Wartburg) 5,19,4 — 4. Grünwald L., Volán Pécs (Fiat) 5,23,4 — 5. Oravecz G., Áfor (Fiat) 5,34,4 — 6. Dr. Léránth Cs., Volán (Fiat) 5,35 — 7. Dr. Nádaskay B., Volán (Fiat) 5,37,8 — 8. Nagy L., Volán Győr (Fiat) 5,39,2 — 9. Kovács L., Volán (Skoda) 5,48,8 — 10. Dr. Doby D., Volán Debrecen (Fiat) 5,52,4 — 11. Pápay G., Áfor (Wartburg) 5,54,4 — 12. Tornyal S., Áfor (Skoda) 6,21,6 — 13. Dr. Lakner Gy., AFIT Miskolc (Skoda) 6,37,8; — 600 KCM: 1. Farkas E., Volán (Trabant) 5,44,2 — 2. Bárfay Cs., Áfor (Honda) 5,49,6 — 3. Kovács L., Volán (Trabant) 6,03 — 4. Fekete A., Áfor (Trabant) 6,21 — 5. Döme J., Áfor (Trabant) 6,25,6 — 6. Klein I., e. k. (Fiat) 7,27,6 — **ABSZOLUT SORREND:** 1. Kiss Dezső — 2. Baumgartner László — 3. Michael Jahn — 4. Valcsics László — 5. Balatoni Mihály — 6. Morvay László.



A Morvay vezetett kategóriagyőztes Puch vakkantásait elnyelték a zöldellő fák. (Mellette) Kategóriájának ugyancsak legjobbját, Balatoni biztos kézzel hozta ki a kanyarból a sárga Skodát. (Jobbról) „Ferjancz tanácsainak köszönhetem a kategóriagyőzelmet” — mondta a Flaton versenyző Iriczfalvi (Felül, középen) A rövidesen műsört sugárzó pécsi tv-torony alatt a géposztálygyőztes Baumgartner László BMW-je (RÓZSA GYÖRGY felvételei)



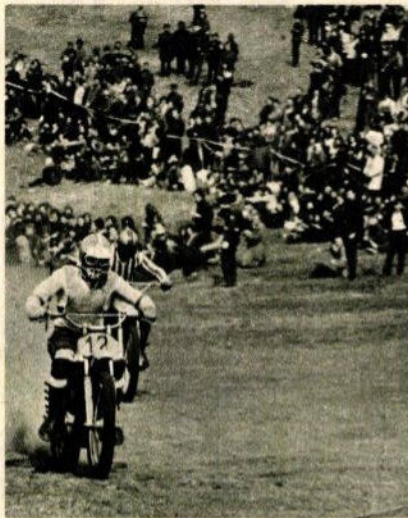
# STODULKA

## a „villám”!

Erre a legalkalmasabb szókép a zuhatag (mint például a Niagara). Igen, olyan sebesen és olyan robajjal zuhant le a hullámos hegyoldalakban, mint a vizesés. Zuhant, esett a kacskaringós lejtmenetben, és villámként cikázott felfelé a 24 éves ostravai tizedes, *Jifi Stodulka* a 380 km-es, 40 lóerős legújabb CZ-jével...

Valósággal VB-szerű verseny volt a Farkasvölgyben a *Baráti Hadsereg*ek Sportbizottságának VI. crossbajnoksága, amelyen ugyancsak beleváló legények próbálták megszorongatni Csehszlovákia bajnokát. Itt van például csapattársa, a mérnökjelölt *Konečný*, aki ugyancsak VB-szinten crossozott, akárcsak a szovjet *Jefzimov*, vagy *Bocskov*. Így aztán büszkének lehetünk *Kökényesi György* 5. helyére az 500-asok közt.

Hasonlóan nagy csatározások voltak a 250-esek versenyén, amelyen a szovjet VB-keretből *Petuskov*, *Sinkarenko*, a csehszlovák *Toman* és *Velky* mutattak be hatásos gyakorlatokat a cross magasiskolájából. Bizony, kissé csipős volt fiainknak ez a paprikaerős nemzetközi mezőny. (Ezen a sajnálatos tényen még az sem segít, hogy a jugoszláviai VB-futamra szóló meghívás miatti himlőoltás levette lábukról a legjobbakat: *Mohácsi János* lázas állapot miatt ezen az április 4-i versenyen már nem is tudott nyeregbe ülni, *Kiss Lászlót* pedig ágyba parancsolták.)



A magyarok közül a legkellemelebb meglepetést az ilyen szinten még teljesen kezdőknek számító *Demeter Anyos* szereplése keltette.

A verseny negyedik résztvevője Lengyelország válogatottja volt. A felszabadulás ünnepéhez méltóan járult hozzá a motorsport ezzel a crossbajnoki rendezvényt, amelyet nagyvonalúan a Budapesti Honvéd SE rendezett az új nyomvonalú, 2100 méteres pályán. Ezt megelőzően, húsvéthétfőn került sor ugyanitt az 1968 óta kiírt *Duna Kupa* ez évi első futamára, amelyet szintén a BHSE rendezett hibátla-

nul. Ezen a baráti találkozóan a szovjet csapat ismét maga mögé utasította a csehszlovák együttest. A magyar „A” csapat legjobbjának, *Mohácsi Jenőnek* „kitermelt” pontjaira magas láza szolgál mentéségül. De vajon mivel magyarázható a többiek (és a „B” csapat) gyenge szereplése? A nagyszerű felkészítés után nem ilyen rosztatag eredményt vártak a szurkolók. Mindkét verseny izgalmaiban és főleg látványosságban gazdagon megjutalmazta a várakozásnál szerényebb számú nézősereget.

— ergyé —

## A Duna Kupa eredménye (250 kcm 2x30 perc + 2 kör)

|                             | I. fut. | II. fut. | Kvrglic, Dinko     | — 25      |
|-----------------------------|---------|----------|--------------------|-----------|
| <b>I. SZOVJETUNIO</b>       |         |          | Pavise, Vilko      | 25 —      |
| Jefimov, Nyikolaj           | 1       | 1        | Malekovic, Stjepan | 21 24     |
| Krasznoscsekov, Vjacseszlav | 3       | 2        |                    | 70 64=134 |
| Popenko, Viktor             | 2       | 6        |                    |           |
| Donis, Vitaut               | —       | —        |                    |           |
|                             | 6       | 9=15 p.  |                    |           |
| <b>II. CSEHSZLOVAKIA</b>    |         |          |                    |           |
| Hlous, Vlastimil            | 5       | 3        |                    |           |
| Schmalz, Jifi               | 6       | 4        |                    |           |
| Lacko, Karol                | 14      | 8        |                    |           |
| Frydrysek, Stanislav        | —       | —        |                    |           |
|                             | 25      | 15=40 p. |                    |           |
| <b>III. BULGARIA</b>        |         |          |                    |           |
| Manolov, Velicsko           | 7       | 16       |                    |           |
| Janekiev, Georgij           | —       | —        |                    |           |
| Kaskin, Georgij             | 11      | 7        |                    |           |
| Georgiev, Stefan            | 10      | 9        |                    |           |
|                             | 28      | 32=60 p. |                    |           |
| <b>IV. MAGYARORSZAG/A.</b>  |         |          |                    |           |
| Mohácsi Jenő                | 13      | 13       |                    |           |
| Somogyi József              | 9       | 14       |                    |           |
| Reiterer László             | —       | 19       |                    |           |
| Závodny István              | 17      | —        |                    |           |
|                             | 39      | 46=85 p. |                    |           |
| <b>V. ROMANIA</b>           |         |          |                    |           |
| Davios, Cristian            | 15      | 21       |                    |           |
| Moasa, Traian               | 18      | 20       |                    |           |
| Chitu, Stefan               | 8       | 5        |                    |           |
|                             | 41      | 46=87 p. |                    |           |
| <b>VI. JUGOSZLAVIA</b>      |         |          |                    |           |
| Sostarić, Leno              | 24      | 15       |                    |           |

### Egyéni értékelésben:

|  |             |
|--|-------------|
| 1. Jefimov, Nyikolaj, SZU              | 1+1=2 p.    |
| 2. Krasznoscsekov, Vjacseszlav SZU ... | 3+2=5 p.    |
| 3. Hlous, Vlastimil CS ...             | 5+3=8 p.    |
| 4. Popenko, Viktor SZU ...             | 2+6=8 p.    |
| 5. Schmalz, Jifi CS ...                | 6+4=10 p.   |
| 6. Chitu, Stefan R ...                 | 8+5=13 p.   |
| 7. Kaskin, Georgij B ...               | 11+7=18 p.  |
| 8. Georgiev, Stefan B ...              | 10+9=19 p.  |
| 9. Lacko, Karol CS ...                 | 14+8=22 p.  |
| 10. Donis Vitaut SZU ...               | 4+18=22 p.  |
| 11. Manolov, Velicsko B ...            | 7+16=23 p.  |
| 12. Somogyi József H ...               | 9+14=23 p.  |
| 13. Frydrysek, Stanislav CS            | 16+10=26 p. |
| 14. Mohácsi Jenő H ...                 | 13+13=26 p. |
| 15. Vesztergom Jenő H ...              | 20+11=31 p. |
| 16. Nátó János H ...                   | 12+22=34 p. |
| 17. Demeter Anyos H ...                | 23+12=35 p. |
| 18. Davios, Cristian R ...             | 15+21=36 p. |
| 19. Moasa, Traian R ...                | 18+20=38 p. |
| 20. Sostarić, Leno Yu ...              | 24+15=39 p. |
| 21. Reiterer László H ...              | 22+19=41 p. |
| 22. Czuni László H ...                 | 19+23=42 p. |
| 23. Janakiev, Georgij ...              | 26+17=43 p. |
| 24. Závodny István H ...               | 17+27=44 p. |
| 25. Malekovic, Stjepan Yu              | 21+24=45 p. |
| 26. Pavise, Vilko Yu ...               | 25+26=51 p. |
| 27. Kvrglic, Dinko Yu ...              | 27+25=52 p. |

## A BHSB crossbajnokságának eredménye

(250 kcm, 2x40 perc + 2 kör, 12 induló, 11 értékelhető. Mind CZ-motoron)

|  |               |
|--|---------------|
| BAJNOK: Sinkarenko, Leonyid, Szovjetunio | 1+1=2 pont    |
| 2. Toman, Otakov, Csehszlovákia          | 2+2=4 pont    |
| 3. Velky, Zdenek, Csehszlovákia          | 4+3=7 pont    |
| 4. Petuskov, Jergenyij, Szovjetunio      | 6+4=10 pont   |
| 5. Straczek, Eugenius, Lengyelország     | 7+6=13 pont   |
| 6. Olszewski, Stanislav, Lengyelország   | 9+5=14 pont   |
| 7. Olszewski, Andrej, Lengyelország      | 8+7=15 pont   |
| 8. Ribolcsenko, Jevgenyij, Szovjetunio   | 5+11=16 pont  |
| 9. Nátó János, Magyarország              | 10+8=18 pont  |
| 10. Poszmik Árpád, Magyarország          | 11+9=20 pont  |
| 11. Demeter Anyos, Magyarország          | 12+10=22 pont |

(500 kcm, 2x40 perc + 2 kör, 12 ind., 10 ért. Mind CZ-vel)

|                                       |               |
|---------------------------------------|---------------|
| BAJNOK: Stodulka, Jifi, Csehszlovákia | 1+1=2 pont    |
| 2. Jefimov, Nyikolaj, Szovjetunio     | 2+2=4 pont    |
| 3. Konečný, Karl, Csehszlovákia       | 3+3=6 pont    |
| 4. Bocskov, Anatolij, Szovjetunio     | 4+6=10 pont   |
| 5. Kökényesi György, Magyarország     | 6+5=11 pont   |
| 6. Bobiglo, Vladimir, Szovjetunio     | 8+4=12 pont   |
| 7. Sedrowicz, Czeslav, Lengyelország  | 5+8=13 pont   |
| 8. Szép András, Magyarország          | 7+7=14 pont   |
| 9. Zupa, Marian, Lengyelország        | 9+9=18 pont   |
| 10. Gubala Pál, Magyarország          | 10+10=20 pont |

Ez a farkasvölgyi nemzetközi verseny lényegesen nagyobb látogatottságot ért el, mint volna. Stodulka, a „villám”, és új, legyezőhengeres CZ-je nem ismertek akadályt. Itt, a sánc előtt Poszmik Árpád mellett cikázik el...

### CÍMLAPUNKON:

Egy újdonság Genf után: a háromajtós Fiat—127

(Ismertetése a 13—17. oldali Szalon-beszámolóban)

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

INDEX: 25.108

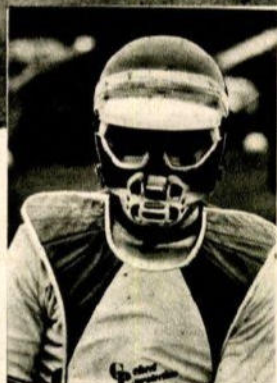
72.7663 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



Az ünnepélyes megnyitóra sorakoztak fel a csapatok: Csehszlovákia, Lengyelország, a Szovjetunió és Magyarország

## A Baráti Hadseregek Sportbizottságának VI. Crossbajnoksága

Közösen rajtolt a két kategória. A falkát e helyen a 12-es Stodulka vezet a 380 kcm-es CZ nyergében, nyomában Konečný majd a szovjet Bocskov (6) és Bobiglo száguld. A magyarok közül a 10. helyen tempózik a zebtratrikós Kőkényesi (39)



A 250-es CZ-n robogó szovjet Petuskov — aki végül a 4. helyen kötött ki — hátra les, mennyire követi őt a nagy varázsló, a mindent tudó Stodulka

Jíří Schmalz teljes crossvértetben



Amikor, ahogy mondják, pattanásig feszülnek az idegek, azaz lecsapódik a versenygépek kerekeltől „megtámadott” rajtgép, és sok száz loerőnyi energia felszabadul. A speciálgumik tépik, szaggatják a földet...



Két szovjet versenyző, Bocskov és Jefzimov a spanyol sánc felett (RÓZSA GYÖRGY felvételei)

