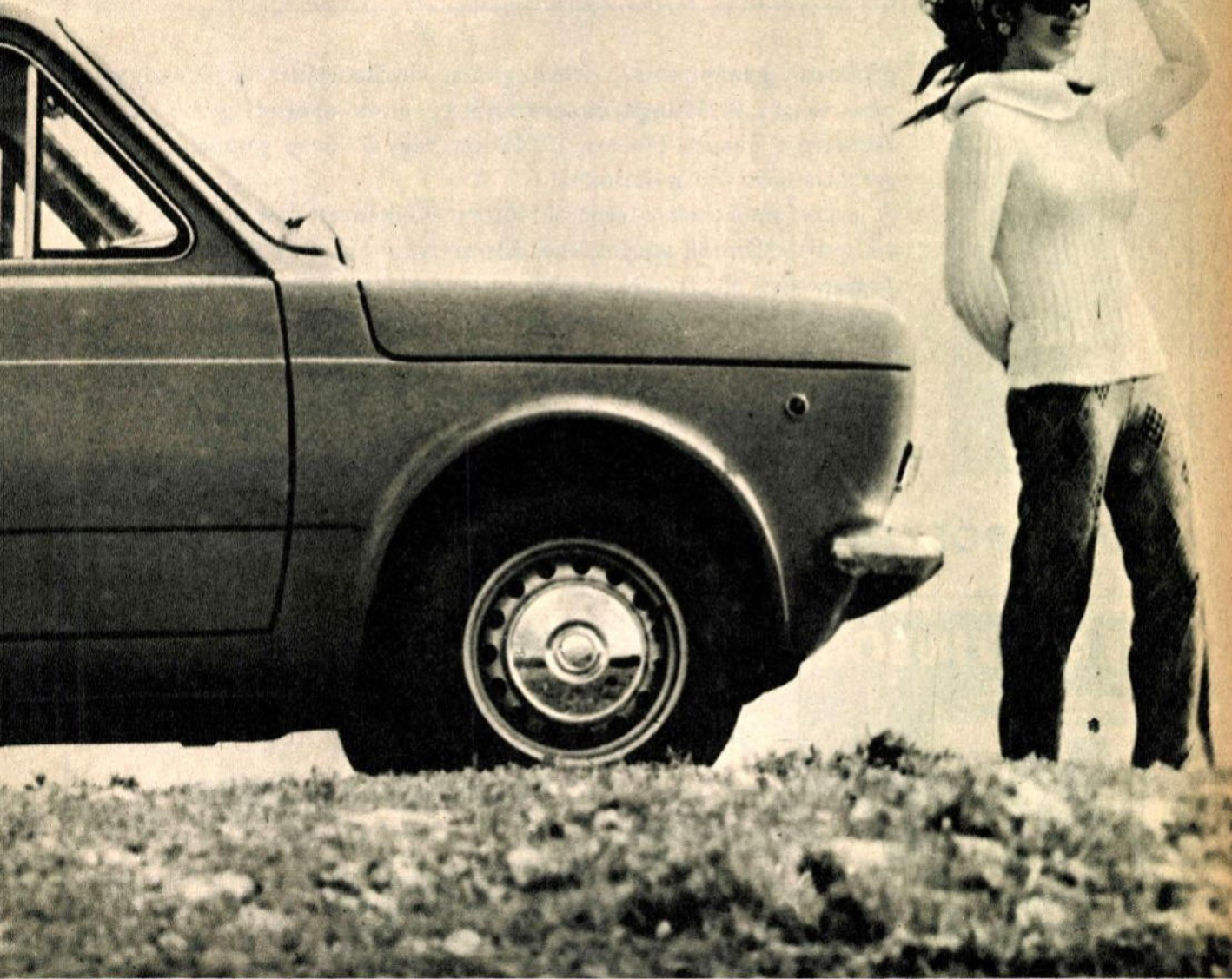


**d  
m**



**autó-motor**

XXIV. évf.  
1971. V. 6.  
Ára: 3 Ft

**9**





**1971**  
**JANUÁR 1-TŐL**



**A GENERAL MOTORS-szal történt  
megállapodás alapján  
a HUNGAROSZERVIZ-nél megalakult az**

**OPEL**

KADETT B, C ● REKORD A, B, C  
COMMODORE G, GS, GSA, GSE ● MANTA ● ASCONA  
KAPITÁN ● ADMIRAL ● DIPLOMAT típusú

gépkocsik **garanciális** javítószolgálat, vevőszolgálat és konszignációs raktára. A **Hungaroszerviznél** beépített **eredeti gyári** alkatrészekre a General Motors 10 000 km vagy 6 hónap garanciát ad, a garancia-időn túli javításoknál is.

A javítási munkákat a General Motorsnál kiképzett szakemberek végzik gyári előírások szerint, speciális szerszámokkal és készülékekkel. A szerkezeti alkatrészekon kívül az eredeti karosszéria-elemekben és fődarabokban jelentkező igényeket is kielégítjük.

A folyamatos kiszolgálás érdekében igényét jelentse be vevőszolgálatunknál. Az igényeket a jelentkezés sorrendjében elégítjük ki. Díjtalan műszaki tanácsadás.

Garanciális javításoknál az **Euroszerviz** garanciafüzetét is elfogadjuk.

**HUNGAROSZERVIZ** Tel.: Vevőszolgálat 835-975 Bp. XIV., Gizella út 20.

**VILÁGSZÍNVONAL**



**MINDEN KOCSIHOZ  
MINDEN IDŐBEN**





A Volgai Autógyár központi futószalagja, ahol a Zsigulik készülnek



## A SZOVJETUNIÓ ÚJ AUTÓS ÖTÉVES TERVE

Az AM számára írta: IGOR ADABASEV, a „Za ruljom” főszerkesztője

1924. november 7-én a Vörös-téren a felvonulás elején haladt tíz feldíszített másfél tonnás AMO teherautó... Azután következtek az öt éves tervek, amelyek a moszkvai, valamint a gorkiji óriási autógyárakat hozták létre. Voltak nehéz frontutak, ahol a szovjet kocsik nehéz vizsgán bizonyítottak. Voltak háború utáni öt éves tervek, amelyek az autógyártást modern, korszerűen felszerelt iparágáá fejlesztették.

Különösen gyors ütemben fejlődik az autógyártás az utóbbi években. Így például a nyolcadik öt éves terv éveiben (1966—1970) az autógyártás növekedése 73% volt. Most országunkban teherautókból 200, személyautókból 60 és autóbuszokból 25 változat készül. És ezek nemcsak új modellek és kocsimárkák, hanem a legmodernebb haladó konstrukciók, amelyek semmivel sem rosszabbak a legjobb külföldi típusoknál.

Kitűnően elvégezte a munkáját a szovjet sofőrök nagyszerű hadserege. A nyolcadik öt éves terv feladatait az autószállítások minden területén sikeresen teljesítették. A terven túlmenően az autóbuszokon 1,2 milliárd utast szállítottak, teherfuvarban 370 millió tonnányi forgalmat bonyolítottak le. A fuvar önköltsége 2%-kal csökkent.

Az új, kilencedik öt éves terv (1971—1975) új irányelvei, amelyeket a XXIV. pártkongresszus életbe léptetett, azt írták elő, hogy az autógyártásban el kell érni a 2,1 milliárd darabot, és ezzel párhuzamosan a teherautógyártást kb. 1,5-szeresére, a személyautókéét a jelenleginek 3,5—3,6-szeresére kell emelni.

Az új öt éves terv időszakában emelkedik a teherautó gyártása a már működő óriási gyárakban, olyanokban, mint a ZIL, a Gorkiji, Minszki Autógyár, és így tovább. Erdemes megemlíteni, hogy már 1936-ban a teherautók

gyártásában a Szovjetunió a világon a második helyen állt. Azóta a teherautógyártás ötszörösére nőtt, úgy, hogy az egyes rosszindulatú nyugati kommentátorok nyilatkozatai arra vonatkozólag, hogy a Szovjetunió állítólag csak most „ül a volánhoz”, megalapozatlanok.

Automobilizálásunk saját, tudományosan megalapozott és a gyakorlat által kivizsgált úton halad. A legfontosabb ebben a vonatkozásban, ugyanúgy, mint az egész szovjet gazdaságban is a termelés tervszerű és komplex szervezése, amely a nép élete anyagi és kulturális színvonalának szüntelen, folyamatos növelését van hivatva végrehajtani. Az intenzív építkezés, s ezen belül a lakásépítkezés, az ipar és a mezőgazdaság rohamos fejlődése a gépkocsialomány gyors ütemű növekedését igényli.

Ami a személyszállítást illeti, mint ismeretes, nálunk a közhasználatú járművek gyártásán van a hangsúly. A jó minőségű és bőven rendelkezésre álló autóbuszok és taxik nagy száma ésszerűbben tudja kielégíteni a lakosság többségének a szállítási iránti igényét. Az autóbuszszállítás, amely már így is óriási volumenű, a kilencedik öt éves terv időszakában 1,6-szeresére nő. Szaporodik a személytaxi-állomány is, amelyet most az új Volga-kocsikkal bővítenek, és a turistaszállítások jelentős növekedését irányozzák elő. Megállapíthatjuk, hogy a magyar Ikarus-buszokkal mind az autövetetők, mind az utasok elégedettek, s örvendetes, hogy e buszok gyártása, s ennek megfelelően exportálásuk a Szovjetunióba is állandóan nő.

Eszünkbe jut az az ünnepélyes és egyidejűleg barátságos légkör, amely a Magyarország felszabadulásának 25. évfordulója alkalmával rendezett moszkvai jubileumi kiállításon uralkodott, amikor a reflektorok fényében kicsit megilletődve álltak azok a tallini és rigai so-



főrök, akik ajándékokat kaptak a magyar autóipartól azért, mert az Ikarusokon egymillió kilométert tettek meg generáljavítás nélkül.

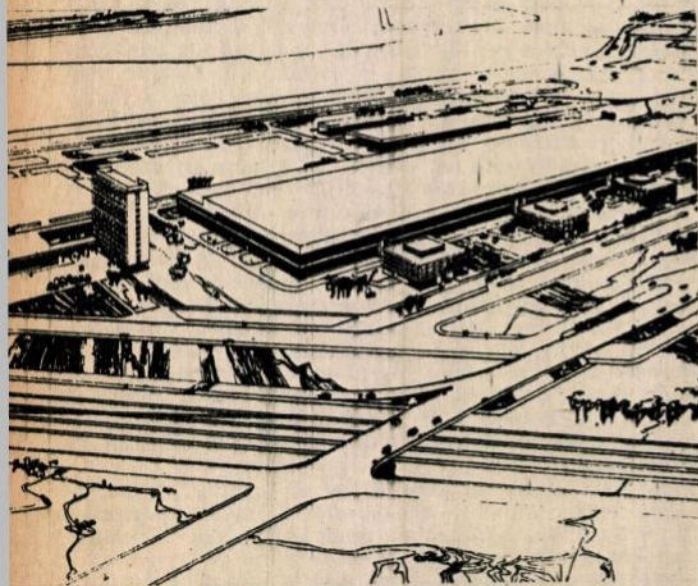
A közhasznú járműveket előnyben részesítve mi állandóan növeljük a magánhasználatú gépkocsik gyártását is. A gyártás üteme évről évre nő. Így például a nyolcadik ötéves terv utolsó évében a személyautók gyártása több mint egyharmaddal nőtt az előző ötéves terv utolsó évéhez képest.

Személyautóink minőség szempontjából egy színvonalon állnak az azonos osztályba tartozó, jónak ismert külföldi típusokkal. Egyik bizonyíték erre a Moszkvics-kocsik diadala az emlékezetes London—Sidney és London—Mexikó Rallye-kon.

Az új ötéves terv előirányozza a személygépkocsik gyártásának nagyméretű, sőt ugrásszerű növekedését. A korszerűsített Moszkvicsok gyártása az üzem hamarosan befejeződő gyökeres rekonstrukciója után kb. kétszeresére nő, a kis Zaporozsecekből pedig egyharmaddal többet állítanak elő. Közeledek az izsevszki gyár építkezésének befejezése, amely már megkezdte a Moszkvics 412-essel azonos típusú kocsik gyártását, és az új ötéves terv folyamán megindítja az IZS—1500-as kibocsátását. Ezek kivételükben a Moszkvicsokhoz hasonlítanak, de azzal a különbséggel, hogy hátul ötödik ajtót is kapnak.

Az elmúlt ötéves terv a szovjet autógyártás történetében korszakalkotó sikerrel vált emlékezetessé. Üzembe helyezték a Volgai Autógyárat, amelynek tervezett kapacitása évi 860 ezer komfortos és kényelmes, a tömeges karbantartás szempontjából kedvező kocsit. Az új típusra jellemző a korszerű megoldások egész sora, a magas szintű megbízhatóság, a jó terepjáró képesség, a karbantartás igénytelensége, a tömeges gyártásra való jó alkalmasága. Egyszóval minden autós álma.

1967. január 14-én a J—1251 típusú exkavátor személyzete kimarkolta az első földdarabot. Es már 50 hónap múlva a Szovjetunió Kommunista Pártjának Központi Bizottsága és a szovjet kormány szívből gratulált az óriási Volgai Autógyár építőinek és dolgozóinak, a gyár első részlegének beindítása alkalmával, amely részleg évi 220 ezer kocsi gyártására alkalmas. Az ezután következő időben folytatják a tökéletes technológiával a hatalmas méretű szerelési munkálatokat. Az eddigi négy év alatt az építkezés területén 97 millió m<sup>3</sup> földet emeltek ki, 4,4 millió m<sup>3</sup> betont dolgoztak be és több mint 10 000 egység legkorszerűbb technológiai berendezést szereltek fel. Eddig a volgai gyárban az ipari és kiegészítő létesítmények 1 200 000 m<sup>2</sup> területén építkeztek, ezen belül a fő épületek területe 634 000 m<sup>2</sup>. Az építkezés teljes befejezéséig az épületekből és létesítményekből még 800 000 m<sup>2</sup>-t kell üzembe helyezni. Ezt az óriási kiegészítő építkezést az új ötéves tervben fejezik be.



Elképzelni ezt a kétfélmillió négyzetméternyi területet csak egy összehasonlítás alapján lehet. Hogyha ezt a területet átszámítanám lakásépítkezési parcellákra, akkor egy 70 km-es utca lenne Budapesttől Kecskemétiig öteemeletes házakkal! A VAZ a nyolcadik ötéves terv legnagyobb autóipari létesítménye.

A kilencedik ötéves tervben azonban még ennél is nagyobb autós építkezést terveznek. A Káma partján, Nabereznszije Cselni nevű kis városkánál kibontakozóban van a világ legnagyobb nehézteherautók gyártására specializált komplex üzemének építkezése, amelynek nagy részét a kilencedik ötéves tervben helyezik üzembe. Az építkezés méreteinek jellemzésére egy példát említünk csak. A 25 000 tonna kapacitású öntőde óriásának számít akár milyen gépgyárban. Itt viszont egy ilyen öntőde csupán a karbantartás kisegítő gyárának egy részét képezi. Ahhoz, hogy tisztábban lássuk ennek az óriási építkezésnek az időszerűségét és fontosságát, soroljunk fel néhány tény és számot.

A szovjet közlekedés növekedési ütemét figyelembe véve megelőzte számos ország közlekedését. A teherszállítások volumene 1970-ben 11-szerese volt az 1950-es évinek, miközben a teherautógyártás csak 1,8-szeresére emelkedett. Ez a látszólagos aránytalanság a szovjet autóipari dolgozók nagy eredményeivel magyarázható. Sikerük egyebek közt az autóállomány kedvező technikai mutatóiról tanúskodik. Csak 1966—1970-ben a gyártott tehergépkocsik átlagos teherbírása 20%-kal emelkedett.

Az ország további gazdasági fejlődési tervéi, a közlekedés munkájának tapasztalatai és a tudományos számítások arról tanúskodnak, hogy a népgazdaságnak a növekvő szükségletek kielégítésére való törekvése irracionális lenne csak a gépkocsigyártás növelésével. A helyes megoldás: az autóközlekedés termelékenységének gyorsított ütemének növelése, amelynek jelentősen felül kell múlnia a teherautógyártás növekedésének ütemét. Ez a probléma bonyolult és sokoldalú. Az egyik legfőbb ösztönző erő ennek sikeres megoldására a nagy teherbírási gépjárművek gyártásának erőteljes fejlesztése, olyan teherautóké, amelyek előnyös technikai mutatókkal rendelkeznek, és, ami igen fontos, nagy részükben alapul szolgálnak az autóvonatok formálásához. A mi országunkban jelentős az olyan utak aránya, amelyek nem bírnak el 6 tonnánál nagyobb tengelynyomást. Az új ötéves terv időszakában ezekre az utakra a teherforgalom 70—80%-a jut. Sőt a jobb minőségű utakon is, amelyeknek száma nálunk most már egyre nő, az úttest fenntartása szempontjából előnyösebb a kisebb tengelynyomású teherautókat járatni.

A Kámai Autógyár óriási egysége éppen ezt a célt szolgálja. A terv szerint itt évi 150 ezer 8 tonnás, háromtengelyes teherautót, valamint 16 tonna kapacitású pótkocsit és nyerges autóvonatot fognak gyártani. A nagy teherbíró képességükről ismert híres GAZ—53—A kocsikkal azonos tengelynyomású kámai autóvonatok teherbíró képességükkel és termelékenységükkel versenyezhetnek a MAZ-vontatók telepén gyártott autóvonatokkal.

Ez még nem jelenti azt, hogy a mi országunkban nincs helye a még nagyobb teherbíró képességű gépjárműveknek és autóvonatoknak ugyanúgy, mint a mikro-teherautóknak. A külszíni fejtésnél és hasonló munkáknál ezek az óriáskocsik, máshol a kicsik az előnyösek.

Már most vizsgálják a Bjelorusz Autógyár 65—120 tonna teherbírási autóvonatait. Az új ötéves tervben olyan billenőkocsik gyártását kezdik meg, amelyek egyszerre 200 tonnányi rakomány szállítására alkalmasak. Ez nagyobb mennyiség, mint amennyit tíz vasúti vagonban lehet szállítani!

Nagyon fontos problémákat jelent a tehergépkocsi-állomány dízelesítése. Most dízelmotorokkal szerelik fel a nagy teherbírási kocsikat előállító Minszki, Kremenicsugi, Bjelorusz Autógyárak termékeit. De az egész gép-

Ilyenek lesznek a Moszkvics-kocsikat kibocsátó Lenini Komszomol Autógyár új épületei. A gyár építését az új ötéves terv időszakában fejezik be



**BelAZ—549, a 75 tonnás, dízelmotoros billenőkecsi. Külszíni fejteknél alkalmazzák. Teljesítménye 850 lóerő. Minden kereke hidropneumatikus rugózású**

(Fotó: V. Sztrelkov)



**RAF—3101, az új tizszemélyes korszerű mikrobusz, amelyet a Litván SZSZK területén építkezés alatt álló elgavi autóbuszgyárban fognak előállítani**

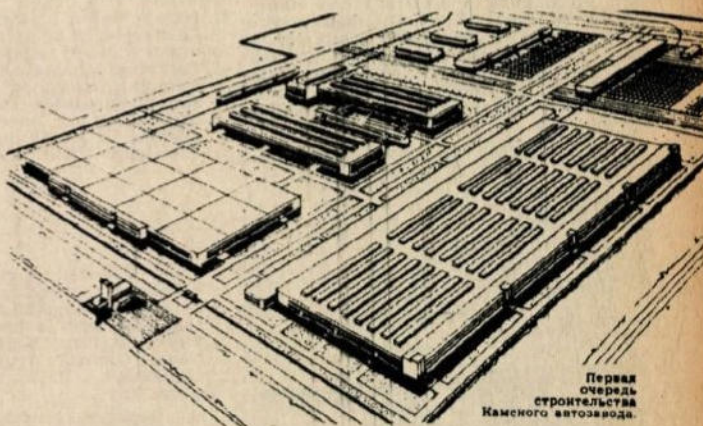
(Fotó: Ju. Abramocskin, APN)

**A Kámai Autógyár építkezésének első fázisa (generálterv és a karbantartási, szerelési részleg általános képe)**

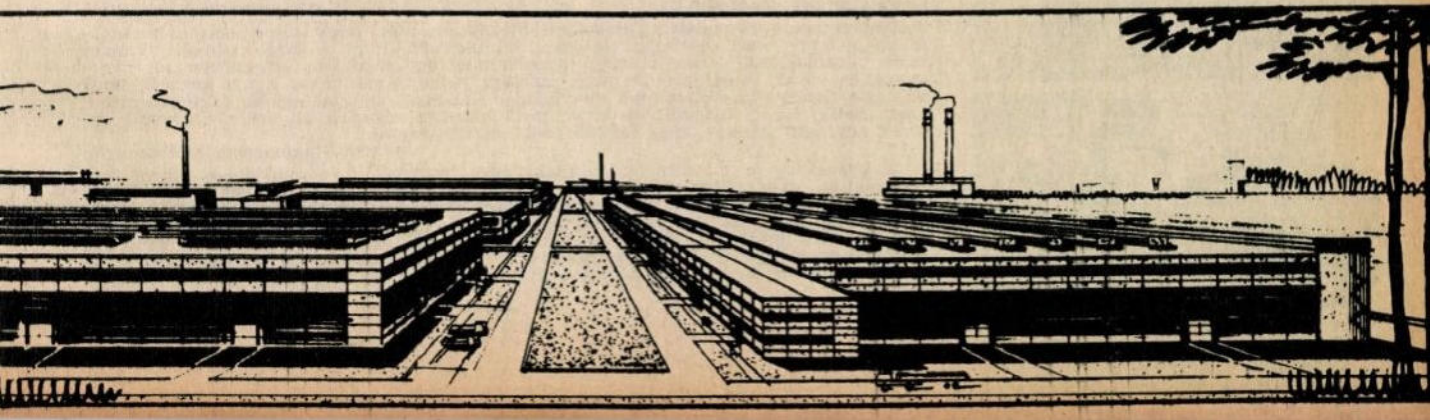
kocsialományon belül a dízelmotoros autók részaránya még nem jelentős. A számítások mutatják, hogy a dízelmotorokat a legalább 4 tonna teherbírású kocsiknál célszerű alkalmazni. A kámai óriás minden típusát csak a nagy hatású dízelmotorokkal szerelik. Dízel-„szívőkkel” látják majd el más gyárak teherautóit is.

Az új ötéves terv időszakában további fejlődés figyelhető meg a Magyarország—Szovjetunió közötti kooperációban, az alkatrészgyártásban a személy- és a tehergépkocsik részére.

Az új tervek, amelyeket a Szovjetunió Kommunista Pártja tűzött ki, és e tervekben is az ország további automatizálását szolgáló elgondolások meglepőek nagyságukban, lendületükben és bátorságukban. A XXIV. pártkongresszusnak a kilencedik ötéves tervre vonatkozó irányelvei röpitenek bennünket öt évre előre, lehetőséget nyújtva, hogy megbizonyosodjunk arról: milyen átalakulások történnek és fognak történni a szocializmus hazájában.



Первая очередь строительства Камского автозавода.





# am híradó

**AZ AUTÓÁPOLÁSI CIKKEKNEK** gazdag választékát mutatta be a cseh-szlovák Spolana Neratovice vegyipari vállalat a Nagymező utcai kiállítóhelyiségben. Ezek a nálunk nem ismeretlen vegyi készítmények nemcsak a kocsiszekrény fényezésére és krómozott felületek karbantartására, hanem az alváz, a csomag- és motortér, továbbá az üveg- és alumíniumfelületek tartósítására, tisztítására is használhatók. Ezenkívül glykol-alapú fagymentes hűtőfolyadékok, különféle fékfolyadékokat, csiszolóanyagokat, fémfelületek közötti tömítőkenőcsöt, sérült hűtő ideiglenes tömítésére alkalmas vegyszert is gyárt a Spolana. Valamennyi árucikkből megfelelő mennyiséget rendel a hazai kereskedelem.

## A VADÁSZATI VILÁGKIÁLLÍTÁS

Idéjére elkészül az Albertirsal úton, a MÁV-töltés mellett a két modern autóparkoló, összesen 1300 kocsi számára. Az egyik a legmodernebb módszerrel épül: a betonos térségben nyílásokat hagynak a gepszönyveknél és a fáknak, s ezzel parkszerű hatást keltenek a parkoló körzetében. Egyidejűleg az egész kiállítás környékén megvalósítják a közbiztonsági hálózatot is.

## A MAGÁNGÉPJÁRMŰVEZETŐI ORVOSI VIZSGÁLATRÓL

Kiállított orvosi bizonyítványt illetéke, „az illetekerekre vonatkozó egyes jogszabályok módosításáról” szóló, a Magyar Közlöny 23. számában megjelent 15/1971. (IV. 3.) PM sz. rendelet 6. §-a értelmében április 3-tól 50 forint.

Autóápolási cikkekkel bővítette áruválasztékát a pestiőrincel „Fórum” ABC Áruház. Az úttörő kezdeményezést tulajdonképpen a helyi és a szomszédos kerületi autósok szorgalmazták. Az igény alapján a Kispesti Közért Vállalat és a Vegyipari Nagykereskedelmi Vállalat kedves figyelmességével klubnapokon is felkereste az autósokat, hogy megtudja: a sokféle ilyen cikk közül melyek a legkeresettebbek, és milyen autóápolási kellékre van leggyakrabban szükségük. Ezekből kívánják állandóan „feltöltött” állapotban tartani a most megnyitott kis autós sarkot. A 4-es számú főközlekedési út mentén, a XVIII. Vörös Hadserg ut 86. alatti üzlet előtt tágas parkoló közelében benzinkút is található. Az ABC autós sarok megnyitása alkalmával megrendezték az „Autóápolási cikkek hetét” is, amelynek vásárlói között különféle autóápolási cikk-nyereményt sorsoltak ki



## FORGALOMKORLÁTOZÁST

vezettek be bizonytalan időre az adony-velencei úton. A 8 tonna tengelynyomást meghaladó járművek egyáltalán nem, a 4-8 tonna tengelynyomású járművek pedig csak 40 km/ó sebességgel haladhatnak ezen a szakaszon. A korlátozás a menetrend szerint közlekedő autóbuszokra nem vonatkozik. Terelőút: Dunaujváros-6. sz. főút—Erd-70. sz. főút—Székesfehérvár.

## AZ 5-ÖS FŐÚT

Budapestről kivezető szakaszát átépítik. Az idén megkezdik a XIX., Dózsa György út, Határ út és Nagy-Sándor utca közötti szakaszon az előkészítő munkát. Osztopályás út épül, aszfaltburkolattal. A Marx Károly út—Ócsai út—Haraszti úti csomópontnál a HÉV-sorompó gyakori zárva tartása az 5-ös főút forgalmát erősen lassítja. Itt külön szintű útátvezetés, a gyalogosoknak pedig aluljáró épül. Az építkezés 1973-ban kezdődik és a felüljáró az ötéves terv végére készül el. Az Ócsai úton, a MÁV keletiből vasútvonal felett is kétnyomú felüljáró épül, amely később még két nyommal bővíthető.

## AZ IKARUS GYÁR

14 európai, közelkeleti és tengerentúli országban mutatja be az idén új típusú autóbuzsait. Tovább folytatódik az Ikarus 200-as család tagjainak kialakítása: a 260-as városi és a 280-as csuklós buszok 3-3 példánya után Hamburg város részére most készítenek két speciális autóbuzsot. Folyamatban van a 255-ös és 266-os típusú távolsági és városi autóbuzsok 3-3 példányának, továbbá a 220-as és 210-es kísérleti buszok, valamint a 230-as prototípus kialakítása. Emellett a Stockholmi Közlekedési Vállalat részére tíz Ikarus-Volvo elővárosi autóbuzsot is készítenek ebben az évben.



A Hungarocamion Nemzetközi Autóközlekedési Vállalat új forgalmi és műszaki központját a XVII., Cinkota ut 34. alatt április 26-án Kiss Dezso miniszterhelyettes avatta fel. Ugyanezen a napon adták át a nemzetközi autófuvározában mind nagyobb eredményességgel tevékenykedő szakmai bázisunknak a „Kiváló Vállalat” kitüntetést, s a legjobb dolgozóknak a jutalmakat.

## SPANYOLORSZÁGBAN

nem kötelező a felelősségbiztosítás. Manuel Santana, az ismert teniszbajnok, akit egy gyalogos elgázolásáért kéthónapi fogháza ítélték, e büntetésen felül 330 ezer pezetaát, vagyis csaknem 5000 dollárt köteles fizetni az áldozat hozzátartozóinak.

## Autó Grand Prix és motorkerékpárverseny a Népligetben!

Az Autóklub a BHSE közreműködésével különleges csemegét kínál a technikai sportok kedvelőinek, ugyanis az Autó Grand Prix mellett motorkerékpáros verseny is lesz. Tulajdonképpen három esemény zajlik majd le május 8-án és 9-én a népligeti 3 km-es kiskörben.

Három egymást követő versenyben mérkőzik a túrakocsik, a Forma-V kocsik nemzetközi mezőnye, majd a motorosok ugyancsak nemzetközi versenye zárja a sort. Az események május 8-án, az edzéssel kezdődnek 14 órakor és másnap, vasárnap 10 órakor csapódik le első ízben a kockás zászló a túrakocsik versenyének indulói előtt, aztán a Forma-V futam következik. A motorosok két kategóriában, 250 kcm-es, illetve az ennél nagyobb géposztályban versenyeznek.

A két napra érvényes jegy 20 forint, a tanulók jegye 10 forint.

## Dunai országok kempingezőinek első nemzetközi találkozója

Három dunai ország — Magyarország, Ausztria és Csehszlovákia — kempingezőinek szervezetei a kempingezők közötti barátság elmélyítése céljából megállapodtak, hogy minden évben pünkösdkor közös rallye-kat tartanak. A találkozók sorát a Magyar Camping és Caravanning Club nyitja meg, amikor megrendezi a „Dunai Országok Első Camping Rallye-ját” május 28-31. között a soproni kempingben. A színes programban városmegtekintés, műsoros táborozás, versenyek és kirándulások szerepelnek Sopron idegenforgalmi nevezetességeiben gazdag környékére. A rallye színhelyén a posta alkalmi bélyegzőt használ. Felvilágosítást nyújt a Magyar Camping és Caravanning Club (Bp. VIII., Múzeum u. 11. Tel.: 141-880).

## Tallózás a világsajtóból

Chris Rothwell, a 35 éves nemzetközi rallye-versenyző, aki kétszer is megnyerte korábban a kelet-afrikai Safari-versenyt, megbukott az angol gépjárművezetői vizsgán. — Valóban mulatságos — mondotta Rothwell a sikertelen vizsga után. — Csupán az vigasztal, hogy a feleségem is megbukott... (Rothwellék ugyanis éveikig Tanzániában éltek, és most, hogy visszatértek Nagy-Britanniába, újból kellett volna vizsgáznok, annak ellenére, hogy Chris már 1952-ben egyszer sikeresen elvizsgázott. Tanzániában egyébként a katonai sofőriskola vezetője volt és két évig a rendőrségi sofőröket képezte ki.)

(International Herald Tribune)

A „Department of Motor Vehicles” széles körű tanulmány alapján 344 000 közötti balesetben részes gépkocsira vonatkozó adatokat gyűjtött össze. Megállapították, hogy azoknál, akik nem viseltek biztonsági övet, a súlyos személysérüléssel járó közötti balesetek száma 64%-kal volt nagyobb, mint azoknál a gépjárművezetőknel, akik biztonsági övet használtak.

(Frankfurter Rundschau)

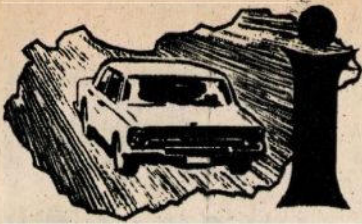
Pszichometrikus vizsgálati eljárásokkal megállapították, hogy sötét színű útburkolatokon a fehér színű burkolati jelzések feltűnőbbek, mint a sárga színűek. Világos színű burkolatoknál a sárga színű jelzések még egy járulékos színterjesztést nyújtanak, és ezáltal a gépjárművezetők számára jóval feltűnőbbek. Azt a kérdést, hogy az egyes útpálya-burkolatoknak megfelelően válasszák meg a legjobb jelzőfestékszint, vagy pedig, hogy kedvezőbb-e a gépjárművezetők számára az, ha a burkolati jelzések egységes színűek, még tovább érdemes mérlegelni.

(Traffic Engineering and Control)

A farkasvaktság problémájával mindenekelőtt azoknak a gépjárművezetőknek kell számolniuk, akik az 50. életévükhöz közelednek. Ezt a megállapítást Gligo Davor rijekai professzor szögezte le. Véleménye szerint ebben a korban a szaruhártya kissé meghomályosodik és a szemlencse keményebbé válik, aminek következtében fényérzékenysége növekszik. Ez viszont azt vonja maga után, hogy a vakítás veszélyével szemben érzékenyebbé válik. De legalább ennyire veszélyes az is, hogy az ilyen problémákkal küzdő vezető a szürkületben különösen nehezen tud tájékozódni.

(Motor)





# smerd meg hazádat!

Idegvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

25

Kismaros a Börzsöny egyik leg-  
élénkebb turistaforgalmát bonyo-  
lítja le. Említésre és megtekintésre  
érdemes a műút és a Duna-part kö-  
zött, közvetlenül a Szokolya felé  
jelző táblánál levő fatornácós ta-  
nácsháza, mely a XIX. század ele-  
jén épült.

Jobbra fordulva máris a kisvasút  
pályaudvarán találjuk magunkat.  
Itt aztán szabad a választás! Király-  
rétre kisvasúttal —, amely nyáron  
nyitott kocsikkal közlekedik —,  
gépkocsival, de sétálva is megtehet-  
jük az utat. A vonat menetideje 3/4  
óra, a távolság 12 km. Mi azonban  
mehetünk kocsival is, hiszen az oda-  
vezető út minősége jó, portalanított.  
Utunkat a kisvasút és a csobogó  
Morgó-patak kanyargós medre több-  
ször keresztezi. A patak partján na-  
gyon sok pihenésre, napozásra, lab-  
dajátékra alkalmas tisztást találunk.  
Sok apró vikendház és üdülő csalo-  
gatja ide hétfévi vendégeit. Több  
kis hegyvidéki településsel találko-  
zunk, ezek közül most csak egyet —  
Szokolyát — említjük meg. Tör-  
ténelmünkkel egyidős ez a telepü-  
lés, alapítása Hunt lovag nevéhez  
fűződik. A falu szélén a hegyoldal-  
ban a Börzsöny hegység egyik jelen-  
tős műemlékét, a hagymasisakos, fe-  
hére meszelt, gótkus református  
templomot látjuk. Szípkészítő fehé-  
rsége már a távolból felkelti figyel-  
münket. A műemlékek iránt különö-  
sen érdeklődők közelebbről is szem-  
ügyre vehetik ezt a XIX. század kö-  
zepén épült templomot, amelynek  
helyén korábban a Pálos-rend templo-  
ma állott. Szokolyán az éles ka-  
nyart követően az első utcán jobbra  
fordulva egészen a templomig  
felhajthatunk. A templomtól a Bör-  
zsöny hegységre és a Pílsre is igen  
jó kilátás nyílik.

Itt, a hegyvidék e kis településén  
született 1673-ban Mányoki Adám,  
a barokk arcképfestészet kimagas-  
ló tehetségű mestere. A prozsa ural-  
kodócsalád, majd Rákóczi udvari  
festője volt, később Drezdában és  
Varsóban is jelentős alkotásokat  
hozott létre. Drezdában halt meg 1757-  
ben. Az alapos felkészültségű tehet-  
séges művész jelentős alkotásait  
hazánkban a Szépművészeti Múze-  
um őrzi.

Királyréten szabad időnktil  
függően egyaránt szervezhetünk rö-  
videbb és hosszabb gyalogos túrá-  
kat. Királyréten a természet szépsé-  
geiből csokrot kötő Börzsöny hegy-  
ség szeretettel várja pihenni vágyó  
látogatóit. Elbűvölően szép e táj!  
Erdők, mezők, tisztások, lankás és  
meredek emelkedők, völgyek és pa-  
takok harmonikusan váltják egy-  
mást. Nem mindennapi élményt és

kikapcsolódást nyújt. Rendkívül  
tiszt a levegő, de figyeljünk csak!  
Milyen jó hallgatni a természet  
csendjét, és élvezni nyugalmát.

Útonalunk legnagyobb településé-  
re, Nagymarosra érkeztünk.  
Parkolási lehetőség a községben és  
a Duna-parton is bőségesen akad. A  
Duna-kanyar visegrádi szakaszára a  
Duna-partról és a település fölött  
emelkedő hegységről igen szép a ki-  
látás. A több napot itt töltő vendé-  
gek részére a Duna kocsival is meg-  
közelíthető szigetén kemping, a köz-  
ségben pedig fizetővendéglátás áll  
rendelkezésre. A Duna partján ha-  
jóállomás, strand, sétány, művésztel-  
ep, szórakozó- és vendéglátóipari  
létesítmények, valamint kompátke-  
lés Visegrádra.

Maros és Visegrád a XIII. század-  
tól kezdődően olyanfélé Duna-parti  
ikervárossá kezdett formálódni, mint  
Pest és Buda. A valamikori királyi  
székhely, Visegrád eleven, pezsgő,  
lúktető élete Maros kialakulására és  
fejlődésére rendkívül nagy hatással  
volt. A királyi udvar előkelőségei-  
nek egy jelentős része itt települt le.  
Visegrád fontosságának csökkenésé-  
vel Maros fejlődése is megtorpant,  
majd visszaesett. E két település új-  
bóli nemes vetekedése a felszaba-  
dulás után új lendületet kapott, és  
jelenleg is tart.

A község legjelentősebb műemléke  
a XIV. század elején épült gótkus  
templom. Barokk hajója a XVIII.  
század közepéről való. Jellegetes  
nyolcszögű tornyával vonja magára  
a látogatók figyelmét. A torony be-  
járatánál csillagboltozatú előcsar-  
nok, a szentélyben pedig két 1766-  
ból való értékes angyalszobor lát-  
ható. Rövid sétával a Kálvária  
mögött szép szelídgesztenye-ligetet  
találunk.

Mielőtt tovább hajtánánk, feltét-  
lenül izleljük meg a világhírű, za-  
matos marosi, úgynevezett guruló  
málnát. Nevét jó szállíthatóságá-  
ról kapta: kemény, rugalmas, meleg-  
ben sem lágyl. De most már mi is  
„guruljunk” tovább Zebegény  
felé.

Nagymaroson túl a Duna szinte  
félszigetként öleli át a Börzsöny  
déli nyúlványait. Pontosan a 21-es  
km-kőnél jobbra hajtsunk be Ze-  
begénybe, a Dunakanyar „gyöngy-  
szemébe”. A község közepében  
levő táblánál a patak hídját köve-  
tően ismét forduljunk jobbra, s a  
keskeny utcán mindössze 60 métert  
tegyünk meg. Baloldalt a 7-es  
számú épületen tábla hirdeti: Szó-  
nyi István Emlékmúzeum. (1. kép).  
Újpesten született 1894-ben és  
Zebegényben halt meg 1960-ban a  
modern magyar festészet egyik

kiemelkedő, Kossuth-díjas mestere.  
Szabad idejét, nyári szabadságát  
szívesen töltötte e romantikus fek-  
vésű, festőien szép vidéken, majd  
később évtizedekig itt élt és alko-  
tott. A nagy meseter lakását és mű-  
termét eredeti állapotában tekint-  
hetjük meg. Elragadóan szép, mál-  
tán vonzzák a művészetet kedve-  
lő és szerető „zarándokok” tize-  
reit. Különleges világ ez. A beren-  
dezett lakás, a műterem, a félbe-  
maradt alkotás Szőnyi szellemét és  
művészetét idézi. (2. kép). Látó-  
gatásunkat tárlatvezetés és film-  
vetítés teszi még élvezetesebbé. Az  
alkotóházzal szemben csörgedező  
patak partján az 1800 körül épült,  
műemlék jellegű „rogadozó” öreg  
malom büszkén dacol az időjárás  
viszontagságaival. Udvarán egy  
régí — 1849-ből való — kőkávás  
kút. A festőien szép, s több jeles  
művésznöket megihlető Kálvária-  
templom a múlt század közepén  
épült.

Aki útját tovább folytatja a nya-  
raló jellegű Duna-parti községig,  
Szobig, azoknak feltétlenül  
ajánlani tudjuk a szép helytörté-  
neti és néprajzi anyagot bemutató  
múzeumi kiállítás megtekintését a  
Hámán Kató út 14. sz. alatt. Szob-  
nál a magyar-csehszlovák határon  
közúti átkelés nincs.

(Folytatjuk)



(ALMÁSSY TIBOR felvételei)







## KIRAJZOTTAK A SÁRGA ANGYALOK

Az idén az Autóklubnak már 57 segélykocsija 3200 km-es útvonalon teljesít szolgálatot. De nem csak a kocsik száma gyarapodott; szolgálati idejük nyújtottabb lett: májustól pénteken 17–22 óráig, szombaton 14–22 óráig, vasár- és ünnepnapokon 7–22 óráig valamennyi főútvonalunkon találkozhatunk segélykocsikkal. Május 3-tól indult először a hétköznapi segélyszolgálat, mégpedig 7–18 óráig, szombaton 6–14 óráig a Budapest—Hegyeshalom (M1-es út), valamint a Budapest—Siófok (autóút) útvonalon. Mivel a Balatonról sokan (hogy a csúcsot elkerüljék) hétfőn hajnalban indulnak vissza a fővárosba, ezért a Siófok—Budapest útvonalon vasárnap 22 órától hétfőn 8 óráig is tartanak szolgálatot. A segélykocsik várható tartózkodási helyét tükröző úgynevezett menetdiagramot az Autósélet áprilisi száma részletesen ismertette. Az idén 30 Trabant Combi sorakozott fel a népszerű kis Steyr-Puchok mellé hasonló megkülönböztető jelzésekkel.

Tavaly 12 000 alkalommal nyújtottak a kocsik segítséget. Az esetek túlnyomó többségében a legminimálisabb szerszámkészletet és hozzáértést nélkülöző autósoknak. Sokan a defektes kereket emelő vagy kerék-kulcs hiányában nem tudták cserélni. Mások csupán a „porzó” benzintank miatt akarták a javítóműhelybe vontatni autójukat. És még lenne elég sok furcsa példa...

A segélyszolgálati autóktól nem várhatjuk, hogy a hazánkban futó valamennyi márkájú autohoz szükséges szerszámmal, alkatrészrel fel legyenek szerelve. És nem is az a rendeltetésük. Ezek a kocsik csak általános alkatrészeket, szerszámokat visznek magukkal. Eppen ezért kérjük az autósokat, hogy tartalék-alkatrészekkel (ékszíj), megszakító, elosztófedél, rotor, égők stb.) szereljék fel a saját autójukat. Máskülönbben nagyon könnyen kerülhetnek olyan helyzetbe, hogy csupán az elromlott alkatrész pótlására alkalmas csere-darab hiányában lesznek képtelenek folytatni útjukat.

A segélykocsik csak olyan jellegű munkára, javításokra vehetők igénybe, amelyek legfeljebb másfél órán belül és fődarab megbontása nélkül elvégezhetők. A segélykocsikat egyébként besötétedés után folyamatos haladásra a tetőlámpájuk állandó, javításkor pedig villogó sárga fényjelzése teszi még szembetűnőbbé. A segélyszolgálati kocsik szakemberei mindenesetre ezúton is kéri az autósokat, hogy a bajba jutott kocsi könnyebb felismerése érdekében felnyitott motorháztetővel várakozzanak.

A klubtagok díjmentesen vehetik igénybe a műszaki segélyszolgálatot. Nem klubtagok 80 Ft kiszállási és 40 Ft óradíj ellenében kaphatnak a szolgálatról segítséget.

A cascobiztosítással rendelkezők a klubtagokhoz hasonló feltételekkel vehetik igénybe a szolgálatot.

A Természetbarát Szövetség motoros tagjainak nem kell kiszállási díjat fizetniük, csupán 40 Ft óradíjat. Motorkerékpáros nem klubtagok a szolgálatot 40 Ft kiszállási és 40 Ft óradíj ellenében vehetik igénybe.

A Magyar Autóklub minden eddiginél jobban felkészült az idei autósforgalom mind zavartalanabb lebonyolításának elősegítésére.

**Mészáros Ferenc**

az Autóklub Országúti Segélyszolgálatának vezetője



## A közlekedési dugók áthidalására



Az NSZK városaiban tíz éven belül meg akarják szüntetni a közlekedési dugókat. Az úgynevezett „CAT” (Cabin-Taxi) rendszerre, vagyis a kabintaxikra vár ez a forradalmasító feladat. A DEAMAG és a Messerschmidt—Bölkow vállalatok technikusai már 1973-ban üzembe akarják helyezni az új közlekedési eszköz első kísérleti hálózatát, és arra számítanak, hogy 1975-ig a rendszert tökéletesíteni tudják. A vezetősinek félfalványokon nyugodva, szállítószalaghoz hasonlóan fogják átszelni a városokat. A rájuk akasztott kétszemélyes, komputer által irányított műanyag kabinok maximálisan 36 kilométeres óránkénti sebességgel érik el a kívánt célt. A megállóhelyeken az utas az automatákból lyukkártyához hasonló menetjegyet válthat, amit a



kabinba való beszálláskor egy kontakthüvelybe kell elhelyeznie. Mégpedig azért, hogy a kabin „megtudja”, hová vigye el utasát. Freiburg, a francia határhoz közel eső város máris nagy érdeklődést tanúsít a „CAT” kipróbálása iránt. A fotók a tervezett pálya két kísérleti szakaszát ábrázolják.



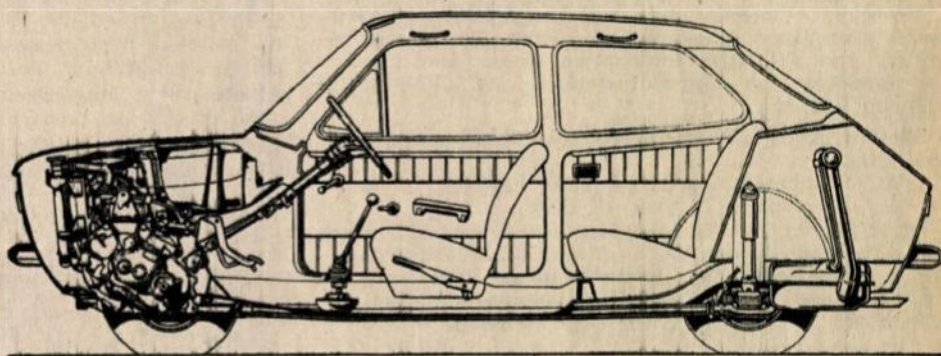


# Képes híradó

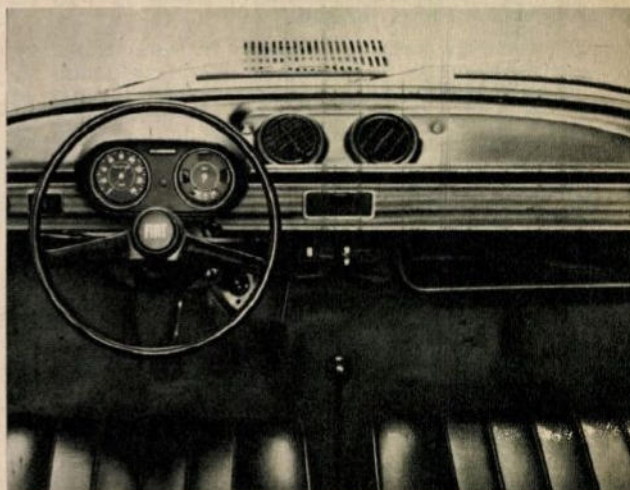
a

# FIAT

# 127-ről



„Hát ilyen az új Fiat!” címen március 21-én egy rajzot már közöltünk a kocsról, most pedig lapzártáig befutott a hivatalos gyári dokumentáció is. Az új sláger, amely nagy eséllyel pályázhat „Az év autója” címre is, építési jellegét tekintve az Issigonis-féle elgondolásra emlékeztet. Elöl keresztben a soros, négyhengeres, vízhűtéses motor, és elöl a fronthajtás teljes mechanizmusa. A most már pontosnak mondható adatok szerint 903 cm<sup>3</sup>, 65–68 mm furat-löket, 9:1 kompresszió és 47 DIN lóerő jellemzi a motort. Egy lóerővel kevesebb, mint a korábbi információ szerint, de ennyi is elég ahhoz, hogy a 222 cm tengelytávú, elöl 128, hátul 129,5 cm nyomtávú, 359,5 cm hosszú, 152,5 cm széles és 136 cm magas, ötszemélyes kocsi elérje a 140 km/óra sebességet. Az első próbák szerint a 128-asnál egy számmal kisebb új Fiat 7,3–9 lit/100 km-es fogyasztású, temperamentumos, stabil fekvésű kiskocsinak ígérkezik.





# HASZNOS TUDNI (II)

1. Az autókat és motorkerékpárokat vásárolni vagy eladni kívánó magánszemélyek és közületek gyakran tájékoztatlanok az egyes teendőkkel kapcsolatban. A következőkben ezért először a **MERKUR SZEMÉLYGÉPKOCSI ÉRTEKESÍTŐ VÁLLALAT** munkájáról adunk tájékoztatást. (A Vállalat címe: Bp. VI., Szív u. 60. Központi telefonja: 127-250, felvilágosítást a 313-390 és 312-543 számokon, valamint az Autószalonokban lehet kérni.)

a) Új személygépkocsit magánszemélyek az OTP és a Takarékszövetkezetek (kivétel az üzemi kifizető helyek) bármelyik fiókjában kapható megrendelőlap kitöltésével és a típusonként meghatározott összeg lefizetésével igényelhetnek. Közületek személyautó-megrendelésüket közvetlenül a Merkur Vállalat Áruforgalmi Osztályán nyújthatják be írásban.

A beérkezett megrendelőlapokat a Merkur a beérkezés sorrendjében sorszámmal látja el, és a sorszámot, valamint a megrendelt gépjármű várható kiadásának évszámát közli a megrendelővel. — Ha a megrendelő az előjegyzési évet nem fogadja el, nyolc napon belül kérheti a megrendelés törlését és a befizetett összeg visszatérítését. A vállalat nem tud biztosítani soronkívüliséget semmilyen indok alapján. Típusváltásra lehetőség van. Új típus forgalomba hozása esetén szintén lehetőség van típusváltásra. Ezt általában a sajtóban közlik.

A Merkur Autószalonjai minden érdeklődő rendelkezésére állnak:

Bp. VI., Népköztársaság útja 8. (Tel. 124-249),  
Bp. VI., Lenin körút 77. (Tel. 117-290).

— A Merkur az átadás előtt értesíti írásban a vevőt az átadás pontos időpontjáról és helyéről. A színkiválasztás az átvétel előtt vagy közvetlenül az átvételkor történik. A még esetleg fennálló vételárkülönbözöt kiegyenlítése a gépkocsi átvételekor esedékes.

Új személygépkocsira a garancia 10 000 km, illetve egy év. Garanciális javítások az AFIT által kijelölt szervizekben történhetnek. A Merkur Vállalat alkatrészkereskedelemmel nem foglalkozik.

Új személyautókat ez idő szerint a következő telepeken adnak ki:

Bp. XXI., Csepel, Petróleumkikötő IV. kapu (Tel.: 331-941 és 279-024),  
Bp. XIII., Dózsa György út 61—63.  
Bp. XIII., Szabolcs utca 34.  
Bp. XIII., Lehel utca 25.  
Bp. II., Lövőház utca 1—5.  
Bp. X., Kerepesi út 85.  
Bp. XIII., Révész utca 1—5.

A nagy érdeklődéssel várt Zsiguli kiadása Budapesten kívül Debrecenben is történik.

Az új személygépkocsikkal történő manipulációs tevékenység csökkentése érdekében a Belkereskedelmi Minisztérium hatósági intézkedést hozott, mely szerint jelenleg ugyanazon személynek, vagy közös háztartásban élő családtagjának két éven belül új kocsit igényelni, illetve vásárolni a Merkurtól nem lehet.

b) A Merkur Vállalat bizományi értékesítésre is átvész személygépkocsikat, valamint foglalkozik használt személyautók vételével és eladásával. Használt kocsira garancia nincs.

**Használt személyautókat** vásárló és értékesítő telepek:  
Bp. XIII., Rőppentyű út 73. (Tel.: 209-211),  
Debrecen, Balmazújvárosi út 3.  
Szeged, Vásárhelyi Pál út 4.  
Székesfehérvár, Széchenyi út 94—96.  
Szombathely, Tolbuhin u. 26.

A személyautók nagy értékének megvédése érdekében az Állami Biztosító a Merkur-telepeken átvett új kocsikat a kihelyezett dolgozóival a helyszínen cascóra tudja biztosítani. Az ott kötött cascóbiztosítás azonnal érvénybe lép.

2. **AZ AUTÓ- ÉS ALKATRÉSZKERESKEDELMI VÁLLALAT** (Bp. VI., Paulay Ede utca 50. Tel. 421-305) közületektől, magánszemélyektől vásárolt gépjárműveket és alkatrészeket. Árusít közületeknek gépjárműveket, alkatrészeket, magánszemélyeknek pedig alkatrészeket. Közületeknek értékesít teherautókat, autóbuszt, darus gépkocsit, különleges gépkocsit, dömpert, utánfutót, lakókocsit stb., valamint felújított gépjárműveket, illetve felújításra nem kerülő gépjárművek szétbontásából nyert használatos alkatrészeket, fódarabokat, és elektromos cikkeket.

**Az új autókat** Bp. XIII., Gogol utca 13. sz. alatt árusítják. Tel.: 494-730, 294-288, 494-738. Vásárolnak magánszemélyektől és közületektől használt személygépkocsit, valamint egyéb gépjárművet. Bizományi értékesítésre közületektől vesznek át gépjárművet.

**Használt autók** adásvételével a Bp. XIX., Hullay Jenő út 137. (tel.: 473-999) alatti telep foglalkozik.

**Használt alkatrészek** boltja a Bp. IX., Ecseri út 16. szám alatt található. (Tel.: 273-873). Itt nemcsak használt alkatrészeket árusítanak, hanem új és használt állapotban levő gépkocsifódarabok, alkatrészek, felszerelési cikkek és autótartozékok vásárlását is intézik.

Az Autóker nyolc kereskedelmi egységgel rendelkezik, amelyek a közületek alkatrészellátását biztosítják.

**Alkatrészeket magánszemélyek részére** Budapesten a következő szakboltokban árusítanak:

IX., Ráday utca 31. (Tel.: 186-769) Trabant és Wartburg, VI., Népköztársaság útja 8. (Tel.: 312-737) Moszkvics, IX., Ráday utca 31. (Tel.: 380-386) Skoda, VI., Jókai tér 8. (Tel.: 124-871) Opel és Volkswagen kocsikhoz.

VI., Paulay Ede utca 29. (Tel.: 420-355) autóvillamosági és felszerelési cikkek.

A IX., Ráday utca 31. sz. alatt (Tel.: 188-099, 187-792) Zastava, Fiat, Polski-Fiat, Simca, Renault, Volvo, Peugeot, Steyr-Puch, Mercedes alkatrészek kaphatók.

A VIII., Rákóczi út 45. alatti boltban (Tel.: 336-550) gördülőcsapágyak, görgők, golyók, simmergyűrűk, dugattyűrűk, csapszegek, nyers dugattyúk, nyers szelepek vásárolhatók.

Az V., Dimitrov tér 4. (Tel.: 383-192) a Keravillal közös bolt.

A vidéki üzletekben főképp elektromos és felszerelési cikkeket, autótartozékokat és autoápolási szereket árusítanak, de mindegyik üzlet igyekszik biztosítani a Magyarországon forgalomban levő gépkocsik alkatrész-utánpótlását is magánszemélyek és közületek számára. Vidéki üzlethálózat (közületek számára): **Békéscsaba**, Tanácsköztársaság út 48. — **Debrecen**, Hatvan út 35. — **Győr**, Aradi Vértanúk u. 9. — **Keszthely**, Georgikon u. 23. — **Miskolc**, József Attila út 72. — **Nagykanizsa**, Béke út 5. — **Nyíregyháza**, Kossuth tér 7. — **Pécs**, Bajcsy-Zsilinszky út 23. — **Szeged**, Lenin krt. 48. — **Székesszárd**, Széchenyi út — **Székesfehérvár**, Balatoni út 8. — **Szolnok**, Beloianisz út 22. — **Szombathely**, Savaria út 30—34. — **Tatabánya**, Ságvári Endre út 19. — **Zalaegerszeg**, Kovács K. tér 6.

Magánvásárlók részére szakboltok vannak: **Miskolc**, Zsolcai kapu 7. — **Szeged**, Takarékpénztár út 8. — **Veszprém**, Vöröshadsereg tér 20. sz. alatt.

A „Hasznos tudni” előzetes összeállításának (AM 6. sz.) végén tévesen jelent meg a következő mondat: „Az építést az engedély kézhezvételétől számított 15 napon belül lehet elkezdni.” A mondat helyesen: „Az építést az engedély kézhezvételétől számított 15 napon belül nem lehet elkezdni.” Kiegészítésül még hozzátehetjük a hivatalos rendelet szövegéből: „A garázsépítést az építési engedély jogerőre emelkedése után és — amennyiben azt az építésügyi hatóság az építési engedély megadásáról szóló határozatban előírta — az építési munka megkezdésének a kivitelező útján történő bejelentése után szabad megkezdni.”

(Folytatjuk)

Borisza Gyula



# AUTÓSOKNAK

## KÖNNYŰSZERKEZETŰ UTÁNFUTÓ

Tavaly októberben hirdette meg lapunkban a Győri Lakatos Ksz a GYLK—250 típusú személyautó-utánfutót. Ez év márciusában a tévé is bemutatta. A könnyűszerkezetű utánfutó nagy érdeklődésre tart számot országshoz. Budapesti, pécsi, szegedi, miskolci, debreceni rendelők jelentkeznek naponta levélben vagy személyesen a szövetkezet irodájában.

A GYLK—250 típusú utánfutót az ATUKI 1970 nyarán vizsgálta és közlekedésbiztonsági és általános műszaki szempontból a 7623/69 szám alatti engedélyezte.

Az utánfutó keresztalakban összehegesztett csővázszerkezetre épül. A felépítmény oldalait merevítő hajlításokkal képezték ki, összeállítása hegesztéssel történik. Az utánfutó alaptípusa lehetőséget nyújt arra, hogy a rendelők kívánsága szerint nyitott vagy zárt, ponyvás vagy poliészteres tetőt kapjon.

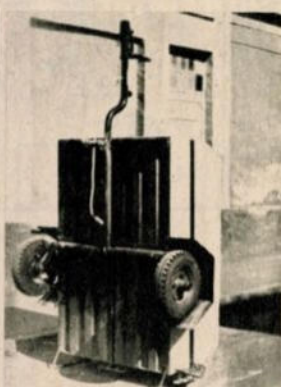
### FŐBB MŰSZAKI ADATOK:

Nyomtáv ... ..	1300 mm	Hasznos terhelés ... ..	150 kg
Tengelytáv a vonógömbtől	1650 mm	Maximális összsúly ... ..	250 kg
Teljes hosszúság ... ..	2375 mm	Gumiabrons mérete ... ..	400—8"
Teljes szélesség ... ..	1440 mm	A felépítmény hossza ... ..	1460 mm
Legnagyobb magasság ... ..	970 mm	A felépítmény szélessége	960 mm
Kapcsolási magasság ... ..	380 mm	A felépítmény oldalmagassága ... ..	360 mm
Önsúly ... ..	100 kg	Rakodási alapterület	1,4 m <sup>2</sup>

Rugózása: a keresztengelybe épített torziósrugó.

Fékerendezés: nincs.

Elektromos berendezés feszültsége 6 vagy 12 V, a vontató személykocsitól függően.



A világító és jelzőszerelvények vezetékai csatlakozó aljazaton keresztül kapcsolhatók.

Vonóberendezés: a vonógömbre csatlakozó, zárókaros, kengyeles biztosítású kapcsolófej.

A vonógömb mérete: Ø 50 mm. Anyaga: St 52—3.

A vevő a vonógömböt és a dugaszoló-aljat saját maga szerelteti fel valamelyik autójavító vállalatnál, vagy kisépítési szövetkezetnél a DIN 74 058 szabvány szerint, és a személygépkocsiját az ATUKI-nál (Bp., XI., Thán Károly u. 3.) köteles bemutatni.

Az ATUKI véleménye alapján az KPM Autófelügyelet (Bp., VI., Népköztársaság útja 8.) — az utánfutó és a vonógömb számlálásolata és minőségi bizonyítványa birtokában — kiadja a vontatási típuslapot. A típuslapra az illetékes kerületi vagy megyei rendőrkapitányság közlekedésrendészeti osztálya rendszámmal látja el az utánfutót.

Rendelés esetén a vállalatoktól bankfedezeti igazolást, magánszemélyektől pedig a 8935 Ft eladási árnak a 40 százalékát kéri a szövetkezet.

Tavaly 10 darabot készítettek, jelenleg 30 darab gyártása folyik, amelyeket a megrendelők 1971. június 30-ig fognak megkapni. Az igényeket a rendelések beérkezésének sorrendjében elégítik ki.

A szövetkezet vezetősége nagy figyelmet fordít a már eladott utánfutók tulajdonosainak véleményére. A kapott információk alapján a jó javaslatokat a sorozatgyártásnál figyelembe veszik.

A GYLK—250 típusú személyautó-utánfutó kempingezésen kívül jól használható háztáji gazdaságokban zöldség- és gyümölcszállításra, nagyüzemeknél pedig palánta, facemete szállításra. Akadtak megrendelők, akik szerviz- vagy szerszámkocsinak használják, más szövetkezetek és vállalatok pedig anyagbeszerzésnél alkalmazzák.

24 180 Zsiguli-megrendelés érkezett a Merkurhoz április 19—24. között. Más típusokra feladott korábbi megrendelésük módosítását 15 664-en kérték az új szovjet kocsira.

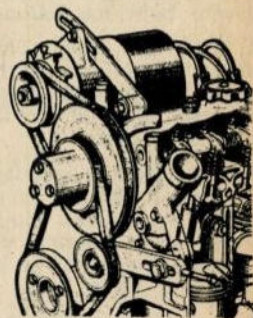
## KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, ÁPRILIS 29-ÉN

FIAT-500 .....	2366
FIAT-850 Limousine .....	8122
FIAT-850 Sport Coupé ...	380
MOSZKVICs .....	23 416
RENAULT R-4 .....	1273
POLSKI FIAT-1300 .....	7033
POLSKI FIAT-1500 .....	1879
SKODA .....	21 582
TRABANT Limousine ...	35 242
TRABANT Kombi .....	3626
VOLGA .....	797
VOLKSWAGEN-1300 .....	2780
WARTBURG Limousine	15 744
WARTBURG de Luxe ...	11 345
WARTBURG Tourist ...	1312
ZAPOROZSEC .....	2034
ZASTAVA 750-M .....	2106

## AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

<b>MAJUS 8., szombat</b>	<b>MAJUS 16.</b>
Keszthely	Debrecen
	Dunaújváros
<b>MAJUS 9.</b>	Kiskőrös
Baja	Miskolc
Balassagyarmat	Mohács
Békéscsaba	Nyiregyháza
Debrecen	Nyiregyháza
Miskolc	Orosháza
Nagykőrös	Szeged
Nyiregyháza	Szigetvár
Pécs	Szolnok
Siófok	Tatabánya
Szeged	
Szentes	
Szombathely	
Tata	<b>MAJUS 23.</b>
Veszprém	Debrecen
Zalaegerszeg	Komárom
<b>MAJUS 10., hétfő</b>	Miskolc
Dabas	Nyiregyháza
	Siófok
<b>MAJUS 12., szerda</b>	Szeged
Szentlőrinc	Szombathely

## A H Ű T É S



hatékonysága létkérdés minden belsőégésű motor életében. Most, hogy melegszik az idő, jó, ha gondolunk erre. És nemcsak a fagyálló-folyadék leeresztése — már ahol ez szükséges —, a radiátor átmosása, esetleg vegyi tisztítása segíti elő a jobb hűtést. A léghűtéses motoroknál ez nem is kerülhet szóba. A legtöbb konstrukción nem nélkülözi azonban a ventilátort, amely viszont csak akkor működik kielégítő módon, ha kellően fesz a hajtószíj. De az ékszíj ellenőrzése több szempontból is aktuális, ezért vetjük most fel a témát.





# ELEKTRONIKUS IRÁNYJELZŐ, VÉSZJELZŐ

A KRESZ-módosítás 19. §-a az elromlott és forgalmi akadályt képező járművekre vonatkozóan az 1/a pontjában 1971. október. 1. hatállyal előírja, hogy lakott területen kívül az elromlott gépjármű

„ha irányjelző berendezése erre alkalmas, valamennyi irányjelző készüléknek a működtetésével”

adjon jelzést.

Nemcsak az elromlott jármű jelzésére alkalmas az összes irányjelző lámpák egyszerre történő villogtatása, hanem olyan forgalmi helyzetben is hasznos, amikor a vezető forgalom közben valamely veszélyre akarja figyelmeztetni a követő kocsikat. A feltűnő vészjelzés ugyanis azonnal észlelhető és szokatlanságánál fogva igen szembeeszo.

A jelenleg használatban levő irányjelző berendezések az elakadás jelzésére nem használhatók, mert

1. Csak az egyik oldalon elhelyezett villanó-izzók terhelését bírják el, a kétoldali lámpák együttes villantása túlterheli a villantó kapcsolót, és az elég;

2. Kísérletek bizonyítják, hogy kb. 20 perces állandó üzem után a villantó berendezés elpusztul. Még a kocsik egyik oldalán villogó lámpák terhelését sem bírja ki a szerkezet hosszabb ideig;

3. A villanások üteme erősen lassul a kimerülő akkumulátor feszültségének csökkenése arányában.

Mindezen hátrányok nélkül működik a külföldön elterjedt elektronikus villogó berendezés. Öröndetes tényként kell ezért leszögezni, hogy kapható már (Budapest XIII., Visegrádi u. 29/a. alatt) hazai gyártású berendezés is, amely az ürömi Magyar-Bolgár Barátság Tsz üze-

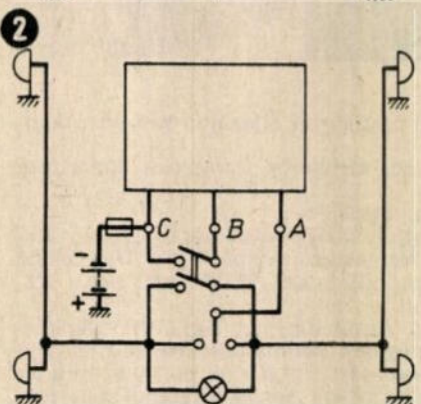
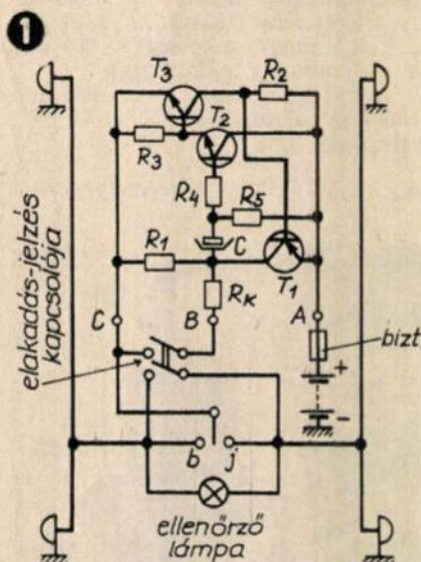
mében készült és mindenben megfelel mind a KRESZ előírásainak, mind az ilyen berendezéssel szemben külföldön támasztott követelményeknek.

A berendezés olyan tranzistoros szerkezet, amely normális használatban mint irányjelző működik. Egy kapcsoló átállítása után pedig a kocsik összes irányjelző lámpáit állandó üzemben mint vészjelzést villogtatja.

A készülék a gépkocsin használt mechanikus villantó szerkezet eltávolítása után annak helyére szerelhető.

A szerkezet kapcsolási rajzát és bekötési módját negatív testelésű akkumulátor esetében az 1. ábra mutatja. Működése a következő:

Az irányjelző kapcsolót a jobb vagy a bal oldali irányjelzésre állítjuk. Ekkor a következő áramkör záródik: akkumulátor — biztosító — R5 ellenállás — C kondenzátor — R1



ellenállás — irányjelző kapcsoló — villogó izzók — test. A kondenzátor az akkumulátor feszültségével feltöltődik. A töltődés meghatározott értékének elérésekor az R4 ellenálláson keresztül a T2 npn tranzistor bázisa pozitív feszültségre jut és nyitja az áram útját T2—R3 ellenálláson keresztül. Ekkor a T3 npn tranzistor bázisán megjelenő pozitív feszültség ezt a tranzisztort is nyitja és megindul az R2 ellenállá-

son és a T3 tranzisztoron keresztül az áram. Az R2 ellenállás után ágazik le a T1 pnp tranzisztor bázisvezetéke. Ezen keresztül a T1 bázisa negatív feszültséget kap, nyitja a tranzisztort és a jelzőlámpák árama ezen és az R1 ellenálláson keresztül eljut a jelzőrendszerbe. Itt elágazik. Egy része a jelzőlámpákat izzítja, a másik része az ellenőrző lámpán és a másik oldal jelzőlámpáin keresztül folyik a testhez. Az ellenőrzőlámpa nagy ellenállású. Felizzik ugyan, de a rajta keresztül folyó áram a másik oldal jelzőlámpáit nem izzítja. Az ellenőrző lámpa a jelzőlámpákkal együtt, azok ütemében villog.

A jelzőlámpák izzítása addig tart, amíg a kondenzátor a T2 tranzisztoron keresztül kisül. Ekkor a berendezés kikapcsol, a jelzőlámpák kiallzanak, majd ütemesen folytatódik a lámpák felizzása és kialvása.

Ha elromlott jármű jelzése céljából az összes irányjelző lámpákat kell villogtatni, a vezető átállítja az elakadást jelző kapcsolót, és az irányjelző kapcsolót valamelyik oldal jelzőlámpáira fordítja. Ezzel az Rk ellenállás párhuzamosan kapcsolódik az R1 ellenállással, korrigálja a villantásokat, és az előírt ütemben tartja.

Az Rk és az R1 ellenállás kicserélhető, hogy a szerkezet bármely kocsitípusra használható legyen, — tehát egy oldalon akár kettő, akár több jelzőlámpa működhesen, tettség szerint 15 wattos vagy 25 wattos izzók használata mellett. Az Rk és R1 ellenállások külön is kaphatók, hogy a villanó berendezés átállítható legyen.

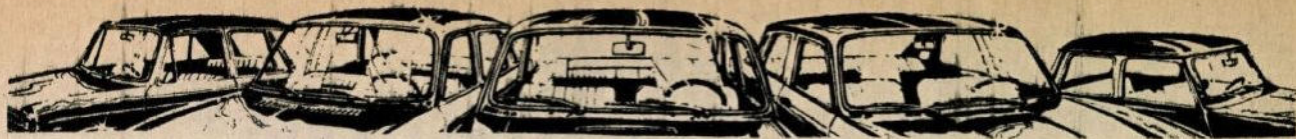
Az elakadás- és irányjelző készülék előnyei:

1. A villantások állandó üteműek, függetlenül az akkumulátor töltöttségi fokától és a hőmérsékletétől;
2. A villanások határozottak és ezért igen feltűnőek. A rövid felvillanások keveset fogyasztanak;
3. A készülék az akkumulátor kimerüléséig működik, amit 48 órán át tartó, megszakítás nélküli próbaüzem bizonyított. Ha az akkumulátor a kimerülés felé halad, a villanások üteme nem változik, csak a jelzőlámpák fényereje csökken;
4. Mozgó alkatrésze, kapcsolója nincs, tehát rádiózavarmentes;
5. A készülék szerelési helyzete közbömbös;
6. Ha valamelyik irányjelző lámpa nem működik, az ellenőrző lámpa feltűnően szapora villogása erre felhívja a figyelmet;
7. Zárlatnál a mechanikus irányjelzők hőszuala elpusztul, az elektronikus szerkezetet a biztosító lekapcsolja.

Kiegészítésül a 2. ábrán még bemutattuk a készülék bekötését, ha az akkumulátor pozitív töltésű.

Tömösy M. Jenő





# TAVASZI TAPASZTALATOK A HASZNÁLTAUTÓ-PIACON

Mindenki által tapasztalt tény, hogy az autópiacon igazi szezonjának kezdete a március. Ezért hat egymást követő vasárnap délelőttöt töltöttem el az Albertirsai úti használtautó-piacon. Engem is mindenekelőtt az érdekelt, hogy az említett kereskedelmi intézkedések — hozzávéve az év elején megjelent két rendeletet — összességükben mennyire befolyásolták a piacot, és milyen összefüggéseket találni a határozatok és a fizetőképes kereslet között.

A megtett és a közvélemény által ismert, folyamatban levő intézkedések, ha kismértékben is, de már jelzik a hatásaikat. Ezek a következőkben érzékelhetők, illetve mérhetők le:

Az egymást követő hat héten az eladók korántsem egyenletes mennyiségben ajánlották eladásra autóikat.

Március 14-én	...	851 db
Március 21-én	...	1073 db
Március 28-án	...	910 db
Április 11-én	...	495 db
Április 18-án	...	1235 db
Április 25-én	...	910 db

— Az új vagy alig használt kocsik száma a piacon erősen csökkent. A CZ és IB—IF rendszámmal ellátott autók kínálatának fokozatos csökkenése félreérthetetlenül arra mutat, hogy sokan felfigyeltek arra a rendelkezésre, amely szerint két éven belül új kocsit nem vásárolhatnak. Ez a következőkben érzékelhető:

Időpont	0—2 éves életkorú személyautók részaránya az eladásra kínált kocsik százalékában:
1970. október 3.	10,3
1971. március 21.	8,9
1971. március 28.	6,0

— Az új vagy alig használt kocsik között nagyon kevés volt már az olyan típus, amelyre a kereskedelem még 3—5 éves szállítási határidőt igazol. A CZ, IB—IF forgalmi engedélyű felsorolt márkákból a kínálat az alábbiakat tükrözi:

Megnevezés	Mennyiség	1970. okt. 3.	1971. márc. 21—28.
Trabant	darab	8	6
Wartburg	darab	22	12
Skoda	darab	12	7
Moszkvics	darab	7	5
Polski-Fiat—1300	darab	8	24

— Miután a megjelent rendelet a használt kocsik árát maximalta (nem lehet drágább, mint az új), nyíltan senki sem kért többet a Merkur által forgalomba hozott kocsik áránál. Ehhez természetesen hozzájárul az is, hogy hivatalos ellenőrök is látogatják a piacot. Ez utóbbinak a morális hatása igen jelentős. A kocsik kipróbálásánál a piacot elhagyva azonban egyesek változatlanul felárral adják-veszik az alig használt kocsikat.

— Kocsikiutalásokat a megfigyelt napokon már senki sem árult, mint a korábbi időszakokban. És ez véleményem szerint igen jó jel, amire érdemes felfigyelni.

— A 3—8 éves kocsik ára változatlanul igen magas. A színvonal megfelel a múlt év március—májusi időszaknak. Néhány példa az eladók ajánlataiból:

Márka	Rendszám	Forintár
Trabant	CE	24—25 000
	CG	36—38 000
	CL	40—42 000
	CO—CR	44—46 000
	CB	28—30 000
Wartburg	CG	40—42 000
	CL	41—43 000
	CO—CS	64—74 000

Skoda 1000—MB	CM	48—51 000
	CP—CS	56—61 000
Moszkvics	CG	32—33 000
	CP	36—37 000
Polski-Fiat—125	CZ	103—105 000
Volkswagen—1300	CE	54—56 000
	CG	96—97 000
1500	CE	70—72 000
Simca	CN	63 000
Opel Kadett	CL	65 000
Opel Olympia	CE	22 000

— A háború előtti gyártású kocsikból egy-egy napon 10—15 darab még vevőre várt. Ezek ára persze alacsony. Pl. Tatra 6000 Ft, DKW 7000 Ft.

— Rendkívül nagy kínálat állt szemben igen alacsony kereslettel. A múlt év októberében a holt szezon kezdetén e téren a piac sokkal élénkebb volt.

— A piacon viszonylag sokan nem eladni, hanem csak cserélni akarták kivitt kocsijaikat. Ez egyben új jelenség, korábban csak elvétve lehetett ilyenről találkozni.

Az autvásárlás fő szezonjának első hónapja semmiképpen sem tekinthető — az eladók és vevők oldaláról — kedvezőnek. Egy-egy piaci napon 5—6 kocsinál több aligha cserélt tulajdonost. (A múlt évben ennek két-, két és félszerese.) A lanyha kereslet semmi esetre sem pénzhányra, vagy „kocsitelítettségre” vezethető vissza. Okait egészen másutt kell keresnünk.

Hogy a használtautó-vásárlást mennyire nem a lakosság anyagi lehetőségeinek hiánya befolyásolja negatívan, azt legjobban a Merkur-előjegyzések számának emelkedése igazolja. Az utóbbi három évben növekvő import mellett 1970. január 30-án a vállalatnál 106 500 előjegyzést tartottak nyilván. Emellett figyelmet érdemel az is, hogy a lakosság 1970 végén 42 milliárd 47 millió forint megtakarítással rendelkezett. Az OTP adatszolgáltatásai szerint a múlt évben a személyautók vásárlására befizetett összegek félmilliárd forinttal növekedtek.

Gépkocsi-telítettségről beszélni a mi viszonyaink között még korai lenne. A múlt év végén Magyarországon a személyautó-állomány 236 000 darabból állt, ami egyben azt is jelenti, hogy minden 44-ik lakosra egy személygépkocsi jutott.

Véleményem szerint a lanyha piac okai az alábbiak:

— A személyautók meggyorsult importja a vásárlók túlnyomó többségét meggyőzte arról, hogy az érdekelt szerve nemcsak beszélnek az ilyen igények minél gyorsabb kielégítéséről, hanem komoly intézkedéseket is tettek ennek megvalósítása érdekében. Az autót igénylők bizalma e tekintetben is megszilárdult.

— Az indokolatlanul magas használtkocsi-árak a vásárlók tekintélyes részét szembeállította a piaccal. Ez a következménye annak, hogy a börzén a vásárlók helyett egyre több az érdeklődő.

— A dinamikus növekvő import és a vele párhuzamosan bővülő választék az autvásárlók nagy részét igényesebbé tette. A használt kocsik magas ára, mivel igen kevés áll arányban azok műszaki állapotával, a leendő vevők tekintélyes hányadát az új kocsik felé orientálja.

— A közvélemény igen jól tájékozódott a közeljövőben tömegesen beérkező Zsiguliról. A vásárlók is tízezernél több Zsiguli ez évi beérkezésével számolnak, és csak természetes, hogy nagyon sokan inkább kivárvák ezt a típust.

Füzes Sándor  
piacon és konjunktúrakutató





Id. CSONKA JÁNOS

Igen, a karburátor magyar találmány! Igen az! Örködnünk kell erre a ritka kincsünkre, amelyet az 1958-as Brüsszeli Világkiállításon, majd az 1970-es montreali Mini-Expón is büszkélkedve bemutatunk. Örizzük, nehogy elkalodjék. És avatatlan kézzel ne nyúljon senki hozzá!

Azért írok erről, azért jegyzem ezt meg, mert eljutott hozzám Magyarországról egy nem autós képeslap, és abban olvastam egy engem nagyon is közelről érintő témáról, a régi-régi találmányról.

A hozzám került újságcikk azonban nem ismerteti a karburátorral kapcsolatos tényeket olyan világosan, hogy azok félreérthetők ne lennének. Bizony torzít az a cikk. Célszerű tehát a fogalmakat szabatosan megismételni, tisztázni. Máskülönben aki egyszer forrásmunkának akarná felhasználni annak az újságnak cikkét, téves adatokat publikálna.

A karburátor magyar neve: porlasztó, nem pedig gázosító. Az elnevezés önmagában pontosan körülírja a karburátor működési elvét. A Bánki—Csonka-féle petróleum- és benzinporlasztó — és a világ összes „karburátora” — a benzint elporlasztja és finom folyadékszemcsék alakjában, valóságos „porfelhő” formájában adagolja a motorba. Úgynevezett „gázosítót” manapság senki sem készít. Ez csak szükséges rossz volt a porlasztás feltalálása előtt.

A cikk tévesen éppen az ellenkező megállapítást próbálta tenni! A porlasztás a tüzelőanyag betáplálásának legegyszerűbb módja, amelynél jobbat és olcsóbbat az azóta elmúlt 78 éven át senki sem tudott kitalálni. Olyan természetesen adódó automatikus valami, hogy szinte csak az elektronikában használt, mozgó alkatrész nélküli tranzisztorokhoz, — vagy éppenséggel Kolumbusz tojásához lehet hasonlítani.

# A KARBURÁTOR MAGYAR TALÁL MÁNY!

Levelet kaptunk Amerikából.

Írója: CSONKA JÁNOS, a porlasztót feltaláló Csonka János fia

Nem legenda, hanem történelmi valóság az, hogy a benzin porlasztásának ötlete, mint a tüzelőanyag betáplálásának és adagolásának szinte kizárólag használt módja, gondolat-társítás alapján akkor villant Csonka János agyába, amikor azt látta, hogy egy virágáros lány fúvókájával finomszemcsés ködfelhővé szétporlasztott vízzel permetezi virágait. Ez nemcsak „állítólag” történt így, hanem „de facto”, százszázalékosan így volt. Erre koronatanú Bánki Donát lehetne, akivel Csonka ezt a felfedezést „in statu nascendi”, a születés a felfedezés pillanatában közölte. A szívóhatáson alapuló porlasztó — amelyből azóta sok száz millió példány készült — még azon az éjszakán megszületett. A két jóbarát sohasem vitatta egymás között, hogy kettőjük között kinek mekkora része volt a porlasztó egyes elemeinek kitalálásában, vagy kikísérletezésében, mert azok, ötlet ötletet követve együttes gondolkodásukból sarjadtak ki. Ők ketten a porlasztót mindig „együttes találmánynak” vallották. Bánki neve Csonka János előtt, akárcsak az előzetesen szerkesztett előző gépeknél is csupán ábécé-sorrendet jelentett. Hiszen közismert volt, hogy Csonka János már akkor épített önállóan motorokat, amikor Bánki még nem is volt technikus, és Bánki volt az, aki Csonkához csatlakozott.

## A szabadalmakról általában

Az önálló magyar szabadalmi hivatal csak jóval az 1867-es kiigyezés után, 1893. január 1-én kezdte meg működését. Előzőleg még osztrák gyámság alatt állt. Ezért volt például az, hogy Csonka János 1883-ban benyújtott találmányára a szabadalmi privilégiumot még az osztrák K.u.K. Handelsministerium adta meg. (Gas und Petroleum Motor)\* A szabadalmi gyakorlat ebben az időben még meglehetősen kezdetleges volt. Innét eredt például az, hogy Csonka János 1883-ban egy bonyolult gépezetre, egy teljes motorra kér-

hetett és kapott találmányi védelmet, vagyis szabadalmat. A motort magát műszaki leírás és hozzácsatolt kísérő vázlat ismertette. Ilyen tágran fogalmazott szabadalmat ma már kért is teljesen abszurdum lenne. Önmagában csak azért is, mert gyakorlatilag védelmet nem jelentene, mivel olyan könnyen megkerülhető lenne.

De többé-kevésbé hasonló volt még a helyzet az egész civilizált világon. Például a fejlett iparú és sok neves újítást képviselő Egyesült Államokban még 1879-ben is tudott egy George Selden nevű egyén szabadalmat kérti és 1895-ben megkapni a „petróleummotorral üzemeltetett kocsi”-ra, vagyis magára az egész automobil-ötletre, holott ilyen kocsik már akkor tucatjával szaladgáltak Párizs utcáin. Selden sikerrel sarcolta meg az egész automobilipart és perelte Fordot is 1911-ig.

Ma már az USA-ban, akárcsak Németországban sem lehet könnyűszerrel akármire szabadalmi védelmet kapni, mert mindkét országban elővizsgálati rendszer van, amely hivatalból bírálja el és szűri meg a beadványokat. Ez megvolt már Németországban a Bánki—Csonka-féle porlasztó szabadalmazása idejében is. A kikristályosodott joggyakorlat szerint a szabadalmi kérelmezésekor benyújtott műszaki leírás és vázlatrajzok csupán magyarátul szolgálnak, de védelmet nem nyújtanak. A törvényes védelem csak arra vonatkozik, ami az igénypontokban fel van sorolva. A kultúrországok Szabadalmi Uniója biztosítja a kölcsönös elsőbbségvédelmi lehetőséget az Unió tagállamaiban is.

A szabadalmi igénypontok közül döntő fontosságú az első igénypont szabatos megfogalmazása úgy, hogy az a lényegét világosan magába foglalja és a megkerülés lehetőségét kizárja. Minél egyszerűbb a szerkezet, annál nehezebb az első igénypontot érvényesen megfogalmazni. A második igénypont alá van rendelve az elsőnek és csak kiegészítője annak.

\* Az amerikai „The Complete Encyclopedia of Motorcars” (158 old.) — nyilván német forrásmunkára támaszkodva — úgy állítja, hogy Daimler és Maybach, akik előzőleg a Gasmotorenfabrik Deutz szociálatában álltak, voltak az elsők, akik már 1883-ban folyékony tüzelőanyaggal üzemeltettek robbanómotort. Hogy Csonka János mennyire önállóan gondolkozó és élenjáró volt, igen szépen bizonyítja az 1883-ban benyújtott szabadalmi kérvénye, amely „Gáz- és petróleummotorra” szölt s amit ő akkor nyújtott be, amikor a motor már készen volt. Folyékony tüzelőanyag használatában tehát őt éppúgy megilletetheti az elsőbbség, mint Daimlert és Maybachot.



Hasonlóképpen sorrendben a többiek is egymásnak. Tudni kell, hogy működést, vagy elvet nem lehet szabadalmaztatni, csak szerkezetet. Ha valaki bizonyítani tudja, hogy egy

megadott szerkezet nem volt újdonság, akkor a szabadalmi védelem megszűnik. Amíg ez bíróság előtt bizonyítva nincs, a szabadalom fennáll.

## A BENZINPORLASZTÓRA VONATKOZÓ SZABADALMAK FELSOROLÁSA ÉS AZOK BÍRÁLATA.

A porlasztóra megadott szabadalmak idősorrendben a következők:

1. Bánki—Csonka	magyar szabadalma	1893. február 11-i elsőbbséggel
2. Wilhelm Maybach	francia szabadalma	1893. augusztus 17-i elsőbbséggel
3. Lázár—Bánki—Csonka	magyar szabadalma	1893. október 18-i elsőbbséggel
4. Lázár—Bánki—Csonka	német szabadalma	1893. november 7-i elsőbbséggel
5. Bánki—Csonka	amerikai szabadalma	1897. december 14-i elsőbbséggel

**ad. 1. A Bánki—Csonka-féle 1893. febr. 11-i porlasztó-szabadalom** első igénypontja egy rövid mondat: „Petróoleummotor táplálására szolgáló készülék, amelynél a légszivócsőbe torkolló petróleumcső vége a reservoir folyadék szintjébe esik”. Ez a mondat tömören és szabatosan fejezi ki a porlasztó célját, lényegét és annak geometriai feltételét. Látszik, hogy Bánki, aki ezt megírta, nagy szabadalmi gyakorlattal rendelkezett, mint ahogy ő egy ideig szabadalmi bíró is volt. Ez a mondat fogalmazási mestermű. Az első igénypontban bennfoglalatik a porlasztó elvi és gyakorlati lényege, amely a szabadalmat megvédi és az ELSŐBBSEGGET ELVITATHATATLANUL LE RÖGZÍTÍ.

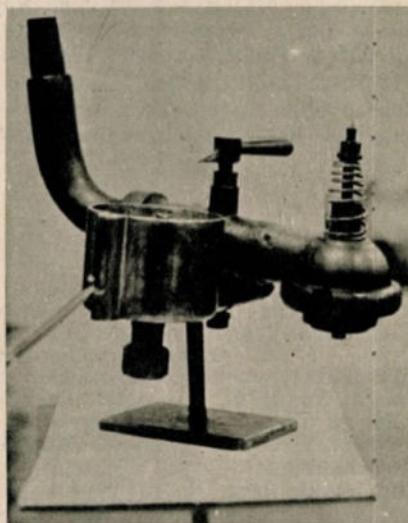
A második igénypont csak speciális esetre vonatkozik; a harmadik igénypont csak a Bánki—Csonka motorra. Ez a két igénypont tehát teljesen mellőzhető is volna. A rajzon és a műszaki leírásban szereplő sok apró szellemes részletmegoldást Bánki nem is vette be a törzs-szabadalom igénypontjaiba. Manapság ez mennyi különálló szabadalom tárgyát képezné.

**ad. 2. A Maybach-féle 1893. aug. 17-i francia szabadalom leírása** távolról sem olyan rövid és velős, mint a magyar. Nem söröl fel igénypontokat, hanem terjedős, ismétlődő mondatokban három bekezdésen át sok felesleges dolog belekeverésével fejezi ki ugyanazt, amit Bánki kristálytisztán elmondott.

Tény az, hogy Wilhelm Maybach, aki az automobilizmus legtehetségesebb konstruktöre volt, teljesen önálló úton jutott el a saját porlasztójáig. Maybach, ahogy azt Schimanek professzor a könyvében leírta, a csepegtető adagoló benzingázósítóból indult ki és ebből fejlesztette ki a porlasztóját, amelynek működési elve — mint ahogy nem is lehet más — pontosan azonos a Bánki—Csonka porlasztó működési elvével. Azóta sok száz fajta porlasztót készítettek, ezerféle szerkezeti kivitelben. De maga a porlasztás mindegyiknél úgy megy végbe, mint a világ legelső, Bánki—Csonka által készített porlasztójában. Mert ez olyan egyszerű és tökéletes, hogy ennél csak komplikáltabbat lehet csinálni. Mindaz, ami a Bánki által megfogalmazott első igénypont-

ban van, minden más porlasztónak is alapvető elve.

Maybach hat hónappal és hat nappal később jelentette be porlasztóját, mint Bánki és Csonka bejelentése volt. Ilyen véletlenek a műszaki életben megtörténnek. (A szabadalmi hivatalok a találmányok beadási napján kívül a beadás óráját és percét is feljegyzik.) Maybach műszaki érdeme egy hajszállal sem csekélyebb mint Bánki—Csonka érdeme. *De, ha elsőbbség szempontját vizsgáljuk, akkor vitathatatlan, hogy a prioritás mégiscsak a magyar feltalálókra illeti meg.* Ezzel az állítással nyugodt lelkiismerettel kiállhat bármelyikünk a világ ítélőszéke elé.



Maybach találmányának szabadalmaztatása körül nehézségek merültek fel. Amikor beadványát a német birodalmi szabadalmi hivatalba benyújtotta, azt ott visszautasították, mert náluk elővizsgálati rendszer volt már akkor bevezetve, és a szigorú elővizsgálók megállapították, hogy a Magyarországon már akkor szabadalmazott Bánki—Csonka porlasztó első igénypontja tartalmazza és védi már azt a szerkezetet, amit Maybach szabadalmaztatni óhajtott volna. Avégből, hogy legalább a veszett fejsze nyelét — a presztizst — megmentse, Maybach francia szabadalomért folyamodott, amit félévvel Bánki—Csonka után meg is kapott. *Ez tehát már csak a félesztendei ké-*

*sés miatt sem jelenthetett elsőbbséget.* Az egész műszaki világ tudja, hogy egy francia szabadalom ma sem jelenti azt, hogy a szabadalom elnyerője túl biztosan ülhet a nyeregben. Legfeljebb addig, amíg valaki meg nem támadja azt. De Maybach francia szabadalmának erejét már akkor előre agyoncsapta a német szabadalmi hivatal, az elutasítás ténye által. A francia szabadalom jelen esetben csak mint mumus volt használható, laikusok megtévesztésére, de komoly bíróság előtt egy percig sem lett volna tartható, mert nem lehetett volna bizonyítani az „újdonságát”. Maybach sohasem tudott francia szabadalmával üzletet csinálni. Csupán a német műszaki sovinizmus legyezgetése kiáltotta ki Maybachot, illetőleg főnökét, Daimlert a porlasztó első feltalálójának.

**ad. 3. A Lázár—Bánki—Csonka-féle magyar porlasztó-szabadalom** (1893. okt. 18.). Ez a szabadalom semminemű tökéletesítést sem jelentett az eredeti Bánki—Csonka találmányon. Elvi megoldást nem tartalmaz, csak szerkezeti részletmegoldásokat, olyanokat, amiket az eredeti ő-szabadalom műszaki leírása is tartalmaz, de amelyeket Bánki ennek ellenére sem vett be a porlasztó-szabadalom igénypontjaiba. Különféle később készített porlasztók ilyen járulékos megoldások százait — ha nem ezreit is — szabadalmaztatták, de ezek az eredeti elvet, a porlasztást magát nem döntötték meg és nem is változtatták meg.

Ennek a szabadalomnak keletkezését az magyarázza meg, hogy Lázár Pál nemcsak műegyetemi tanár, hanem üzletember is volt, sőt országgyűlési képviselő is, aki a magyar ipar ébredése idején sok vállalatnak volt alapító vagy igazgatósági tagja. Egy mezőgazdasági motorgyárat is akart alapítani, s hogy tekintélyét emelje — dekórumként — mint feltaláló is akart szerepelni. Ezért készült ez a szabadalom, amelyben az ő neve nem is ábcé-sorrendben, hanem legelőre került, valósággal kőtelhágcsóként használva fel az utána következőket.

**ad. 4. A Lázár—Bánki—Csonka-féle német porlasztó-szabadalom** (1893. nov. 7.). Műszaki jelentősége éppen úgy nincsen, mint a Lázár—Bánki—Csonka-féle magyar szabadalomnak sem. Egyáltalán nem azért készült, mintha az eredeti Bánki—Csonka-féle magyar szabadalom nem lett volna elég szabatosan körülírva és azt valamiképpen alá kellett volna támasztani. Nem is alkalmas erre, egész másról szól, csupán független részletmegoldásokat tartalmaz, amelyek talán sohasem kerültek megvalósításra.

Ellenben történelmi jelentősége van, és pedig az, hogy a szigorúan elővizsgáló német szabadalmi hivatal, tekintetbe véve Bánki és Csonka 1893. február 11-i fennálló elsőbbségét, megadta rá a szabadalmat, de figyelemre sem méltatta a Maybach-féle 1893. aug. 17-i francia patentet.

(Folytatjuk)



# SZERVIZ JAVÍTÁS AUTÓGUMI

## SAJTÓTÁJÉKOZTATÓ

keretében ismertette az AFIT II. sz. Autójavító vezetősége azokat az intézkedéseket, amelyekkel elsősorban a tavaszi-nyári autózás szervizgondjain igyekeznek enyhíteni.

## AZ ÚJSÁGÍRÓK

számára tartott másik beszámoló az OGV Cordatic-gyártmányairól és a gumibroncs-ellátás alakulásáról esett a legtöbb szó.

Gumibroncsról ma nemcsak sajtótájékoztatókon esik szó, mert bizony a nem autós körökben is tudnak arról, hogy milyen nehéz egyik-másik kocsihoz új köpenyt szerezni.

Az ORSZÁGOS GUMIIPARI VÁLLALAT persze nemcsak a Cordatic, hanem az Emergé, Palma, Tauril és Heuréka gyártmányoknak is gazdája. Sőt, a Chemo-limpex, valamint a Gumiroda néven ismert kereskedelmi hálózaton keresztül az autógumik export-import ügyeivel is foglalkozik. Akik azonban régóta hiába várnak egy-egy gumibroncsra, úgy vélik, hogy ezzel a témával keveset foglalkoznak. Pedig nem erről van szó, hiszen az autózáshoz nélkülözhetetlen gyártmányok nagyon is előtérbe kerültek az OGV programjában. A különben rendkívül impozáns programban, amely 3000 gyártmánycsaládba sorolható, 30-50 ezerféle terméket ölel fel.

Igy azután érthető, hogy nemcsak a „rázós” gumik, hanem az új gyártmányoknak számító kocsitakarók — ebben az esetben nem lehet már autóponyvának mondani —, a gördülőmembrános légrugók, ékszíjak is szóba kerültek. Az autógyerekek számára tervezett — de a hazai piacon sajnos nem kapható — új bébiülések éppúgy szerepeltek dr. Dormán András vezérigazgatóhelyettes tájékoztatójában, mint az egész népgazdaságot érintő nagy tervek, nagy beruházások, licencjavasárlások, kooperációk és újabb tudományos, kutatási célok.

Egy mammutvállalat, egy világviszonylatban is tekintélyes hazai iparág tevékenységét tartalmazó beszámoló-ból mi csak az autósokra közvetlenül vonatkozó ténye-

Egy jó hírrel kezdjük —, mert nagyon jó intézkedésnek tartjuk: most már, ha valaki az új kocsijával az első átvizsgálásra akar menni a szervizbe, jelentkezése után legkésőbb 48 óra múlva be is juthat. Természetesen, ha bármelyik forgalombiztonsági szerkezettel, be- rendezéssel akad bájja, azonnal, so- ron kívül is munkába veszik kocsi- ját.

Hogy hol? Az AFIT II. AUTÓJAVÍ- TÓ VÁLLALAT-hoz tartozó karban- tartó és szervizállomásokon. Hogy melyek, és hol vannak ezek? Felso- roljuk, mert jómagunk is nehezen igazodunk el a pusztán számozással jelzett üzemek sorában. Először is elmondjuk, hogy a „ketteshez” tar- tozik Budapesten a Révész utcai mű- hely, ahol Moszkvics, Ford, Zaporo- zsec, Audi, Mercedes és NSU kocsik- kal foglalkoznak. Ugyancsak a II-es Autójavító keretén belül működik a Fiat és Fiat-licenc típusokra épít- tett Boldizsár utcai szerviz —, de vár- ható, hogy onnan a Zastava kocsik át- kerülnek a Bicskei utcába, ahová különben a Renault és Peugeot ko- csik tartoznak.

Van azután a Kerepesi úton a Skoda-, az Ecséri úton a Trabant-szerviz, a Dévai utcai, valamint a Tűzoltó utcai telep, ahol a karambolos kocsikat ja- vítgatják, bár arról is esett szó, hogy a Dévai utca a jövőben a Fiat típu- sok karbantartását is kiségheti. Vi- déken pedig Dunaujváros, Székesfe- hérvár és Tatabánya AFIT szervizei tartoznak a „ketteshez”, amelynek igazgatósága Budapesten a XIII., Vá- ci út 80-84. alatti központból intéz- kedik.

Úgy véljük, ezt a mostani sajtótáje- koztatót azért rendezték, hogy szé- les körben tudják ismertetni, mi az, amiben ma számíthatnak a vállalatra az autósok, és mi az, amit nem is várhatnak üzemektől a jelenlegi kö- rülmények között.

Számíthatnak például arra, hogy má- jus közepétől egészen őszig a Révész utcai, a Kerepesi úti és a Boldizsár utcai üzemek szombat délután és va- sárnap is tartanak ügyeletet. A baj- ba jutottak számíthatnak a 208-208 telefonszámon bármikor hívható autómentőre, akár darus, akár más jellegű vontásra.

Számíthatnak arra is, hogy üzemek a jövőben minden munkát fokozott ellenőrzéssel végeznek és az ügyne- vezetett ügyfélszolgálat emberei job- ban képviselik az autótulajdonosok érdekeit.

Számíthatnak a sok fiatal szerelő- re, szakmunkásra, — a típusszervi- zek 560-as létszámából feltűnően sok már az új munkaerő —, mert ezek a fiúk nemcsak az alapokat tanulták, hanem különböző tovább- képző előadásokon is rendszeresen részt vesznek. Egybehangzó véle- mény, hogy a tanfolyamokon és a gyakorlatban jól vizsgáznak, közü- lük igen sok a kitűnő technikus.

Számíthatnak az autósok arra is, hogy ha valami még sincsen ren- den a végzett, vagy csak elvállalt, de el nem végzett munkákkal, ak- kor az üzemvezető, a telepvezető udvariasan fogja jóvátenni a mu- lasztást. Ám ha még marad vala- mi rendeznivaló, akkor minden tele- pen megtalálják a szabványosít- ott panaszlapokat. Írják fel arra a sérelmet, és az igazgatóság gyors in-

ket és adatokat ragadjuk most ki. Azt például, hogy a jelenlegi magyar járműállományt tekintve, mintegy 150-160-féle gumibroncsnak kellene a raktárakban, az üzletekben lenni. Márpedig jól tudjuk, hogy nincsen ennyi. Nincsen például elég köpeny jó néhány, a hazai autóparkban döntő hányadot képviselő kocsitípushoz. A személyautók csoportjából az egyes Trabant-, Wart- burg- és Moszkvics-gumik hiánya okozza pillanatnyi- lag a legtöbb problémát. Ezekre — no meg más fajtákra is — összesen legalább 40 000 igényt tartanak nyilván. Tény, hogy erre az évre csupán a személyautókhöz 460-480 ezer gumiköpenyt kellene forgalomba hozni. Ennyit és ennyi fajtát persze nem tud az OGV gyártani, de az import sem megy könnyen. Most ugyan két- ségtelenül mutatkozik javulás. Amíg például az év első negyedében napi 4-5 vagon áru érkezett, ma 10-13 vagonos mennyiségeket kapnak külföldről. Ebben per- sze nemcsak kiskocsikhoz méretezett gumibroncsok vannak, hiszen a mezőgazdasági járművek ellátása épp- úgy az OGV vállaltát nyomja. És állandó ostrom alatt áll a Nagymező utcai üzlet, ahol most főként a Trabant és Wartburg kocsikra várják a gumikat. Ebben az évben eddig Trabanthoz 5400 érkezett, de június végéig leg- alább 20 000 darabra lehet számítani. Wartburghoz — már mint az újabb, kiskerekűhöz — az év első három hónapjában 3283 darab érkezett, az év első felének vé- géig 15 000 várható.

Több ezer gumibroncs van viszont az 5,90-15-ös mé- retűből, a régebbi Wartburgok, az öregebb Skodák, Moszkvicsok kerekeire és a Volkswagen típusaira. Itt tehát jobb helyzetben vannak a régi modellek tulajdo-



tézkedéseire ugyancsak számíthatnak.

Arra viszont a jelek szerint nem minden esetben számíthatunk, hogy valamennyi típushoz, valamennyi szükséges alkatrész mindig akad a raktárakban, bár most nem kapott különösebb hangsúlyt ezen a tájékoztatón az alkatrészhiány. Inkább helyhiányról panaszkodhat a vállalat igazgatója, Lővei Lajos, vagy Pollák László főmérnök, aki részben ezzel próbálta megvédeni azt az intézkedést, hogy a régebbi típusú autókkal már nem tudnak mit kezdeni budapesti javítóüzemeikben.

A magunk részéről is elég kínosnak tartjuk, hogy egy öregebb Skodával vagy Moszkvics kocsival legfeljebb vidéki AFIT-műhely, vagy Pesten valamilyen nem AFIT-üzem tudjon csak foglalkozni; ennek az érintett kocsi tulajdonosok nemigen örülhetnek. Szerencsésebb dolog lenne, ha ezek a márkaszervizek minden olyan autót gondozhatnának, amelyek gyártási évüktől függetlenül azonos márkajelzést viselnek.

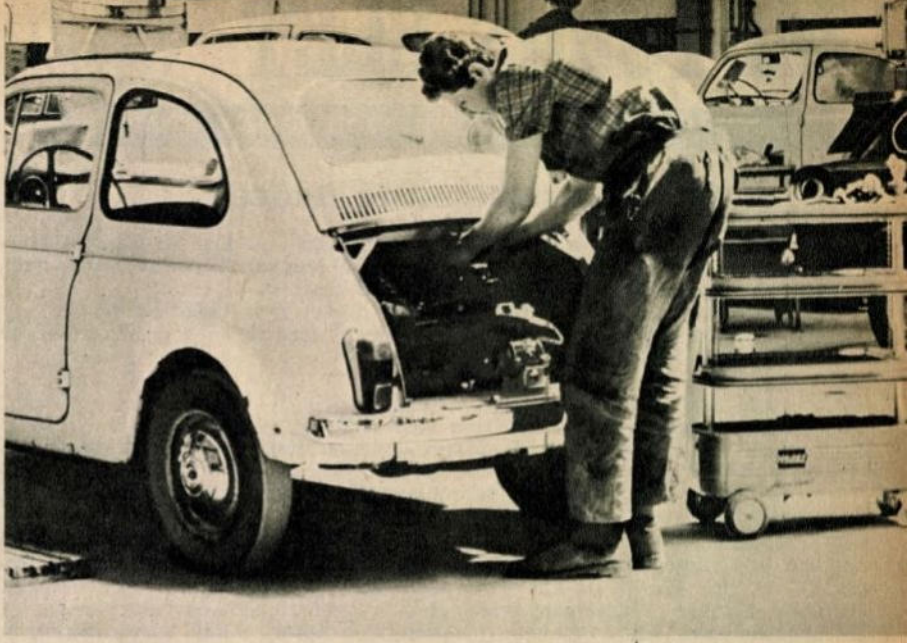
Azt megértjük, hogy ma nagyon kevés a műhelykapacitás, az viszont nehezebben érthető, hogy a Fővárosi Tanácsnál, illetve a kerületi Tanácsoknál szinte lehetetlen olyan partnerre találni, aki segíteni tudna azon, hogy Budapesten a gépkocsik jelenlegi és várható számához igazodjon a szervizek, a műhelyek aránya. Ha kapna területet, tudna építkezni is az AFIT. Erre jó példákat találunk vidéken, ahol a városok vezetői nagyon is megértőnek mutatkoznak egy-egy új autóbázis létesítésének terveinél.

A már régóta szűknek bizonyuló műhelyekben azért mind több műszert, tekintélyes vizsgálóberende-

zést próbálnak beállítani, mert ezzel nemcsak a végzett munkák értéke javul, hanem gyorsítható a javítási idő, jobban használható ki a terület. Nagyon nehéz viszont a karosszériamunkák végzése, mert ott nemcsak a hely, hanem a csere-re alkalmas elemek — sárvédők, motorházfedelek és hasonlók — hiánya is komoly gátat vet törekvéseik elé. És bizony kevés a lakatos, a fényező szakember is...

Úgy gondoljuk, hogy a tájékoztató elhangzott témák közül mindezt feladatunk tolmácsolni. És tolmácsoljuk azt a kérést is, hogy az új kocsik gazdái lehetőleg már az első

átvizsgálás idején irassák be, hogy mikor esedékes a következő revízió, mert 2 hónapra előre vezetik az előjegyzési naplót. Ezzel, megkönnyítve saját dolgukat is segítenék az üzemeket, amelyeknek ebben az évben már 900 ezer munkaórát kitevő feladataik vannak, csak a garanciális kocsiknál. Különben évi 250—300 ezer karbantartási munka hárul ma az AFIT II-es Autójavító felsorolt telepeire. Ez nem kevés, és nem is igen tudják zavartalanul elvégezni, ha a legfelsőbb fórumok nem nyújtanak több támogatást az ismert korlátok lebontására.

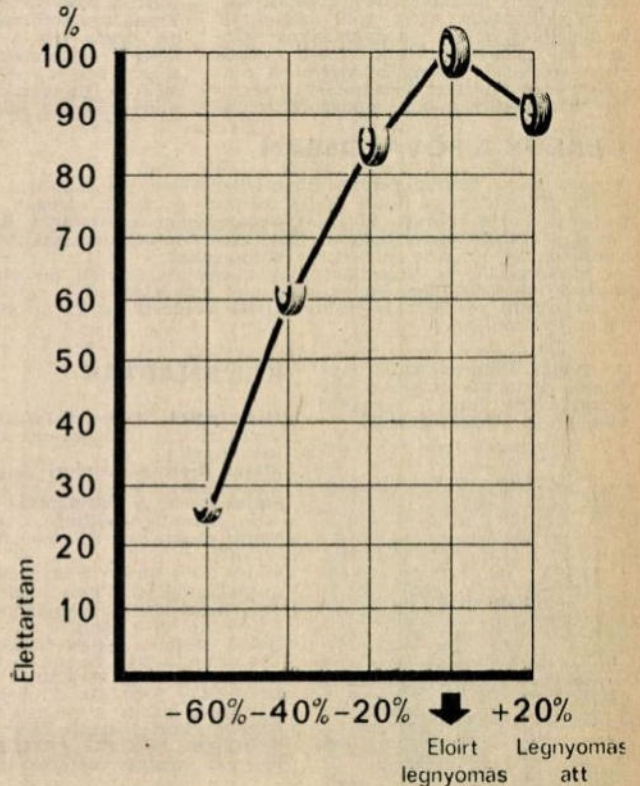


nosai, akikre viszont az AFIT, illetve más autójavítók kapui előtt vár mostohább sors.

De nemcsak ebben a vonatkozásban, említjük az AFIT-üzemeket a gumival foglalkozó sorok között. Ismét szó került ugyanis arról, hogy ha végre jobban állunk a köpenyfronton, akkor az autójavító műhelyekben — ahol mindjárt fel is tudják szerelni a gumikat, ki is tudják egyensúlyozni a kocsik kerekeit — lehessen vásárolni is új abroncsokat. Esetleg futózat, normál vagy téli mintázatú gumikat is, mert a futózás kérdéseire szintén kitért az OGV-tájékoztató. Az eddiginél jobb rendszert kívánnak kialakítani, hogy a futózás, illetve a futóztatott gumik beszerzése ne menjen olyan nehézkesen, mint az elmúlt időszakban.

És sok-sok más érdekes elgondolás vetődött fel, de la-punk heteken át elég kimerítően foglalkozott „gumi-gumi-gumj” címen az aktuális kérdésekkel, és reméljük, hogy ezentúl is sor kerül gumi-témákra. Persze, pozitívabb hangvételű írásokat remélünk. Olyanokat, amelyek például azt ajánlják, hogy senki ne közlekedjék kopott köpenyekkel, mert minden kocsihoz megfelelő új gumiabroncsok korlátlan mennyiségben várják az autósokat.

Ez ugyan reklámszöveg, de szívesen olvasnánk... Addig viszont tartsuk magunkat a hasznos Cordatic-grafikonhoz, amely azt szemlélteti, hogyan is alakul egy gumiabroncs tartóssága a légnyomás függvényében.



Liener György

Eloirt Legnyomás  
legnyomás att





## TAVASZI MOTOROS SEREGSZEMLE VERŐCÉN

Május 14—16-án újra sok száz motoros találkozóhelye lesz az Express Ifjúsági és Diák Utazási Iroda verőcei tábora, a Magyar Természetbarát Szövetség Országos Motoros Bizottságának rendezésében.

14-én: az érkező motorosok fogadása, este diavetítéses túrabeszámoló.

15-én: 11 órakor a találkozó ünnepélyes megnyitása (11.45-kor: nevezések az ügyességi és tájékoztató versenyre);

14 órakor tájékoztató verseny;

17.30 órakor tréfas motoros vetélkedő;

19.30 órakor műszaki és Kresz-vetélkedő;

20.30 órakor tábortűz (22 órakor a mozgósítási verseny lezárása).

16-án: 9 órakor terepügyességi verseny a verőcei tábor területén;

14 órakor a tájékoztató, terepügyességi és mozgósítási verseny eredményhirdetése, ünnepélyes díjkiosztó.

Az OMB műszaki szolgálata díjmentes hibajavításokkal, szaktanácsadással ezúttal is a motorosok rendelkezésére áll. A tábortól 15-én 9—13 óra és 14—17 óra között, 16-án pedig 9-től 12 óráig fogadja a résztvevőket. Étkezés: a tábor önkiszolgáló éttermében (reggeli-, ebéd- és vacsorajegyeket a táborirodában lehet igényelni), valamint a közeli Patak kisvendéglőben.

## A HOLLANDIAI IFJÚSÁGI TALÁLKOZÓ

Tizenöt nap alatt közel 3400 kilométert tett meg a Hungária Túramotoros Klub ifjúsági csoportja, hogy a Magyar Kemping és Karaván Klub képviselőiben részt vegyenek a hollandiai Drontenben megrendezett XIX. Nemzetközi Ifjúsági Kemping Találkozón.

Klimaj János, a túra vezetője így emlékezett az élménydús utazásra:

— Április 3-án négy motorkerékpárral és egy Volkswagen autóval klubunk nyolc tagja rajtolt a fővárosból. Bécs, Salzburg München, Stuttgart és Köln érintésével jutottunk el Drontenbe.

— A találkozó programja?

— Április 10. és 13. között, gyönyörű természeti környezetben, Drontentől 5 kilométerre levő tenyveserdőben rendezték meg a találkozót, amelyre 600 európai fiatal kapott meghívót. Motorosaink számára különösen azért volt megízlelhető a meghívás, mert e hagyományos nemzetközi eseményen első ízben vettek részt szocialista ország képviselői. A rendezők igen szívélyes fogadtatásban részesítettek mindnyájunkat, s kitűnő progra-

mokról gondoskodtak. Sportversenyek, filmvetítés, ifjúsági barátsági találkozók tették emlékeztetőt az ott töltött napokat. Nagy örömmel tapasztaltuk: a külföldi fiatalok rendkívül nagy érdeklődést tanúsítanak a magyarországi turisztika iránt. Hetven berlini fiatal már a találkozón elhatározta, hogy nyáron hazánkba látogat.

— A hosszú kirándulás bizonyára nemcsak a túrázókat, hanem a motorokat is próbára tette...

— Nem panaszkodhatunk. Az egy-egy P20-as és T5-ös s a két P10-es motor mindegyike jelesre vizsgázott. A 3400 kilométeres úton csupán egyetlen defekt miatt kellett megállnunk. Motorosaink tapasztalt túrázók, valamennyien bejárták már a baráti országokat. Ami szokatlan volt, s gyors alkalmazkodást követelt: a nagyvárosok túlszűfolt forgalma. Frankfurt autórengetégekben például másfél órába telt a városból kivezető „ösvény” megtalálása... A találkozó és az utazás sok-sok élményét útbeszámolóinkban, a Hungária Túramotoros Klubban eleveníthetjük majd fel.

## ÚJ KLUB A FŐVÁROSBAN

A nagy múltú Kinizsi Természetbarát Egyesület támogatásával új klubot avattak nemrég a fővárosban. A klub tagjai motoros és autós turisták, akik két, illetve négy keréken, közös túrákon kívánják bebarangolni az országot. Rendezvényeik programját úgy állítják össze, hogy az mint szenvedélyes természetjárókat s mint gépjárművezetőket is egyaránt érdekeli a klubtagokat.

Az olaszországi és jugoszláviai útiélmény-beszámolók mellett így kaptak helyet a műszaki és Kresz-ismereteket gyarapító előadások is. A „motorizált természetjárók” minden csütörtökön, 17.30 órakor tartják klubestjüket az EDOSZ székházban, a Gorkij fasor 44. szám alatt.

A Budai Motoros Klub tagjainak egyik kis csoportja egy koratavaszi túra rajtjához gyülekezik a klubház előtt

(Kóvári Jenő felvétele)



## KLUBNAPTÁR

**HUNGÁRIA TÚRAMOTOROS KLUB** (Bp. Rosenberg hp. u. 1. A klubestek szerdánként 17.30 órakor kezdődnek.)

Május 12-én: A verőcei találkozó előkészítő megbeszélése.

Május 19-én: A „Kamerával külföldi tájakon” sorozat keretében előadás Olaszországról.

Május 26-án: Egy női motorversenyző élménybeszámolója.

Május havi túrák: 9-én Székesfehérvár, a Bory vár meglátogatása (150 km) — 23-án: Kiskőrös (250 km). Találkozás a túrák napján reggel 8 órakor a Rosenberg hp. u. 1. előtt.

**Budai Motoros Klub.** Klubestek minden pénteken 18 órától a III. Tanuló u. 1. alatt.

**KOLACSKÓVSZKY LAJOS TE. TÚRAMOTOROS CSOPORT, SZEGED.** Klubnap minden csütörtökön 17—19 óra között, a szegedi Bartók Béla Művelődési Házban (Vörösmarty u. 3.).

**SZOLNOK MEGYEI MOTOROS BIZOTTSÁG.** Május 9-én megyei motoros találkozó Jászberényben.

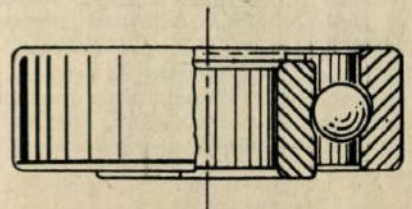
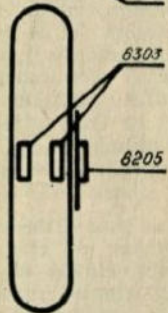
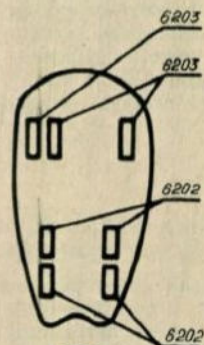
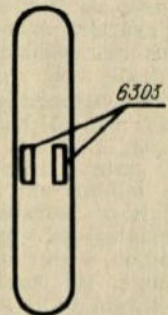
## CSAPÁGY-ISMERTETŐ

Úgy véljük, jó szolgálatot teszünk motoros olvasóinknak, ha a hazánkban használatos motorkerékpárok golyóscsapágyainak gyári számát folyamatosan közöljük. Így például meggyorsítható a csapágycsere, ha az új csapágyakat a munka megkezdése előtt vásároljuk meg.

A kivágott és lerakott csapágytáblázat nemcsak a szakműhelynek lehet hasznára, a barkácsolóknak is jól jöhet adott esetben. Elsőként a

Danuvia—125

típusú motorkerékpár csapágyait ismertetjük. E számok alapján beszerelhetők a szaküzletekben ezek a golyóscsapágyak.





# Óriás törpék

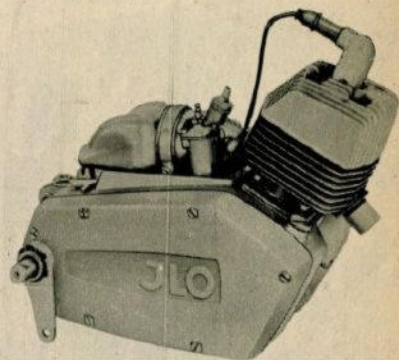
Ez így, első olvasásra olyan, mint a fából vaskarikka. Dehát mi más egy ilyen apró motorocska, jelentékeny fajlagos teljesítménnyel? Ha egy sorozatban készült 50 kcm-es motor könnyen adja elő a 6,5 lóerejét, akkor a hasonlóan sorozatban gyártott 750 kcm-es motornak 97,5 lóerőt illene leadni. Ilyen „óriás” nem létezik. Legalábbis egyelőre.

Most tulajdonképpen nem is ezekről a kisméretű gigászokról szólnánk, hanem ezek ikertestvéiről, amelyek ugyancsak képesek lennének ilyen erőmutatványra, de mert a bürokrácia megálljt parancsolt, ezek a kis fenevadak behúzták a karmaikat, és csak mint játékos cicuskák látják el szolgálataikat. Ismeretes, hogy a motorkerékpáripár kijárta a rendőrhatalóságoknál, hogy a leszelídített termékeiket használhassák a legfiatalabbak, no meg a nyugdíjkorhatáruak.

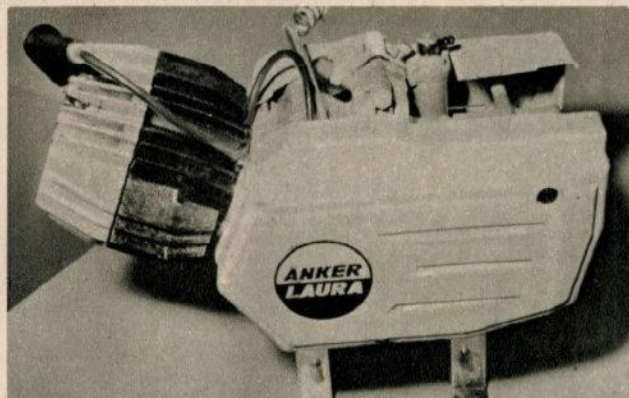
Így történt aztán, hogy a 25 km/óra végsebességre lefojtott teljesítményű motorokat egyszerű, könnyű vázba építve hozták forgalomba. A kereslet olyan nagy volt, hogy újabb és újabb gyárak, összeszerelő üzemek alakultak az új járműfajta, a *mofa* készítésére.

Az engedélyezett 25 km-es végsebesség miatt kapta ez a motorfajta a *mofa*—25 gyűjtőnevet. Közös jellemzője, hogy erőforrásának munkamódszere kétütemű, benzin-olaj keverékkel táplálkozik, továbbá nyomatékát önműködő kuplung továbbítja — általában — láncsal. A motorok teljesítménye 1—2 lóerő, fordulatszáma 3—4 ezer körül mozog, és ha van sebességváltója, akkor az kétfokozatú.

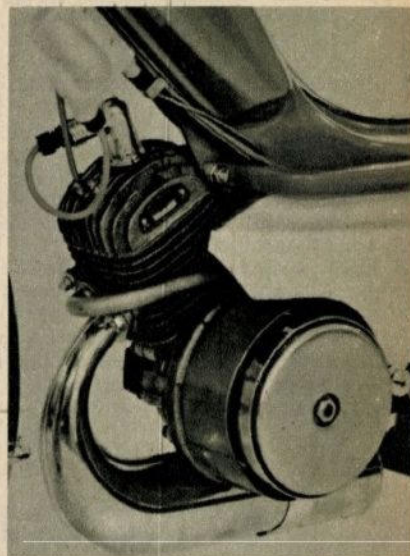
Ezeket a motorokat építik az autók csomagterében elhelyezhető, összehajtható, kiskerekű járművecskébe is.



Az ILO gyártmányú moped-motor „világyára” nemcsak a hagyományos 17 wattot termeli, hanem a hátsólámpához szükséges további 5 wattot is „szállítja”. A szívás-zajlesökkentője műanyagból készült

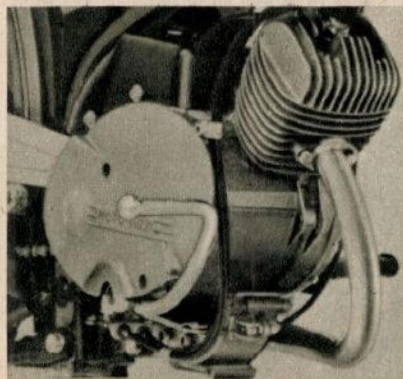


Kevesen tudják, hogy Hollandiában is gyártanak törpemotort, mégpedig igen csinosat. A gyár neve: Anker

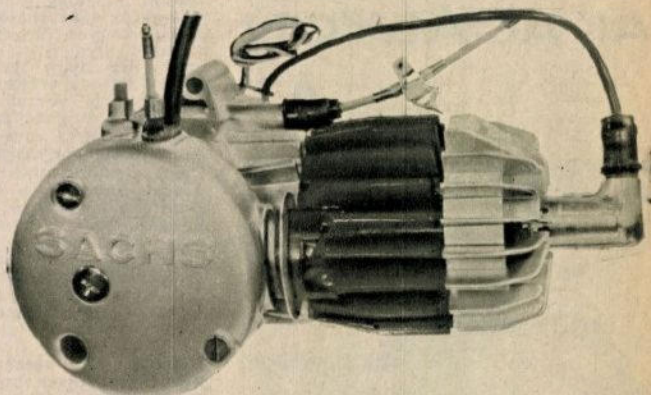


A franciák is tudnak mofát csinálni. A legnagyobb gyárak közé tartozik a Motobecane, amelynek egyik típusa ez a „Cady”, önműködő kuplunggal

A gyors motorjairól nevezetes olasz Benellinél készült a „Sprint 4V”, amely ugyan nem tartozik a család előkelőbb ágához, nem gyors, de fogyasztásban szerény

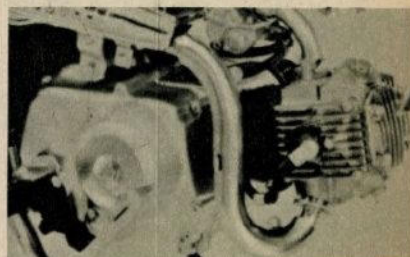


Ez is olasz, és nem is akármilyen. A gyár neve: Moto Guzzi, és ez egy magában is sokat mond



A legtöbb törpét előállító Fichtel és Sachs gyár egyik újabb típusa ez a tokozott porlasztós mofa-motor

A világ legnagyobb motorkerékpárgyára a Honda, ahol a legkisebbtől a legnagyobbig, valamennyi típus motorja négyütemű. Ez a kis „Dax” is ohv, teljesítménye 1,8 lóerő





# A volánnál: RÓNA VIKTOR



**K**issé különös így és itt, az Operaház művészeinek trilláktól hangos büféjében ez a pillangóröptű művész, amint az autózásról beszél. Több mint negyed évszázada, 26 éve táncol. Alig volt 8 esztendő, amikor először jött ide az Operába. (Magasságát és testsúlyát csupán az AM kíváncsi hölgyolvasói kedvéért kérdeztem meg. Tehát: 183 cm és 75—76 kiló.) Mindent megkapott az élettől; igaz, nagyon keményen megdolgozott és megdolgozik érte, de elégedett is. A Kossuth-díj és a Liszt Ferenc-díj jelzi művészetének hazai elismerését. A rokonai finn néptől megkapta a Fehér Rózsa Lovagrend kítüntetését. A kultúrvilág ismeri a nevét, és őneki sem ismeretlen a világ. Ausztráliát kivéve mindenhol járt és valamennyi közlekedési eszközön utazott már. Élete leghosszabb, tízhetes turnéján az USA városainak szepet kedvelő lakosai tapsolták a függöny elé a magyar balettművészt. És a sikerekben gazdag 70 nap alatt 25 ezer kilométert hagyott maga mögött — autóban.

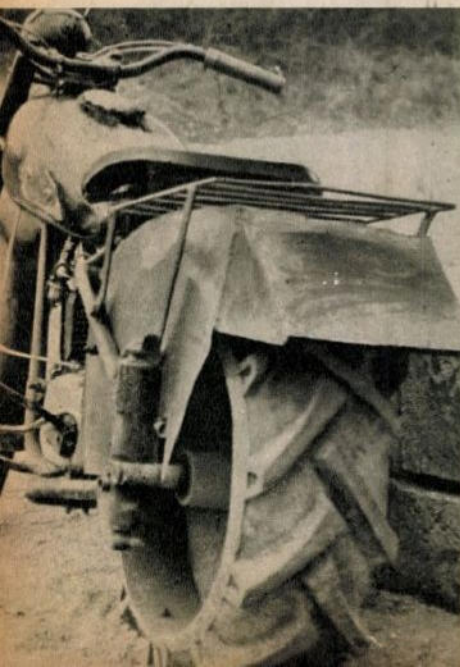
— Szép volt? Inkább fárasztó! — hangzik a meggyőző válasz — Jogositványt 1958-ban kaptam. Később vettem egy Opel Rekordot és most Ford Cortinám van, amit öt évvel ezelőtt vásároltam. Kezdetben izgulós, gátlásos voltam a volán mögött, de az már régen volt. Ma éppen ellenkezőleg hat rám az autó; felszabadít. Ha fáradt vagyok, a kormány nál kapcsolodom ki. Én nem az autövetésnél vezetem le az energiámat, a városban úgy vezetek, hogy a másik autós esetleges hibáját is el tudjam hárítani. Tudom, nekem nem szabad megsérülöm. Így aztán nem is követek el szabálytalanságot. Persze azért felírnak, de csakis tilos parkolásért, merthogy az Operának nincsen saját parkhelye, és ez nagyon rossz. Még azt is elárulom, hogy műszaki érzékem enyhén szólva hiányos, ennek ellenére megbízhatóan vezetek. Szolgáljon ez vigaszul a hasonló adottságú autóstársaimnak. És mert kezemben nem áll jól a szerszám, nem is szerelek, ezt rábírom a szakemberre.

Nem is tudom miért, de velem nem történnek feljegyzésre érdemes autós élmények, pedig én is nagyon szeretek vezetni, sőt az autópályán száguldani, de sohasem engedem eluralkodni magamon a felelőtlen rohanás ördögét.

A nagyon sokat dolgozó művész némi fejtörés után az 1. 2. és 3. kérdésre adott pontos választ. Talán Önnek több is sikerül. Ellenőrizze feleleteit a 27. oldalon.

- Milyen jelzésnek rövidítése a HD?
  - Minőségi;
  - Mennyiségi;
  - Árosztályi.
- Milyen versenyt rendeznek évente a Man szigeten?
  - Gokart;
  - Autó;
  - Motorkerékpár.
- Mi után kell a gépjármű-írási illetéket fizetni?
  - Vételár;
  - Hengerméret;
  - Lóerő.
- A szükségesnél hosszabb gyertyakábel változtat-e az előgyújtáson?
  - Csak részben;
  - Nem;
  - Igen.
- Milyen méretű a salakpályás verseny-motor mellő gumiabroncsa?
  - 23 coll;
  - 21 coll;
  - 19 coll.

## MINDEN AKADÁLYON ÁT



Mint ahogy a kemény sportolás megedzi, úgy a kényszer teszi feltalálóvá az embert (már akinek képessége is van hozzá). Hát ilyen ember ez a pillscsévfi fiatal esztergályos, a Herczeg Attila, akinek minden nap egy órát kellett gyalogolnia, erdön, mezőn át, hogy elérje munkahelyét. Szép időben jól jött ez az egészségügyi mozgásnak is számítható séta, csakhogy ősszel a sárban, vagy télen a térdig érő hóban bizony nagyon fárasztó volt. És még hozzá naponta kétszer. Gondolt arra is, hogy vásárol magának egy motorkerékpárt, csakhogy az bizony elülne az ilyen terepen, így hát elvetette az ötletet. Egyszer aztán kapott egy oldalt hasadt traktorköpenyt — és ez adta az ötletet. Úgy három évvel ezelőtt vásárolt egy kimustrált Danuviát, és azt a fényképen látható módon átalakította. Eredetileg meghagyta az átalakított hátsókeréknél az agyat, de mert a küllők tucat-szám törtek, 3 mm-es lemezből esztergált hozzá tárcsát és a köpenyről lementzett futófelületet anyácsavarrakkal odafogta a saját készítésű pánthoz. Most már úgy ment a csikó, mint a parancsolat. Persze nemcsak a vázat kellett hátul kiszélesíteni, hanem az áttétel módosításával felezte a sebességet, a kuplungba még egy tárcsát tett, és turbóhűtéssel látta el a hengert. Igaz, a rendszám nélküli motor hátulja most ugyancsak nehéz, de nincsen olyan emelkedő, vagy akkora sár, hó, amelyen erőlködés nélkül ne sétálna keresztül ez a kőzutat elkerülő jármű. Napl 8 kilométert hajt Herczeg Attila úttalan utakon, és 5 liter keveréknél nem fogyaszt többet a motor. Így könnyítette meg életét ez az ügyes esztergályos (akinek ifjú felesége is fém-esztergályos és, mint mondta, ha apró fiacskája megnő, abból is esztergályost nevel).

Bizony, két kézzel kell megmarkolni ezt a hátul „töltő-lájt” motorkerékpárt, ha arrébb akarják állítani

A motor hengerét lemezköpeny borítja, a vázcsovék között látható doboz a kipufogódob

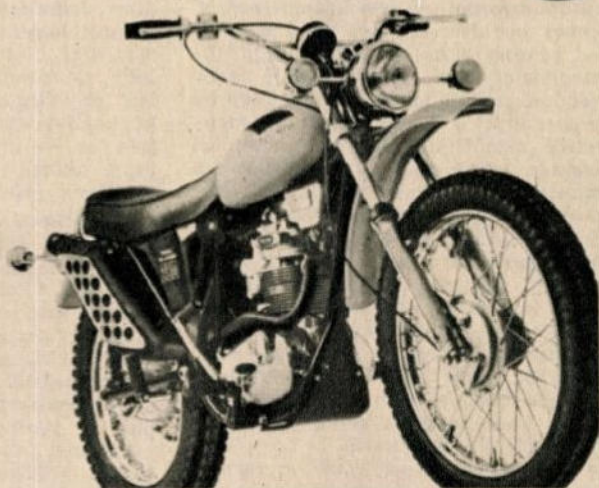
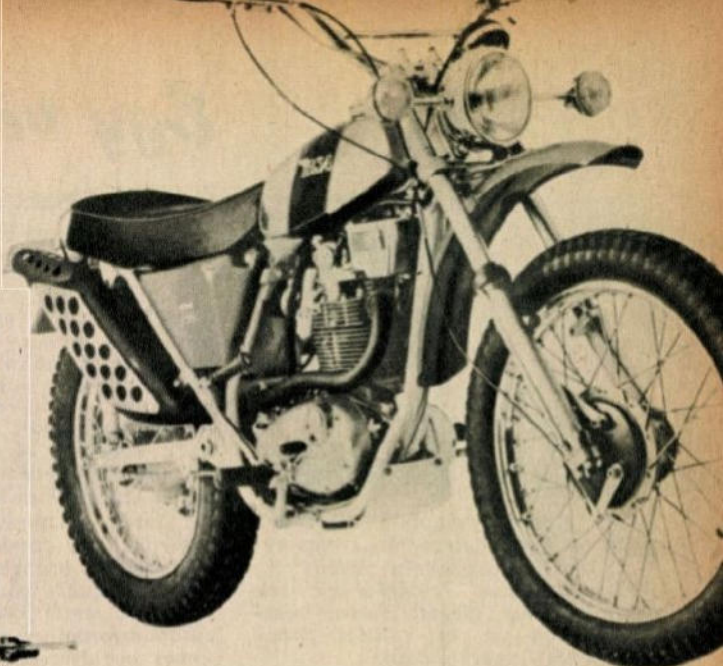




# Mint két tojás

Az angol BSA, amely a „Victor” típusával főleg a sport területén aratott jelentős sikereket, most egyszerre kétféle „Victor”-ral jelentkezett, amelyeknek az az érdekességük, hogy nemcsak ezek ketten kerültek azonos vázba, hanem az ugyancsak egyhengeres, ohv motorral meghajtott, 250 kcm-es „Gold Star”, valamint a látszólag konkurrens Triumph motorkerékpárgyár három további modellje is. Sőt: erről a típusbővítésről nem csak az az említésre méltó, hogy valamennyi váz majdnem egyforma, hanem az is, hogy a két gyár 250-es típusai egymásnak édestestvérei: azaz a BSA „Gold Star 250-SS” és a Triumph „Trail Bla-

„Trail Blazer 250” a neve a legújabb Triumphnak. Íme, a születési bizonyítványa: 67×70 a furat-lökete, 248 kcm, 8250 fordulaton 22,5 lóerőt ad az ohv motor, sűrítési aránya 10:1, gumimérete elől 3,00×20”, hátul 4,00×18”, súlya 129 kiló. A testvér-típusnál a gumiméretet 3,25×18” és 3,50×18”, és egy kilóval nehezebb, azaz 130 kg



A BSA két Victorja közül ez a Trail, amelynek műszaki mutatói: 84×90 mm furat-lökete, 499 kcm, 34 LE/6200 ford. 10:1 sűrítési arány, 4 sebesség, 3,00×20”, illetve 4,00×18” gumik, 114 kg. A másik Victor, az MX motorja 38 lóerős, nagyobb a porlasztója és csak 108 kiló a súlya

zer 250”, valamint a „Blazer 250-SS” egyformák. A két Triumph között csupán a gumiméretben, illetve az önsúlyban jelentkezik a különbség, de a Triumph és a BSA „250-SS” modelljei grammra, külsőre egyeznek, akár két tojás (csupán a benzintartály csíkozása út el egymástól). Ez is jó példa a gyártás-egyszerűsítésre, a típusválaszték-bővítésre, miként lehet három-, illetve ötféle modellt gyártani.

A „Victor”-ról még csak annyit, hogy amikor mintegy négy évvel ezelőtt piacra került, eredetileg 400 kcm volt a hengerűrtartalma.

## MENNYIT „ISZIK” A MOTOR?

Egy kétségtelen: nincsen két olyan, azonos gyártmányú és hengerűrméretű motor, amelynek tüzelőanyagfogyasztása egyforma lenne. Igaz, az előállító gyár megadja a típus fogyasztási normáját, de ez az érték aligha érhető el a mindennapi közlekedésben. Általában ez a gyári norma nagyon kedvező, de rögtön hihetővé válik, ha tudjuk, hogy milyen előnyös körülmények között állapították azt meg:

- a tesztmotor tökéletesen bejáratott, és
- üzemleleg állapotban (külső hőmérs. 10—30° között)
- sík úton (max. 1,5% lejtő);
- szélmentes időben (max. 3 m/mp);
- egyszemélyes terheléssel;
- 3/4 fojtószelep-állással

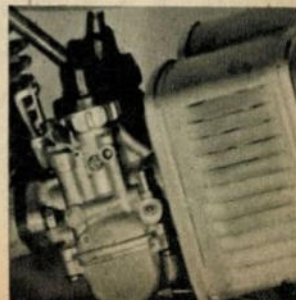
futja le a mért szakaszt úgy, hogy egyszer sem kell fékezni, lassítani.

A gyakorlatban aligha van lehetőség az ilyenfajta közlekedésre. A legtöbb motoros a városi forgalomban, olyan rövid távon használja a járművét, hogy az ritkán éri el a kívánt üzemi hőmérsékletet. A szakaszos városi forgalomban mind gyakrabban kell visszaváltani, és természetesen fékezni, illetve gyorsítani. Arról már ne is essék szó, hogy mit jelent fogyasztásban az úgynevezett sportos vezetés.

Aki tehát azt állítja motorjának benzinfogyasztásáról, hogy az kevesebb, mint a gyári norma, vagy nem több annál, az túlbecsüli a motorját, vagy alábecsüli társának motoros szaktudását.

Az úgynevezett sportos vezetés nemcsak gumit, hanem benzint is pusztít

A motor „józsánágához” jól beállított porlasztó és tiszta légszűrő is kell





# Egy hét Svédországban

Írta: KELEMEN LÁSZLÓ r. százados,

Budapesti Rendőrfőkapitányság Közlekedésrendészete



Az elmúlt hónapban alkalmam volt egy delegációval egy hetet Svédországban tölteni.

Az Autó-Motor felkérésének szívesen teszek eleget, amikor összefoglalom az ott töltött napok közlekedési tapasztalatait.

Utazásunknak az volt a célja, hogy tanulmányozzuk a városi forgalomirányítást, és megvizsgáljuk, hogyan lehetne a tapasztaltakat itthon hasznosítani.

Úgy gondolom, közismert, hogy nem kis feladatok állnak a budapesti forgalomirányítás előtt. A legutóbbi néhány év útkereséssel, kísérletezésekkel telt el, s ez sajnos viszonylag kevés teljesen új lámpa telepítést eredményezett. A forgalom robbanásszerű növekedésével, gépjármű-állományunknak a jelenlegi ötéves tervben előirányzott fejlesztésével csak akkor tudunk lépést tartani, ha a meglévő forgalomirányításunkat új alapokra helyezzük, és e fizikailag és szellemileg igen fárasztó munkát kivesszük a rendőrök kezéből és műszakilag magas színvonalú, megbízható és állandó üzemre alkalmas „gépeknek” adjuk át. Vagyis röviden: sok megbízható lámpa kell, mert a karos forgalomirányítás már világviszonylatban is a múlté!

Repülőgépünk a késő esti órákban landolt Stockholm légitikijében, ahol már a városba vezető úton is feltűnő volt a nagy járműforgalom. Utunkat Koppenhágában is megszakítottuk néhány órára, itt elsősorban a repülőtér mellett parkoló kocsik megszámlálhatatlan mennyisége lepelt meg.

Időnk legnagyobb részét a svéd fővárosban töltöttük. Stockholm lakóinak száma 1,4 millió, amit a távlatban jelentősen csökkenteni kívánnak, és a 2000-ik évre 500 000-re akarják korlátozni a fővárosban lakók számát. A többi lakót a főváros környékén, kertvárosi jellegű elővárosi, illetve ún. nyugóvárosi településekre kívánják irányítani. A nagyvárosi zaj- és levegőtelenyveződési ártalmak, és nem utolsósorban az egyre fokozódó célforgalmi közlekedési nehézségek miatt a bentrakók egyéni érdeke is egyezik Stockholm város vezetőinek elképzelésével.

Stockholmban a nyilvántartott gépjárművek száma 450 ezer, a napi forgalmat azonban ennél jóval több jármű terheli, mivel a város környékéről — 50—80 km-es körzetből — ugyancsak tömegével járnak be a kocsival. A forgalom összetételénél szembetűnő, hogy személyautón kívül alig lehet más járművet látni. A tömegközlekedés — a metróhálózat kivételével — jelenlétkel. A városban egy külvárosi villamosvonal van csak, amelyet múzeális emlékként kezelnek. Az autóbuszforgalom sem számottevő, a kevés vonalon is igen ritka a járat — néhány utassal. Valamennyi tömegközlekedési jármű URH adó-vevővel van ellátva, de ez kevésbé vigasztalja a 6—8 forintnak megfelelő viteldíjjal utazót. A külföldi részére tehát csak a taxiközlekedés marad, amely igen fejlett, sok kocsival, amelyek mindegyike ugyancsak URH adó-vevővel rendelkezik. Motorkerékpárt nem csak a fővárosban, hanem vidéken is keveset láttunk. Ennek magyarázata elsősorban a kedvezőtlen időjárásban keresendő, hiszen a mindössze egyhónapos nyár — amikor éjjel is világos van — nem ellensúlyozhatja a 6—8 hónapos telet. A motor-kerékpáros holt szezon.

A téli hónapokban kevés a természetes fény, mivel délelőtt 10 óra előtt világosodik, és délután egy óra után már lemegy a Nap. Talán ez a magyarázata annak is, hogy Svédországban elterjedt a tompított fény állandó használata. Még vöröfényes időben is, vidéken és városban egyaránt tompított fényszóróval közlekednek. A kocsi lámpái nem vakítanak, nem találkozunk keresztbekötött lámpákkal és hiányos világítással, ami azt hiszem, elsősorban az évenként kötelező műszaki vizsgálatnak köszönhető.

Visszatérve a járműfajtákra, már korábban említettem, hogy Stockholmban alig van teherautó, legalábbis nappal. A nagyobb áruházakat a saját pincéjükből látják el áruval, ahová lehaajtó rámpán lemegy a teherkocsi. Feltételezhetően racionálisabb a fuvarszervezés, mint nálunk, amit nagymértékben elősegít, hogy a tehergépkocsi is URH adó-vevővel vannak felszerelve. (Személyesen győződünk meg egyszer arról, hogy Budapesten az V. ker. Curia utcába fél óra alatt 8 teherautó hozott cukrászsüteményt a Felszabadulás téri Közértnek. Igaz, hogy mindegyik csak egy-két tálcával, és mindegyik másfajta. Az is valószínű, hogy a Közért mind a 8 fuvarért fizetett, a fuvarozó pedig 8 utat tett meg, amivel nem csak a kilométertelje-

sítményét, hanem bevételét is növelte.)

Kerékpárközlekedés gyakorlatilag nincsen, de ez a mostoha időjárás miatt érthető is. A hosszú tél sok kellemetlenséget okoz a járművezetőknek (csúszós útviaszonyok, kocsitisztítás stb.), de sok kiadást is az úthatóságoknak. A hőeltakarítás zömében gépesített, amely ott is elsősorban az autópályákra és főútvonalakra terjed ki. A szeges gumiabroncs használatát korlátozták, mivel egy-egy forgalmasabb úton telenként néhány cm útburkolatot koptattak el a járművek. Az utak burkolata egyébként is elég elhasznált, főként a kisforgalmú mellékutaké. Elég sok még a kockakő-burkolat, de — még vidéken is — kevés a földút. Sok a fagy okozta kátyú, melyeket elég rendszeresen jeleznek.

Itt említeném meg, hogy Stockholmban van igazán táblaerdő, nem Budapesten. Mindent táblával jeleznek. Főleg a gyalogátkelőhelyeket minden irányból több táblával — pedig alig van gyalogos. Elterjedten alkalmaznak gyalogátkelőhelyeknél az úttest közepén ún. védőszigeteket, melyek „árnyékában” a gyalogosok kivárják azt a pillanatot, amikor nekivághatnak a másik félútnak megáteléhez. Tapasztalataink szerint a járművezetők udvariasak a gyalogosokkal szemben. A biztonságos gyalogátkelést az is elősegíti, hogy sok a nyomógombos gyalogoslámpa — különállóan is, de forgalomirányító lámpa kiegészítőjeként is.

A jelzőtáblák közül kevés a kivilágított, kivéve az úttest fölötti monumentális transzparenseket, amelyek, nem törődve a városképpel, tökéletes tájékoztatást nyújtanak még az idegennek is. Járművel Svédországban eltelve nem lehet, mert a tájékoztató táblarendszerük kifogástalan. Az útbaigazító táblák előjelzői még az elosztályozónál megadják az információt. Ez különösen városi autópályáknál elengedhetetlen, mivel egy tévova járművezető komoly forgalmi zavarokat tud okozni. Forgalmi zavarok persze létrejönnek enélkül is, különösen hétvégén. Világjelenség, hogy munkaszüneti napokon mindenki menekül a városból. Ez lökészerű nagy forgalmat jelent, és nem kis gondot okoz a Közlekedésrendészetnek. A „földi” országúti rendőri ellenőrzés és beavatkozás a zavarokba itt is felmondta a szolgálatot. Éppen ezért kétoldalú hírösszekötést és kapcsolatot építettek ki.

(Folytatjuk)



# ÉP ÉS TISZTÁN TARTOTT JÁRMŰVEL...

A KRESZ-könyvben olvashatjuk a címben idézett mondatrészt. A rendelkezést, amely most külön témát adott a „városképből kiszűrt” több gépjármű vezetőjének. A Közlekedérendszert forgalomellenőrző járórei ugyanis ezekben a hetekben mind több esetben marasztalják el azokat, akiknek a járműve „piszkos”. De hát voltaképpen hogyan is értendő az autó küllemét tekintve a tisztaság fogalma? Nos, lényegében mi is ennek a kérdésnek a felvetésével kezdtük a beszélgetést a BRFK Közlekedérendszert Forgalomellenőrző Osztályának egyik vezetőjével. Es kértük arra is, hogy az általuk tapasztalt néhány gyakoribb szabálysértésekről és az ezekkel kapcsolatos álláspontjukról tájékoztassák olvasóinkat.



— Valóban, milyen járművet tekintenek az ellenőrzés során tisztának, vagy éppenséggel piszkosnak?

Mindenesetre tisztának tartjuk az olyan járművet, amelyet a közízlés is annak tart és amelyik mindenkor, a körülményeket is figyelembe véve beillik a városképbe. Igen, a körülményektől függően, ugyanis a poros vagy éppenséggel esőáztatta autót, ha ilyen az időjárás, senki, s így mi sem tarthatjuk piszkosnak. De tovább megyek: még az sem szolgálthat bírságolási okot, ha valaki történetesen a zuhogó esőtől kísért vidéki sáros útról éppen akkor érkezik be a verőfényes napsütésben fürdő főváros utcáira. De azt már kifogásolnunk kell, és kifogásolni is fogjuk a jövőben is, hogy bárki is ezt a frissen felverődött sarat hagyja rászáradni a kocsijára, és napokig úgy közlekedjék.

— Nyilván minden jó ízlésű autós-motoros egyetért ezzel az állásponttal. A témához tartozik azonban még, hogy aki a piszkos autóját jobb hely és lehetőség híján az utcán kényyszerül lemosni, megtisztítani, vajon nem követ-e el újabb szabálysértést éppen emiatt?

— Az utca, vagyis a közterület tisztántartására vonatkozó érvényes rendelkezés természetesen határt szab a néha egészen szélsőséges keretek között rendezett tisztítási akciónak. Senkit sem bírságozhatnak meg azonban csupán azért, mert az utcán, a háza előtt tisztítja meg az autóját. Természetesen ez a „felmentés” csak azokra vonatkozhat, akik a kocsijukról lemosott sárrögöket és a mosószer maradványait is dolguk végeztével az úttestről eltakarítják.

— Milyen következménnyel járhat, ha valakit a forgalomellenőrzés során valamilyen szabálysértés miatt elmarasztalnak, de mivel az illetőnél nincs pénz, a bírságot nem tudja a helyszínen kifizetni?

— Ugyanolyan összegről szóló csekket kap, és arra kell postán az eredetileg kirótt bírságot befizetni. Más a helyzet azonban akkor, ha a szabálysértő a bírság kifizetését kategorikusan megtagadja. Ebben az esetben az ellenőrző járór feljelentése alapján a dologból „ügy” lesz, ami a szabálysértési hatóság előtt folytatódik. A vélt vagy jogos sérelem kivizsgálása, orvoslása érdekében természetesen mindenkinek megvan erre a lehetősége. Az mindenesetre jobb, hogy amennyiben valaki a szabálysértést akarva-akaratlanul is elkövette és tisztában is van vele, akkor az ellenőrző járór előtt már ne csűrje-csavarja tovább a dolgot: ha teheti a helyszínen, vagy akár csekkben rendezze a kirótt büntetést. Ezzel egyszer s mindenkorra elintéztnek, lezártnak tekintheti az ügyet, amiért megbüntették. De újra hangsúlyozom, hogy a jogosnak vélt sérelem esetén mindenki élhet a fellebbezéssel, a panasz orvoslásának lehetőségével.

— Általában milyen összegű bírságot róhat ki a forgalomellenőrző járór szabálysértés címén a gépjárművezetőre a helyszínen?

— Nem általában, hanem pontosan: 20 és 100 forint közötti összeget. Mégpedig a saját belátása szerint, vagyis mérlegelve azt a körülményt, hogy a szabálysértés mennyiben veszélyeztette, zavarta a közlekedés biztonságát, vagy mennyiben volt összefüggésben baleseti veszélyességgel.

— Sokan felvetik, hogy ahol a tábla jelzi a járdára való felállás lehetőségét, de ezt végrehajtani a járdaszegély magassága miatt csak ügyvel-bajjal lehet, vajon azért a hagyományos módon. Tehát a járdával párhuzamosan is megállhatnak-e?

— Nem, mert ez is szabálysértés lenne. Abból kell kiindulni, hogy ez a tábla nem lehetőséget, hanem kötelező leállási módot jelez. Aki tehát bármilyen ok miatt nem vállalja ilyen helyen a járdára felállást, annak másutt kell a hagyományos parkolóhelyet megkeresnie.

— Sok helyütt az úttestre kirakott kukás edényekből, kerti székekből, különböző felirátú táblákból alakítanak ki „privát rakodási zónákat”. Vajon szabálysértést követ-e el az az autós, aki az ilyen jelzéseket figyelmen kívül hagyva mégis leáll oda?

— Természetesen nem követ el szabálysértést, hiszen a közúton nincs, eleve nem is lehet bérelt helye senkinek sem. A szabálysértést az követi el, aki az ilyen önkényes jeleket az úttestre kirakja, és éppen ezért, adott esetben a következményeket is vállalnia kell. De hadd tegyem hozzá: azért a magánautósoknak megértéssel, még néhány méteres gyaloglástöbblet vállalásával is segíteniük kell a nehéz árut rakodók munkáját.

— Még mindig sok vitára és büntető-cédulára ad okot az egyirányú utca bal oldali leállósávja. Példa erre az V. kerületi Kigyó utca. Mi az oka ennek?

— Ez az utca is, mint még több hasonló, csupán két forgalmi sáv szélességű. A Váci utca felé vezető ágán kónuszosan keskenyedő utca szélesebb torkolata is csak 6 méter széles. Igaz ugyan, hogy a két-két oldalon parkoló Trabant-méretű kocsik között ideális esetben végighaladhat még egy hasonló, vagy nem sokkal nagyobb méretű jármű. De képzeljük el, ha a járdaszegélytől rendszerint egy-egy keréknyomra Volgák, vagy mikrobuszok állnának egymással szemben mindkét oldalon várakozni, vajon elférne-e közöttük akadálytalanul még egy ugyanolyan méretű jármű? Nyilvánvalóan nem. Az ilyen helyzet megítélésénél az átlagos kocsiszélességek illendő ismerete mellett azt is figyelembe kell venni, hogy egy forgalmi sáv 2,75—3 méter szélességű!

— Egy motoros arról panaszkodott, hogy azért bírságotlák meg, mert a belső sávban közlekedett. Van olyan álláspont, hogy ezt mégsem engednék meg?

— Nincs! A panasztevőt is nyilván nem azért bírságotlák meg, mert a belső sávban közlekedett, hanem azért, mert a belső sávban az egyéb forgalmat akadályozó módon lassabban közlekedett.

— A műszaki ellenőrzéseknél milyen hibákkal találkozhatnak a leggyakrabban?

— Sokan csak a 3 éves kötelező átvizsgálásra bízzák járművük műszaki állapotát. Pedig ez időtartam alatt is nagyon sok olyan hiba keletkezhet, aminek a kifejlesztéséhez a napi utak során szinte hozzászokva súlyos baleset adódhat. Ezek közé tartozik például a nem ritkán tapasztalt kormányház-fellazulás. És az sem ritka, hogy a kiégett izzókat sokan nem a jelzőpárral azonos wattszámú égővel pótolják, hanem éppen amilyen van. Különösen veszélyes lehet ez például a féklámpa esetében, ahol az izzónak a környező fényforrásoknál lényegesen nagyobb fényerősségűnek kell lennie. És végül szeretném felhívni a figyelmet arra is, hogy a tompított fényszóró korlátlan használatának a lehetősége egyben kötelezettséget is jelent: olyan utcákon tehát, ahol a közvilágítás nem kielégítő, a tompított fényszóró használata, még ha bármilyen sötétben látó szemre is legyen a járművezetőnek, kötelező. Nem azt marasztalják el tehát, aki a kellően világított utcán a tompított fényszóróval közlekedik, hanem azt, aki a nem kellően világított területen elmulasztja azt bekapcsolni. (almássy)



**A**z egyik tipikusan ismétlődő baleset bekövetkezése után a balesetért felelős motorkerékpáros mind a helyszínen, mind a nyomozáson, majd a bírósági tárgyaláson is azt vallotta:

„A cselekmény elkövetését elismerem, bűnösnek érzem magam. Túlzott sebességgel vezettem a motort, arra számítottam, hogy nem kerül elélem a gyalogos a kijelölt gyalogátjáróhelyen. Amikor észrevettem az élelem haladó gyalogost, azért nem fékeztem erősen, mert féltem a megcsúszástól. Hangjelzést azonban előzően adtam.”

Milyen baleset történt tulajdonképpen?

Bizonyos mennyiségű sör elfogyasztása után egy motoros — aki büntetve még nem volt és 1968-ban szerzett vezetői engedélyt — nappal, száraz, aszfaltburkolatú úttesten kb. 50 km-es sebességgel vezette motorkerékpárját. A pótülésen egy személy utazott. Az úttest közepén villamosvágányok vannak, s az útkereszteződés mindkét oldalán jól láthatóan kijelölt gyalogátkelőhely van festve. A motoros az útkereszteződést megközelítve látta, hogy a villamosról folyik a le- és felszállás, s a járdaszínter sok gyalogos tartózkodik, sőt a villamosmegállóhely előtt levő kijelölt gyalogátkelőhelyen, a vádlott menetirányát tekintve balról jobbra több gyalogos közlekedett, míg a járdán a kijelölt gyalogátkelőhely magasságában ugyancsak több gyalogos várakozott az áthaladásra. A villamosról leszálló gyalogosok egy ré-

## Miért?

sze ugyan a járdaszínter vonalában megállt, de egy asszony és 12 éves gyermeke a kijelölt gyalogátkelőhelyen a járda felé folytatták útjukat megállás nélkül. Amikor az úttest közepéhez érkeztek, a kislány észrevette a jobbról nagy sebességgel közeledő motort, szaladni kezdett és fel is lépett a járdára. Az édesanya azonban nem vette észre a motort, s kimért folyamatos léptekkel haladt a járda felé. A motoros féktávolságon kívül észlelte az asszony haladását, hangjelzést adott, sebességét azonban nem csökkentette, s a motor jobb oldali első részével, a járdától kb. 3 méternyire elütötte a gyalogost, aki az utolsó pillanatban vette észre a motort. A nő nagy ívben előre esett az úttestre. A motor felborult, kb. 33 métert csúszott, míg megállt. A gyalogos súlyos koponyacsont- és lábszárcsonttörést, a motoros is utasa pedig ugyancsak lábszár- és vállcsonttörést szenvedett. Valamennyi sérülés gyógytartama a 8 napot meghaladta.

Miért következett be a baleset, amikor a vádlott látta a forgalmi helyzetet, fel kellett tehát ismernie az elsőbbségadása köteleességét, s a cselekvésre is megvolt a lehetősége?

A műszaki szakértő szerint a gyalogos a villamosvágányoktól kb. 5 km-es sebességgel 6 métert tett meg az elütésig. Amikor a villamosvágányoktól megkezdte az úttesten az át-

haladást, a motoros kb. 60 méternyire volt tőle. Minthogy a motorosnak 50 km-es sebesség esetén 41,5 méter a féktávolsága, megállapítható, hogy a gyalogos féktávolságon kívül kezdte meg elsőbbségi helyzetben az áthaladást az úttesten.

Amint kiderült, a baleset oka abban rejlik, hogy a motoros nem ismerte az elsőbbségadási köteleesség tartalmát, mely szerint elsőbbségadás szükségességekor minden járművezető első kötelessége a lassítás, s ha a forgalmi helyzet megkívánja — a jelen esetben a forgalmi helyzet pedig megkívánja —, meg kell állni. Elsőbbséget adni csak így lehet. De oka a balesetnek az is, hogy a motoros, a veszélyhelyzetet észlelve nem mert fékezni, s a kritikus pillanatban csak jelzést adott, pedig az adott útviszonyok mellett semmi akadály nem volt az azonnali fékezésnek.

A közúti forgalomban részt vevő járművezetőnek a baleset elhárításához szükséges intézkedéseket mindenképp előtt és azonnal meg kell tennie, ezt nem lehet a közlekedésben részt vevő másik személyre hangjelzéssel át-hárítani. Kétségtelen azonban, hogy ebben az elhatározásban jelentős szerepe van az itálnak, az ittas állapotnak. A veszélyérzet az ital hatására csökken, az alkoholos befolyásoltság merész és veszélyes közlekedésre ösztönöz.

A bíróság a vádlottat 6 hónapi szabadságvesztésre és 2 évi gépjárművezetéstől eltiltásra ítélte.

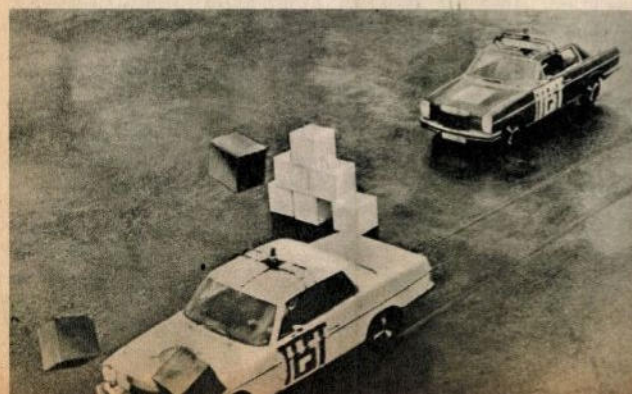
Dr. Imre Iván

## ABS - fék

Bármilyen furcsán is hangzik, de így igaz: nincs olyan fék, amely képes lenne egy száguldó autót megállítani. A bizarrul hangzó kijelentést persze úgy kell értelmezni, hogy a fék voltaképpen csak magára a kerékre hat. A kerekeket tehát adott esetben azonnal állóra „blokkolhatja”, de attól az autó még az előző lendület hatására — az álló kerekeken — tovább csúszhat. Az a szerencsés (bár ritkább) eset, ha mind a négy kerék egy időben és egyformán blokkol és egyenes vonalban csúszik tovább. Az esetek többségében azonban a nem egyszerre blokkoló kerekek hatására a kocsi „megfarol”, kormányozhatatlanná válik. Ahhoz, hogy a blokkolás ne jö-hessen létre, a fékerőt a másodperc tört része alatt kellene a kerekek megfogási állapotának megfelelően szabályozni. Ilyen rövid idő alatt azonban még a legjobb, legrutinosabb gépkocsivezető sem képes cselekedni. Ép-

pen ezért különösen figyelemre érdemes az érdekes kísérlet, amelyet a Mercedes autógyár — a Telefunken és a Bendix cégekkel karöltve — az untertürkheimi próbapályán bemutatott az ABS-rendszerű, vagyis a blokkolásmentes fékrendszerrel (Antiblockiersystem).

Az új fékrendszer ugyanolyan feltűnést keltett, mint 40 évvel ezelőtt a négy kerékre ható fékszerkezet bemutatója. Lényege, hogy elektronikus úton küszöböli ki a blokkolás veszélyét. Az első és a hátsó kerekek mozgásának folyamatos nyomon követésére külön-külön érzékelőpár szolgál. Az innen jövő jelzések, amelyek a kerekek forgási sebességét tükrözik, a központi összehasonlító rendszerbe — elektronikus számítógépbe — jutnak. Ha valamelyik kerék forgási sebessége a megengedett érték alá esik, az összehasonlító egység „parancsára” önműködően mérséklődik a fékfolyadék nyomása: csökken a kerekekre ható fékerő, és a kocsi lendületétől megnő a kerekek fordulatszám. Az érzékelők ezt a változást ismét nyomon kísérik, és az utasító egységen át érvényesítik a parancsot a fékfolyadék nyomásának és ezzel együtt a fékerőnek a növelésére. Ez a folyamat a másodperc tört része alatt többször is megismétlődik: a fékezés hol nagyobb, hol kisebb fékerővel történik, de mindig úgy, hogy a kocsi egyik kereke sem blokkol. A fotó is azt szemlélteti, hogy a féktávolság így jelentősen lecsökken: óránként 100 km/óra sebesség mellett 50-ről 40 méterre, 135 km-es sebesség-nél 143-ról 86,7 méterre, a még nagyobb tempónál az eddigi fékút felére!





# Itt így közlekedünk

Olvasóinktól is rendszeresen érkeznek hozzánk észrevételek, javaslatok a fővárosban tapasztalt forgalmi sajtóságokról. A Kresz-módosítás hatálybalépése óta különösen a jelzőlámpával irányított kereszteződésekben merül fel sok probléma a kanyarodó járművek és a gyalogosok között. Néhány olvasónk — amint a levelekből kitűnik — feltehetően több órát is szentelt egy-egy kereszteződés forgalomáramlását szemlélve a megoldás keresésére. Az ilyen segítő szándékú javaslattevőknek természetesen őszinte köszönettel tartozunk, azonban a megoldás a valóságban sokkal bonyolultabb, mint ahogyan azt a külső szemlélő látja.

A Bajcsy-Zsilinszky út és Rudas László utca kereszteződésében például öt irányból érkezők szakadatlanul a járművek, s emellett igen nagy a gyalogosforgalom is. A forgalomirányító berendezés (amelyet itt nem is egy bíráló ért) csak külsőre modern: valójában ugyanazal a vezérlőszervezettel működik, mint tíz évvel ezelőtt, amikor a lámpák optikai egysége is a régi volt. Lényegében tehát csupán a lámpafejek cseréjére került itt sor az elmúlt évben.

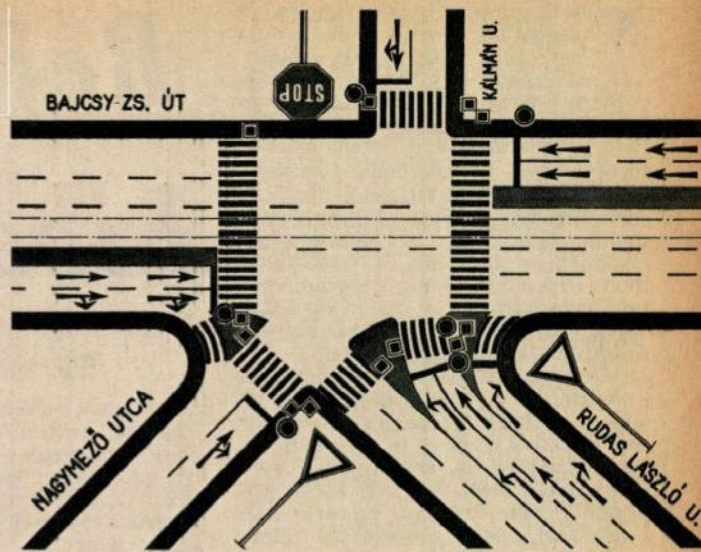
De nézzük meg közelebbről, hogyan is működik, hogyan is irányítja ebben a bonyolult kereszteződésben a forgalmat ez a jelzőlámpa.

**Az első fázisban:** a Bajcsy-Zsilinszky úton haladók kapnak szabad jelzést. A Nyugati pályaudvar felől jövők csak egyenesen folytathatják útjukat. Ha folytathatják. Ugyanis a Hajós utca kereszteződéséhez érve gyakran meg kell torpanniok a balra visszakanyarodók miatt. Ezzel tehát számolni kell. A Deák Ferenc tér felől jövők az egyenes irányon kívül, a lámpa jelzésétől függetlenül jobbra a Nagymező utcába, vagy szigorúan a lámpa jelzéséhez igazodva jobbra a Rudas László utcába is kanyarodhatnak. A gyalogosok ebben a fázisban a Kálmán utca, valamint Nagymező utca és Rudas László utca torkolatában lévő gyalogátkelőhelyeken mehetnek át. Kivételt képez a Rudas László utca torkolatában a Háztartási Bolt előtti úttestrészt, ahol a gyalogosoknak ilyenkor tilos közlekedniük.

**A második fázisban:** a Kálmán utca—Nagymező utca irányában haladhatunk egyenesen és jobbra kisívből (a Nagymező utcából akár a Rudas László utcába, akár a Bajcsy-Zsilinszky útra a Marx tér felé.) Itt nagyon ügyeljünk az áthaladásokra, mert erre a Rudas László utca felé csak éles ívben adódik lehetőség. A gyalogosok a Bajcsy-Zsilinszky úton lévő gyalogátkelőhelyeken és a Rudas László utca torkolatában mehetnek keresztül.

**A harmadik fázisban:** a balra nagyívű kanyarodásra — a Rudas László utcából a Bajcsy-Zsilinszky útra — nyílik lehetőség. Ugyanakkor lehet menni a Kálmán utca irányába is. Onnan a jobbra kisívből kanyarodást nem szabályozza jelzőlámpa. Ebben a fázisban a gyalogosok továbbra is igénybe vehetik a Bajcsy-Zsilinszky út, valamint a Nagymező utca és a Rudas László utca előtti átkelőhelyeket.

A kanyarodó járművek tehát minden esetben szabad gyalogosforgalommal találkozhatnak! Különösen olyan esetekben okoz ez problémát, ahol a kanyar viszonylag enyhén ível. Például a Rudas László utcából a Bajcsy-Zsilinszky útra kanyarodva. Nemeszger tapasztalhatjuk, hogy bizony kevés járművezető engedi itt át a várakozó gyalogosokat. Egyébként olvasóink is ezt panaszol-



ták. Felvetették, hogy a Kresz-módosítás szellemében törekedni kellene a gyalogos- és járműforgalom időbeni szétválasztására. Ez eddig rendben is van, csak-hogy ezt az elvet sem lehet azért korlátlanul érvényesíteni. A jelzőlámpa periódus-idejének szétforgácsolása ugyanis erősen lecsökkenti az áthaladó járművek mennyiségét. A gyalogosok áthaladási elsőbbségének kell tehát érvényt szerezni azzal, hogy szabályosan és udvariasan közlekedünk.

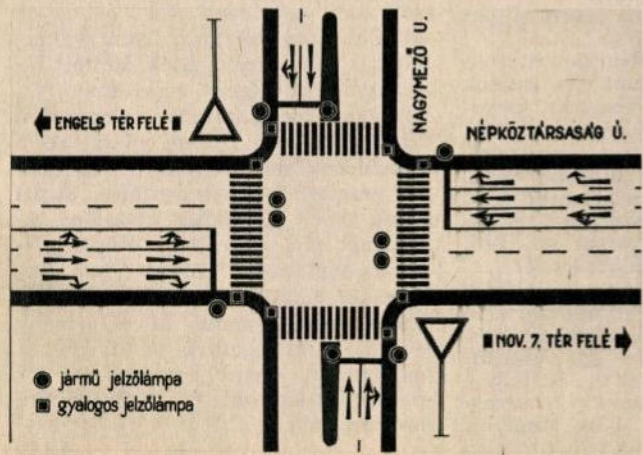
A Nagymező utca folytatásában a Népköztársaság úti kereszteződésben már lényegesen kevesebb probléma merül fel a járművek és a gyalogosok között. Nézzük meg azért itt is, hogy a lámpa jelzési képeire melyik irányban haladhatnak.

**Az első fázisban:** a Nagymező utca mindkét menetirányában egyenesen és jobbra kisívből haladhatnak a járművek. Ugyanakkor a gyalogosok a Népköztársaság útját mindkét helyen kereszteszhetik.

**A második fázisban:** a Népköztársaság útján az Opera felől érkezők egyenesen, valamint jobbra és balra kanyarodással haladhatnak. A gyalogosok ebben az esetben az Operettszínház felőli átkelőhelyet használhatják.

Itt ugyancsak azt tapasztalhatjuk, hogy a gyalogosokkal egyidejűleg kanyarodhatnak jobbra kisívből a gépjárművek is. Olvasóink közül többen felvetették, hogy — néhányan fázisrtervet is kidolgoztak erre — kiegészítő fényforrással szét lehetne választani a gyalogos- és a járműforgalmat. Nos, ennek legfőbb akadálya, hogy a kiegészítő fényforrást csak olyan esetben lehet alkalmazni, ha a kanyarodó forgalom számára külön forgalmi sáv áll rendelkezésre. Ez pedig a Nagymező utcában nincs, nehezen is valósítható meg. Abban az esetben viszont, ha a jobb oldali forgalmi sávokról csak jobbra kanyarodás lenne engedélyezett a Népköztársaság útjára, roppant nehéz helyzetbe kerülnének a trolibuszok vezetői. A megállóból kihaladásuk és a kereszteződésen átjutásuk nagy idővesztést jelentene. Egyébként áthaladásuk így sem akadálymentes: a megállókkal szemközti oldalon a parkoló járművek mindössze egy forgalmi sávra szűkítik a torkolatot.

A kereszteződésben forgalmi sávonkénti irányítással találkozunk. A Népköztársaság útján haladók nem egyszer meglepődéssel tapasztalhatják, hogy a belső forgalmi sávok felett elhelyezett jelzőlámpában látható nyíl nincs szinkronban, nem azonos az útburkolati jellel. Éppen emiatt többen nem mernek balra bekanyarodni. Pedig bekanyarodhatnak, ugyanis a burkolatba eredetileg beépített egyenes nyílhoz később, az új jelzőlámpák felszerelésével egyidejűleg festették hozzá a balra mutató nyílhegyeket. Ezek persze egy idő után (sajnos, nagyon rövid idő után) lekopnak, és ebből adódik a félreértés. Mindenesetre az ilyen félreértések elkerülése érdekében érdemes lenne festés helyett valamilyen időtállóbb anyag, például ragasztott burkolati jel alkalmazása.





Vajon mi tesz valakit igazán jó vezetővé? Hogy hány éve vezet, vagy hogy hány kilométert tett meg? Egyik sem elhanyagolható szempont, azonban önmagában, vagy akár együttesen még nem elegendő ahhoz, hogy valakit jó vezetőnek minősítsenek. Ismerünk tapasztalt, régi autóvezetői rutinnal rendelkezőket, akik hajmeresztő manőverezéseikkel minduntalan bosszúságot okoznak a közlekedés többi résztvevőjének. Ugyanakkor sok, jogosítványra és korra egyaránt fiatal gépjárművezetőt méltán sorolhatunk a legjobbak közé.

Azt mindenesetre leszögezhetjük: az indulataink feletti uralom előfeltétele a jó vezetői képességnek. Emellett bizonyos fizikai és szellemi tulajdonságokra is szükségünk van, függetlenül attól, hogy a kocsit tulajdonképpen irányító, vezérlő berendezéseket már egészen jól kezeljük.

Nagyon sok, úgynevezett balesetre hajlamos, vagy sorozatos „koccanásokat” okozó autóvezető egyszerűen értetlenül fogadja saját produkcióit, és hajlamos arra, hogy „pechszorozatra”, vagy frontátvonulásra vezesse vissza a balesetét előidéző okot. Azt az okot, aminek tulajdonképpen egyes-egyedül egy önmaga előtt is ismeretlen „rejtett hiba” miatt ó volt a kiváltója. Néhány példa:

Lehet, hogy egy vezető csupán azért lesz részese sorozatosan egy-egy koccanásnak, balesetnek, és azért kerül minduntalan baleseti veszélyhelyzetbe, mert anélkül, hogy tudna róla, csörlátásban „szenved”. Látásunknak ez a fogyatékosága önmagában persze szenvedéssel nem jár. De kiváltója lehet közvetve a szenvedésnek, ha éppen emiatt okozunk, vagy nem tudunk elkerülni egy balesetet.

Egy másik rejtett hibája lehet látásunknak a rossz mélység-érezés. Nézzük meg közelebbről, vajon látásunknak ez a két rejtett hibája a gépjármű vezetése közben milyen problémák elé állíthat bennünket. Az alagút- vagy csörlátás tulajdonképpen azt jelenti, hogy egy keskeny vizuális mezőre korlátozódik a tekintetünk. Egyszóval a vezető csak az autó kerekei alá futó út szűk csatornáját látja maga előtt, s ugyan-

# Rejtett hibáink

akkor nem érzékeli a közvetlenül mellette, jobbra és balra elhaladó vagy hátrahagyott tárgyakat. És nem is kell részletesebb magyarázatot fűzni ahhoz, hogy csomópontokon, útkereszteződéseknél ez milyen veszélyt jelent.

Nem kevésbé veszélyes rejtett hibája lehet szemünknek a rossz mélység-érezés. Ez azt jelenti, hogy az előttünk levő távolságot nem tudjuk helyesen megítélni. Különösen veszélyes ez a követési távolság, vagy előzés közben a szembejövő jármű távolságának helytelen megítélése esetén.

Ismerünk olyan embereket, akik szűrküvetben, sötétben, az átlagosnál sokkal rosszabbul látnak. Közismert, hogy még a normális látású vezetőt is annyira elvakíthatja a szembejövő jármű reflektora, hogy történetesen 80 kilométeres tempó mellett mintegy 24 métert halad előre, amíg a látását újból visszanyeri. És tudunk olyan vezetőkről is, akiknek azért adódnak gyakori inzulatusai a forgalomban, mert — anélkül, hogy tudnának róla (vagy gondot fordítanának erre) — az átlagosnál gyengébb hallásúak.

Ezek a fogyatékoságok természetesen önmagukban még nem feltétlenül balesetet kiváltó okok. Csak akkor válhatnak azzá, ha a vezető nincs tisztában velük, vagy tudatos figyelemkoncentrációval nem kompenzálja, nem egyenlíti ki az ilyen rejtett hibáit. Vagyis nem számol azzal, hogy az átlagosnál rosszabb a hallása, a színeket téveszti, a szűrküvetben nem lát (farkasvakág), rossz a mélységérezése, vagy éppen csörlátásban szenved.

De hogyan tudjuk az ilyen rejtett hibáinkat felismerni?

A jó hallás tekintetében összehasonlítást tehetünk magunk és mások között. Például egy hangosan ketyegő órával közelítsen valaki felénk, és állapítsuk meg azt a távolságot, amelynél a ketyegést kezdjük hallani. Ugyanezt az összehasonlító próbát végezzük el többször, és partnerként vonjunk be másokat is, végül állapítsuk meg a különbségeket. Arról pedig, hogy nincs-e csörlátásunk, egészen egyszerű módszerrel a következőképpen győződhetünk meg. Egyenesen állva tárjuk szét vízszintesen mindkét karunkat, és felfelé tartott hüvelykujjainkat mozgassuk előre-hátra. Ha (előre szegezett fejfel állva) nem látjuk ujjaink moz-

gását, mindkét karunkat egyformán, lassan közelítsük előre. Figyeljük meg, hogy mikor érkeznek el az a pillanat, amikor „szemünk sarkából” már kezdjük látni ujjaink mozgását. A karunk által bezárt szögnek legalább 140 foknak kell lennie. Ha kevesebb, akkor megbizonyosodtunk arról, hogy súlyosabb, vagy enyhébb fokú csörlátásunk van. Ez a felismerés mindenesetre intő figyelmeztetésül is szolgál arra, hogy a forgalomban sávváltásnál, előzésnél, kanyarodásnál és ezer más manőverezés közben az átlagosnál lényegesen gyakrabban kell oldalra tekintenünk, mégpedig nemcsak a szemünk sarkából, hanem a fejünk elfordításával is!

De bármilyen jól is látunk vagy hallunk, bizonyos időnek el kell telnie ahhoz, amíg valamilyen eseményt felfogunk. Ezt az időt nevezzük reakció-időnek, ami személyenként fél és egy másodperc érték között egészen eltérő, változó lehet. Ha reagálásunk a normális érték alatt van, ez intő jel arra, hogy vezetésünk közben mindenképpen kerülnünk kell (egyébként is természetesen) a szélsőséges manőverezéseket, mert az ebből adódó veszélyhelyzetben a „vészkijáratot” már késve találjuk meg.

A reakció-időket is összehasonlíthatjuk másokéval a következőképpen. Készítsünk könnyű kartonpapírból egy 75 mm széles és 280 mm hosszú csíkot. Erre húzzunk keresztirányban vízszintes vonalakat a következő távolságokban: 38, — 89, — 133, — 178, — 216 és 235 mm. Most megkérünk valakit, hogy a mérőt tartsa a felső végénél fogva. Mi a csík alsó végét nagy- és gyűrűsujjunk közé engedjük, anélkül azonban, hogy megfognánk. A csíkot abban a pillanatban kell megfognunk, amikor észleljük, hogy elengedik. Az a pont, ahol a mérőcsíkot megfogtuk, mutatja a reakció-időket másodpercben. A pontosabb érték meghatározása miatt a kísérletet többször is megismételhetjük, és az eredmények számtani középárányosát vesszük. Ez persze, még így sem ad egészen pontos értéket a saját reakció-időnkre nézve, mindenesetre összehasonlítási alapul szolgálhat másokkal szemben.

Mindent összevetve: az ilyen gyakorlatozás nem öncélú játék. Rejtett hibáink felismerése a vezetésünk biztonsága szempontjából alapvetően fontos. És nem ritkán választ ad a vezetésünk során gyakorta ismétlődő veszélyhelyzetek eredőire. És itt most ismét felhívjuk olvasóink figyelmét arra, hogy ha a Közúti Alkalmasságvizsgáló Intézet VIII., Baross tér 9. alatti központját önkéntesen — és minden következmény nélkül — felkeressük, az ilyen vizsgálatokban jártas szakemberek és pontos műszerek is segítségünkre lesznek ebben...

A. T.





**TÜBBEKNEK.** A garázsépítésre, garázs-béreltetésre, illetve autótárolási díjakra vonatkozó levelek íróitól türelmet kérünk. Külön, összefoglaló cikkben igyekszünk mihamarabb válaszolni a felmerült problémákra.

**MOLNÁR SÁNDOR — NÁDASD.** A Komar sűrítési aránya 6,5:1, így a normál benzinnel, ha szabad így mondani, túl jó, ezért tehát ne nyúljon a porlasztóhoz. Bármelyik motorkerékpárhoz alkalmas kondenzátort felszerelheti a Komarra.

**DOMOKOS ANTAL — SOPRON.** Sajnálatos balesete miatt — hogy ti. egy óz ugrott a motorkerékpárhoz — nem érheti anyagi károsodás. A rendőrség nem köteles másolatot kiadni a jegyzőkönyvről, de feltétlenül ki kell, hogy adjon egy igazolást a bejelentett károsodásról. Ennek alapján a területileg illetékes Vadásztársaság köteles megtéríteni a kárt. Az erről szóló rendelkezést múlt évi 18. számunkban ismertettük.

**„DUNAÚJVÁROSI ELŐFIZETŐ”.** A beküldött levelet eljuttattuk illetékes helyre. Reméljük, a közötti adatok alapján megtalálják a „tettest”.

**VAS FÜLÖP — AJKA.** A 4/1967. (XII. 23.) PM—KkM sz. vámrövidítés 99. §-a szerint a „hagyatéki tárgyak” vámentesek. Ez vonatkozik természetesen a külföldön meghalt hozzátartozótól örökölt autóra is. A vámentes kezeléshez a külföldi hatóságoktól kell a szükséges papírokat beszerezni, amelyek mellett igazolja, hogy az autó az örökös tulajdonában volt.

**NAGY JÁNOS — ST. THOMAS.** Köszönettel vettük jelentését és ha lenne részletesebb műszaki leírás, szívesen vennénk, különösen a nagyobb modellekre volnánk kíváncsiak, így például a lóerőteljesítményre. Igaza van, a Norton valóban nagyon jó motor.

**T. L. — GYŐR.** Tavaly májusában a rendőrség bevonta jogosítványát ittas vezetés miatt. A bíróság október 21-én hozott Ön ellen ítéletet, amely a pénzbírság mellett egy évre eltiltotta a vezéstől. S most azt kérdezi, hogy a bíróság által kiszabott egy évből levonják-e azt az 5 hónapot, ameddig a rendőrségi visszavonás tartott. Mindkét visszavonás törvényes. A Kresz 4. cikke szerint ugyanis a rendőrhatalom a vezetői engedélyt visszavonhatja, ha „a gépjárművezető ellen a közúti közlekedés körében elkövetett büntetőeljárás miatt eljárás indult — a büntetőeljárás jogerős befejezéséig”. A rendőrhatalom által történt visszavonás ideje tehát nem számít bele a bíróság ítéletében szereplő „foglalkozástól eltiltás” idejébe, mivel a foglalkozástól való eltiltás a büntetőeljárás jogerős befejezésével (a pénzbüntetés kifizetésével), vagy az

esetleges szabadságvesztés letöltése után kezdődik. A rendőrhatalom összeadja a két törvényes visszavonási időt, s ha ez, mint az Ön esetében is, összesen az egy évet meghaladja, a Kresz Függelék 4. cikk 5. bekezdése értelmében a vezetői engedély csak újabb — tanfolyammentes — gépjárművezetői vizsga után adható vissza.

**MISKI KÁROLY — FEHÉRGYARMAT.** A gépjárművek felelősségbiztosításáról szóló 42/1970. (X. 27.) Korm. sz. rendelet 6. §-a értelmében: „Az első díj a rendszámmal való ellátást követő hónap 1. napján esedékes.” Ha kocsija február 5-én kapta a rendszámot, a felelősségbiztosítási díjat csak március 1-től számolhatják, tehát az első félvi 230 Ft-nak csupán a 1/2 részét kell kifizetnie. A felvilágosítás helytelen volt.

**HÁRI JÁNOS — ŐSI.** Az MZ Trophyjának villája, vagy ahogy írja, a mellőfék használatakor a kormány kopog. Valószínűleg a villa lengéscsillapítójából „elfogyott” az olaj. Pótolja, akkor megszűnik a kopogás. A motor „kihagyása” nagy tempóban akkor fordulhat elő, többek között, ha apróbb hiba jelentkezik az elektromos berendezés valamelyik egységénél, vagy nem tökéletesek az érintkezők, ami a lefutott 17 000 km után könnyen előfordulhat.

**SZALAY PÉTER — MEKÉNYES.** Autóját egy régi zárt fűskamrában helyezte el, amelyet változatlanul tüzifa tárolására is használnak, s azt kérdezi: kell-e utána házadót fizetnie. A házadóról szóló 6/1963. (IV. 5.) PM sz. végrehajtási rendelet 34. §-a szerint a házadó alapjának megállapításánál figyelmen kívül kell hagyni a kiegészítő helyiségeket, illetve melléképületeket. Ezek között szerepel a fűs(zenes)-kamra is. Ha tehát a lakás fűtéséhez szükséges a fa vagy szén, s ezek tárolására másutt nincs lehetőség, s így a helyiséget változatlanul eredeti rendeltetésének megfelelően fűskamrának is kell használnia, a házadómentesség továbbra is fennáll. De felhívjuk figyelmét, hogy a tüzrendészeti hatóság álláspontja szerint tűzveszélyes anyagot a gépjárművel együtt tárolni nem szabad...

**KOVÁCS KÁLMÁN — SÁRKESZI.** Azt mi sem tudjuk, hogy Mórton miért kerül 690 forintba az a Jawa szélvédő, amelyet Budapesten 400 forintért árulnának. És lehet is kapni a Csepel Nagyker Minta-boltjában.

**FEHER LÁSZLÓ — NAGYKÖRÖS.** Jawa Pionyr már két éve nem árulnának, helyette a Komart és a Rigát kaphatja. Sajnos, a pedálos Simson már nem gyártják.

**VASS LAJOS — KAPOSVÁR.** Az AM-ben ismertett újabb MZ beszerzése folyamatban van. Az ára körül folynak a tárgyalások. Hírül adjuk majd, ha megkezdik a motorok árusítását.

**KÖZÉPKORÚ MOTOROS.** Köszönjük kedves sorait. Megnyugtathatjuk: R. Gy. hű maradt a motorkerékpárhoz. Megállapításainak nagy részével egyetértünk, de sajnos sokat tenni nem tudunk. Ez is igaz, hogy az egykor szépvonulú „Duna” oldalkocsi ma már divatjamúlt.

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

## Könyvekről

**DIPL. ING. HORST IHLING:** Wie helfe ich mir selbst. A berlini VEB Verlag Technik küldte be szerkesztőségünknek az ügyesen összeállított 336 oldalas könyvet, amely címének („Segítek magamon”) megfelelően tárgyalja az eddig gyártott Wartburg-kocsikkal kapcsolatos tennivalókat. Az érthetőséget segíti a 227 kép és 17 táblázat, amelyek egyike a számbajelölhető hibákat és azok elhárítását ismerteti. Az NDK-ban kapható kézikönyv mintája lehetne a hasonló kiadványoknak.

**CSONGRÁD MEGYE (Corvina).** Felszabadulásunk negyedszázados évfordulóját követően egyre-másra jelennek meg az egyes tájegységek arculatát, fejlődését, jövőjét bemutató szép kötetek. Itt Gink Károly művészeti fotói és Enyedi Zoltán légifelvételi illusztrációk Szege, Csongrád, Hódmezővásárhely, Makó, Szentes vezetéseit, embereinek életét.

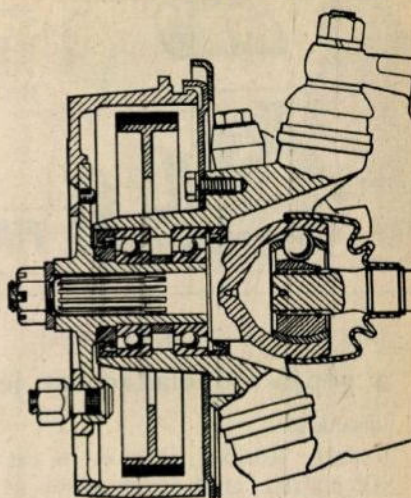
**SENTEMIHÁLYI SZABÓ PÉTER:** A Robinson írója (Móra). Daniel Defoe élete legálább annyira tanulságos és kalandos, mint halhatatlanná alkotott alakjáié...

**DR. FELFÖLDI:** Az anyagmozgatás biztonságtechnikája (Közgazdasági). A legtöbb üzemban az anyagmozgatás sikerétől függ a termék megfelelő minőségű és mennyiségű létrehozása. Abban segít a könyv, hogy ez a tevékenység eredményes és — biztonságos legyen.

**LUKÁCS MÁRIA:** Szélfűtés — szabadlábban (Táncsics). Riportgyűjtemény öt szélfűtésről. A valóban megtörtént események elővigyázatosságra intenek bennünket a hasonló erkölcsstelen emberekkel szemben.

**JANE BOWLES:** Két tiszteletreméltó hölgy (Európa). Az amerikai író nő meghökkenő szatírával tárja elénk egy életérzés torz képét. Mulatságos és háborzongató...

## TALÁLJA KI...



...milyen megoldású fékszerkezet látható ezen az ábrán és még milyen technikai jellemzés illik ehhez a rajzhoz. Mást nem is kérdezzünk, de akik a legjobb tőmör választ küldik be, egy levelező-lapon május 20-ig, azok között hármod könyvet sorsolunk ki.

Azt hittük, hogy a 7. számban között öt rajz igazán nem okoz különösebb fejfájást (főleg motoros olvasóinknak), de tévedtünk. Kevesen tudták hibátlanul felsorolni a rajzok „tulajdonosainak” nevét. Most megtesszük mi: felül a Jawa és a Simson, alatta a Barum, a Tatrán és a FIM jelvényei voltak elhelyezve. A könyveket elküldtük BAN ZSIGMOND (Bp. VII., Rottenbiller u. 46.) — TARJÁN ENIKÓ (Hmvhely, Tóal u. 1/a) és AGÁRD PÉTER (Bp. (XIII., Katona J. u. 20.) címére.

**LANTOS JÓZSEF — MINDSZENT.** Pontosan nincs meghatározva, hogy milyen gépjárműveket kell „különleges gépjármű”-nek minősíteni. Az alapelv az, hogy amennyiben a vezetéshez az átlagos teherautóvezetői felkészültségnél, szaktudásnál, gyakorlatnál többre van szükség, akkor a gépjármű a „különleges” kategóriába kerül. Ha a forgalmi engedélyben ez még nincs feltüntetve, s a kategorizálásra szükség van, egyedileg kell elbírálni. Mert például azt a daruskocsit, amelynek a géme alig nyúlik ki, vagy a locsoló-, szemetes- és műhelykocsit, amelyeknek a vezetése nem kíván az átlagnál nagyobb gondosságot, szakértelmet, nem tekintik különleges gépjárműnek. De ahol a gépjármű mérete, menetdinamikai tulajdonságai stb. eltérnek a normáktól, meg kell kívánni a gépkocsivezetőtől is a különleges adottságokat. Vita esetén a KPM Autófelügyelet döntését kell kérni.

### AUTÓ-MÉRŐMŰSZEREK

szerelése és javítása  
Fék- és kuplungszalagok,  
mechanikus ablaktörők  
javítása garanciával

HAUDEK

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

### A VOLÁNNÁL...

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



## FIAT POLSKI-FIAT ZASTAVA SKODA RENAULT

SZERVIZ, ALVÁZKONZERVÁLÁS, JAVÍTÁS, BALESETJAVÍTÁS, MŰSZAKI VIZSGÁRA ELŐKÉSZÍTÉS, GYÁRI ALKATRÉSZEK KONSZIGNÁCIÓS RAKTÁRAKRÓL



### II. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT típusüzemeiben

Központ: XIII., Váci út 82.  
Termelésirányítás telefon: 205-943

PEUGEOT TRABANT MOSZKVICZ ZAPOROZSEC NSU FORD



OKTÓBER 1-TŐL KÖTELEZŐ

### a gépjármű elakadását jelző háromszög

használat!

(Magyar Közlöny, 1971. évi 5. szám)

Az ATUKI által jóváhagyott, a szabványnak megfelelő, elakadást jelző háromszögekre

MEGRENDELÉST FELVESZÜNK

### GÉP- ÉS MŰSZERIPARI SZÖVETKEZET

Tolna, Ságvári u. 1. Tel.: 141

FIAT FORD OPEL

#### TÍPUSOK TULAJDONOSAI, FIGYELEM!

Márkás autók  
rugójavítása  
szereléssel

**SZIVÁK JÁNOS**

IV., ÚJPEST, Mártírok u. 5.

Telefon: 881-056

#### AUTÓKERÉK DISZTÁRCSÁK

DÍSZKARIKÁK,  
SPECIÁLIS KÉSZÍTÉSE MINDEN TÍPUSRA  
Vidékre utánvétellel

MÉSZÁROS fémmnyomó

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

#### TRABANT—WARTBURG

főtengelygörgőzés, 500-600-as hengerek  
illesztett, hőkezelt avóldugattyúval, időn-  
ként azonnali cserével is. Vidékre után-  
vétellel.

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

#### MOTOROSOKI

Vízhatlan bőrös motorosnadrág 186 Ft  
Cipzáras lemerdzsek 296 Ft  
Kismotorra, kerékpárra védőruha 170 Ft

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

#### HENGERFURÁS

Speciális avóldugattyú készítése,  
fékdobszabályozás célgépen,  
főcsapágyak vonalfurása  
garanciával, rövid határidőre

**DEDEÓ GYULA**

gépésztechnikus  
Bp. XVIII., Vöröshadsereg útja 243.  
Telefon: 481-007

AUTÓKERÉKRE DÍSZKARIKA  
minden típusra készen kapható  
PORVEDÓ-SAPKÁT, LÁMPAKERETET  
készítik

Vidékre utánvétellel

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

Gépkocsikerekek statikus és  
dinamikus kiegyensúlyozása  
nagy pontosságú elektronikus  
géppel

**BALASSA**

Bp. II., Szajkó u. 18. - Tórogatók köz  
(Vöröshadsereg útja 90. számánál balra)  
Tel.: 157-170

A kerekek egyensúlyi viszonyainak  
díjtalan vizsgálat

**WARTBURG** **TRABANT**  
motorfelújítás 3 nap alatt; kuplung cse-  
rélését 1 nap alatt, egyéb futójavítást és  
mindennemű karosszérialakatos mun-  
kát garanciával vállal

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

Összes keleti és nyugati

#### AUTÓLENGESCILLAPITÓK

teljes felújítása  
gyors cserével

Garanciával

Vidékre utánvétellel

#### KERÉKEGYENSÚLYOZÁS

legmodernebb műszerrel  
DÍJTALAN BEVIZSGÁLÁS

„**BÁRDI AUTÓTECHNIKA**”

A SZAKMA MESTERE

Bp. VI., Szondi u. 15.

Telefon: 329-449



Lakosság és közületek részére személy- és  
tehergépkocsikra belső, külső huzatok, ta-  
karók, ponyvák hozott és saját anyagból,  
kivánság szerinti készítését, valamint min-  
den típusú gépkocsira, járműre való kár-  
pitozását, körpít tisztítását rövid hatá-  
ridőre vállaljuk.

Megrendeléseket lakosságtól és közületek-  
től az alábbi helyeken fogadunk el:

**Belső-külső huzatok, ponyvák:**

**BUDAPEST XI., BARTÓK BELA ÚT 115.**

TELEFON: 267-642.

**BUDAORS, BUDAPESTI ÚT 24.**

TELEFON: 259-962.

Központ:

**PEST MEGYEI SZOLGÁLTATÓ ÉS  
CSOMAGOLÓ VÁLLALAT**

Budapest XII., Kékgolyó u. 6. sz.

telefon: 153-689

**Elektromos és  
mechanikus elven  
működő**

**autóműszerek  
javítását**

jótállással, rövid határidőre vállaljuk.

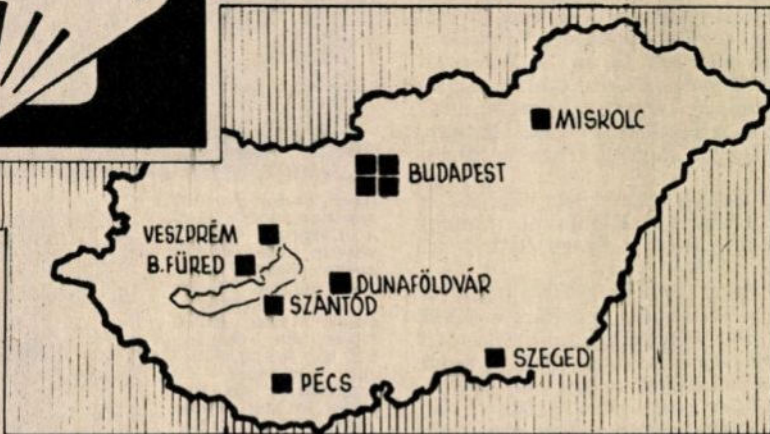
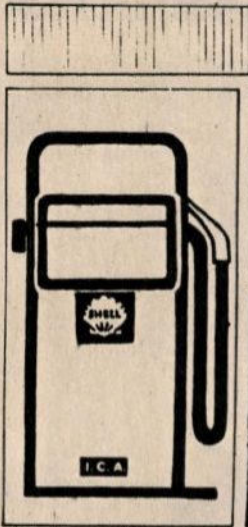
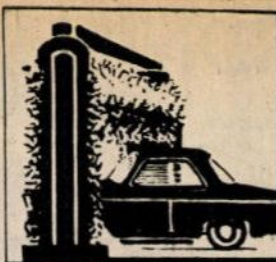
**BUDAPEST XIII., Pozsonyi út 30.**

Tel.: 494-395.

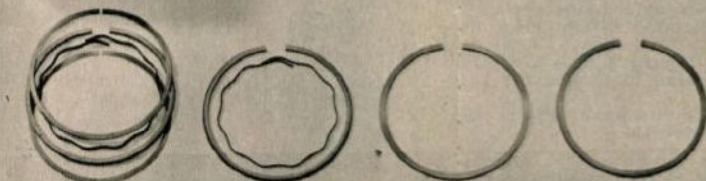
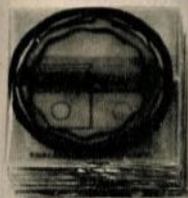
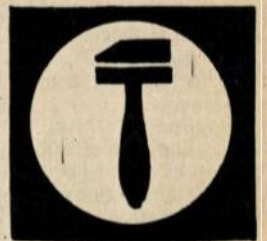
**PÉCS I., Zsolnay V. út 44.**







**TÖLTŐÁLLOMÁSAINKNÁL  
ÜZEMANYAG ÉJJEL-NAPPAL  
SERVICE 6-22<sup>h</sup>-IG  
AUTÓ-ÁPOLÁSI CIKKEK**



Goetze PASSFORM-dugattyúgyűrű minden olyan jármű- és stabilmotorhoz, amelynél hengerkopás következtében fokozott olajfogyasztás és csökkenő teljesítmény mutatkozik. Ilyenkor a PASSFORM-dugattyúgyűrűk alkalmazása a motorcserét vagy a henger felfúrását gyakran még igen hosszú ideig késlelteti.

Ezenkívül készülnek minden ismert motorfajta javításához megfelelő Goetze-tömítősorozatok, egyes tömitések és tengelytömítő-gyűrűk.

Magyarországon forgalomba hozza:  
**AUTÓKER, Budapest**

**BUDAPESTI NEMZETKOZI VÁSAR**  
46-os pavilon, 7. stand



**GOETZEWERKE**  
Friedrich Goetze AG  
5673 Burscheid  
NSZK



# HAJRÁ, HONVÉD!

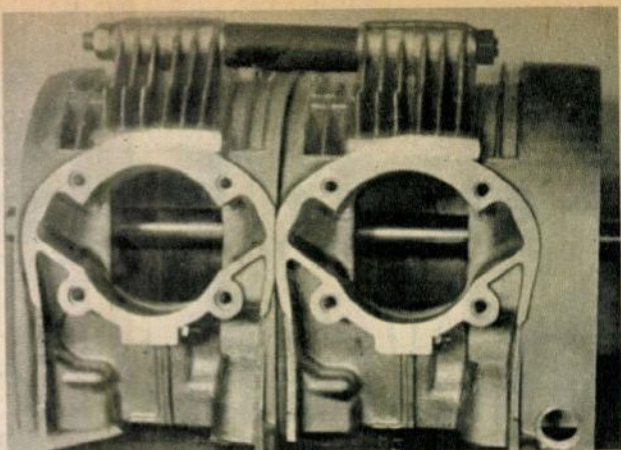
Ki tudja, hogy hány bajnokot adott már a *Budapesti Honvéd SE* motorszakosztálya. Pedig érdemes lenne megszámolni, biztosan sokan lennének. De ebben az 1949-ben alakult sportegyesületben előre néznek. Nagyon komolyan foglalkoznak a fiatalsággal, az utánpótlással.

*Csizmadia Imre*, aki többek között a Motoros Szakosztályt is irányítja, nagyon tárgyilagosan ítéli meg a motorosok eredményeit és az edzők munkáját. Véleménye szerint hazánkban nincsen még egy olyan jól felszerelt egyesület, mint a BHSE. Vonatkozik ez elsősorban az edzési lehetőségekre, hiszen a komplett tornateremtől (amelyben ott sorakoznak az erőfejlesztő gépek) az uszodáig és futópályáig mindennel rendelkeznek a piros-fehér motorosok.

A műhelyben öt műszaki és egy raktárnok dolgozik a 28 BHSE-versenyző sporteszközöin. Ezenkívül mintegy 50 szakosztályi tag is tevékenykedik a Dózsa György úti sportegyesületben.

— *A fiúk tavalyi eredményei jobbak voltak, mint az 1969. éviéek* — foglalta össze *Csizmadia* sporttárs a BHSE sikereket. — *Évről évre több fiatalnak adunk lehetőséget a crossozáshoz. Először 1958-ban százan jelentkezték, ezekből egy fiú vált be, a következő évben már 150 jelentkező volt, de csak ketten eresztettek gyökeret, tavaly több mint 200 ifjú akarta megmutatni crossozási tudását, de csupán négynek sikerült. Az idén is lesz „felvételi”. A szakosztály sporttervének másik nagy részét a gyorsasági versenyág tölti ki. Drapál János nevezését két VB-futamon, az Osztrák és az NSZK Nagydíjon igazolták vissza. Az egyéb nemzetközi versenyeken az ugyancsak fiatal Juhos és Böndiczet indítjuk. Úgy tűnik, hogy ez az idény is jól zárul majd a BHSE motorosainak — fejezte be derülátó beszélgetését a versenyzőktől „papának” becézett *Csizmadia Imre*.*

R. Gy.



Ilyen motor is csak egyetlen darab lesz. A *Csepregi György* vezette kis csapat hozza össze azt a kéthengeres, 500-as versenypárját, amely két darab 250-es MZ Trophyből és egy 6 fokozatú váltóból áll majd össze és legalább 50 lóerős lesz. Ime, az új motor forgattyúháza



Már csak szélvédőt kell felszerelni, amit a másik csoportvezető, *Hamar Zsigmond* végez el a *Drapál János* rendelkezésére bocsátott 250-es Yamahán (amely azóta megjárta a salzburgi pályát, az Osztrák Nagydíj alkalmából)

Több ilyen MZ nincs a világon. *Kukavecz Sándor* csoportvezető versenyző a Reisz-féle 250-es MZ-motort az *AJS Metisse* vázába helyezi el. Ez a váz nemcsak stabilabb, hanem könnyebb is, mint az eredeti MZ, azonkívül elől tárcsaféke is van. A *Metisse-MZ* lovasa a katonalejétt tölítő *Juhos Árpád* lesz



## Nemzetközi sikerek a VII. Kőszeg—Savaria autóstalálkozón

A háromnapos seregszemplén pompásan érezték magukat a vendégségbe érkezett osztrák, jugoszláv, csehszlovák és NSZK-beli autósok, akik nemcsak a kirándulásokon és a bálban érezték jól magukat, hanem sokan közülük részt vettek az ügyességi versenyen is. Kőszeg város vándorszerlegét ismét a Celjei Autóklub tagjai nyerték el. A szombathelyi Gayer-parkban 9 klub kartossal álltak sorompóba és egy olasz versenyző is. A város vándorszerlegét a *Csepeli Papírgyár* csapata nyerte, egyéniben *Pekári Miklós*, illetve *Nyéki László* lett a kategóriagyőztes. Kőszegen motoros ügyességi versenyre került sor, amelyen *Szabó János* és *Berta József*, továbbá a női kategóriában *Kajtár Zsuzsa* bizonyult a legügyesebbnek. Az autósok ügyességi versenyén a jugoszlávial *Krajncz Ferenc* és *Kopitar Péter*, valamint az osztrák *Schögl Anton* érdemelte ki a kategória-elsőséget.



A szombathelyi Gayer-parkban sok ezren izgultak a kartosok vetélkedésén

Ügyesen kellett kezelni a kormányt a kőszegi versenyen...

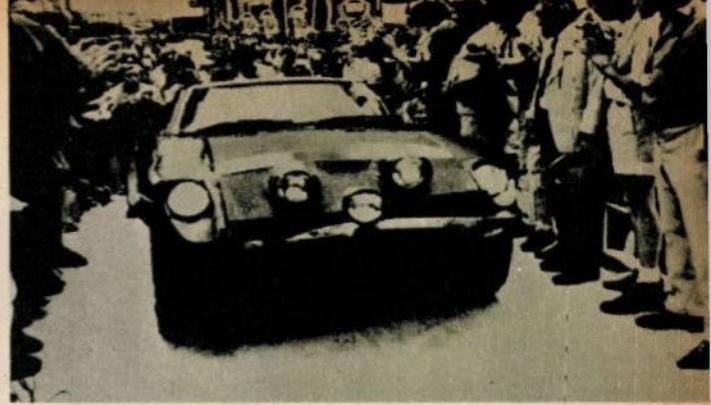




# Most sem sikerült Európának

Eddig még sohasem sikerült európai versenyzőnek megnyernie a Keletafrikai Sáfart, amelyet a legnehezebb afrikai autóversenynek tartanak. Igaz, hogy a mostani, immár 19-ik ilyen erőpróba győztese európai születésű, de a német származású E. Hermann — aki tavaly is első volt — Kenyában él. Mellette honfitársa, H. Schuller rettegett. Az öt napig tartó, 6200 km-es „porverseny” nagy meglepetése, hogy a győztesek japán Datsun kocsival futottak. Igaz, hogy az elindult 36 Datsun közül csupán 8 érte el a célt, de ha figyelembe vesszük, hogy a rajt-hoz állt 109 kocsiból csak 32 érkezett el a célig, Nairobiba, akkor nem is olyan kedvezőtlen az arány. A legeredményesebb európai versenyző az ötödiknek befutó lengyel Zasada volt, aki nem sokkal a cél előtt,

a második helyen javítani kényszerült Porschejának benzinfecskendezőjét, miközben három afrikai koci elébe került. A Peugeot-k aránya volt a legkedvezőbb: a 14 kocsiból 9 érte el Nairobót.



Gumiszalagok és drótok tartották össze az elsőként célba-futó Datsun 240-Z karosszériáját



A Safari-győztes Hermann-Schuller párt a Datsun-gyár propagandaosztályának jóvoltából egy japán leányka üdvözölte virággal Nairobi főterén, a célban  
(Interfoto MTI/UPI)



Indulnak a 250-esek

## CROSS KISKUNLACHÁZÁN

Az időjárás is kedvezett a crossozóknak április 18-án, amikor a junior bajnokság II. futamára került sor Kiskunlacházán. A 250 kcm-es kategóriában nagyszerű versenyt alakult ki Tóth István (SZIM Vasas) és Jáhner Vilmos (ZMMK) között. Időnként Gubala Pál (BHSE) ijesztgette Jáhner egy-egy előretörésével. A teljesen kezdő Jáhner beékelődött az erősebb és gyorsabb motorral rendelkező Tóth és Gubala közé. Tóth egyébként ezzel az első helyezéssel a bajnokságot is megnyerte.

Lényegesen halványabb volt az 500-asok versenye, ahol a két rutinos versenyző: Demeter Anyos (BHSE) és Gerencsér Tibor (ZMMK) hamar megelőzte a mezőnyt, s egymást sem zavarva fejezték be ugyanebben a sorrendben a versenyt. A bajnokságot mindkét futamgyőzelme alapján Demeter nyerte Gerencsér előtt.

**EREDMÉNYEK:** 250 KCM (2x30 perc + 2 kör, 24 ind., 17. bef.): 1. Tóth István, SZIM — 2. Jáhner Vilmos, ZMMK — 3. Gubala Pál, BHSE — 4. Antal Ferenc, Alu SE — 5. Mandasitz László, SZIM (mind CZ) — 500 KCM (2x30 perc + 2 kör, 10 ind., 8 bef.): 1. Demeter Anyos, BHSE — 2. Gerencsér Tibor, ZMMK — 3. Mátyás László, Alu SE — 4. Mester Gyula, Alu SE — 5. Bencze László, BHSE (mind CZ).



Jáhner Vilmos a kanyarban

## VERSENYNAPTÁR

**MOTORKERÉKPÁR:** Május 23. Cross ob., Székesfehérvár, Videoton SC — Salak ob. Szolnok, MTE — Hegyverseny, Visegrád, HSE — Május 30. Salak junior ob., Szeged, Volán SE — Június 6. Cross meghívásos, Kecel, Tözegek SK.

**AUTÓ — GOKART:** Május 9. Ügyességi. Cegléd és Miskolc — Május 16. Debreceni Kupa, ügyességi, Debrecen — Május 23. Hegyverseny ob. (túra kat. nélkül), Visegrád — Május 26—27. Autóker—Rába rallye, ob. Győr — Május 30. Terep-ügyességi, Cegléd — Június 6. Ügyességi verseny, Győr. (Az időpontok megtartásáért az AM nem vállal felelősséget.)

## MEGHALT BERGAMONTI

Az MV-gyár másodcsillaga, az olasz Angelo Bergamonti, a riccionei nemzetközi versenyen bukott és nagyon súlyos fejsérüléssel, valamint kar- és lábtöréssel a kórházba szállították, de a legfontosabb orvosi beavatkozás sem tudott már segíteni a 32 éves rokonszenves sportemberen.

### CÍMLAPUNKON:

A legújabb tavaszi modell, a Fiat—127

(Ismerető a 9. oldalon)

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

INDEX: 25.108

71.0015 Egyetemi Nyomda, Budapest. — Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



Hopplá hopp!... ugrik féltal-  
daira Ferjácék Renault-Gor-  
dinije, ami nem is csoda, ilyen  
tempóban, ilyen úton...

(Németh Sándor felvétele)

Sok munka előzte meg a már  
hagyományos Mecsek Rallye-t,  
amelynek rajtjánál 129 kocsi  
jelent meg. A rallye-csoport-  
nak 552 km-t, a túrásoknak  
316 km-t kellett „letudniok”  
nem is könnyű feltételek mel-  
lett, amelyekről a versenyfele-  
lős, a pécsiek népszerű Sági  
Endréje gondoskodott.

#### EREDMÉNY, TÚRA OSZTÁLY

600 KCM: 1. Gombácsy L., Debr.  
Volán — 2. Urbán P., Merkur  
— 3. Farkas K., Afor (mind  
Trabant) — 850 KCM: 1. Tóth  
L., Pécsi MAK, abszolút osz-  
tálygyőztes — 2. Bajkó B.,  
Subotica — 3. Rendecké L.,  
Pécsi Volán (mind Zastava) —  
1150 KCM: 1. Leitold K., Spart.  
(Skoda MB) — 2. Oravecz G.,  
Merkur (Renault) — 3. Dr. Lak-  
ner Gy., Miskolci Volán (Skoda  
MB) — 1600 KCM: 1. Fürster  
D., Subotica (NSU-1200) — 2.  
Hernyák I., Afor (Fiat-125) — 3.  
Dobi I., Debr. Volán (VW) —  
1600 KCM FELETT: 1. Jahn  
M., Afor (BMW) — 2. Nagy P.,  
MAK (Opel R.) — 3. Heldrich

B., MAK (MB) — RALLYE  
OSZTÁLY, I. CSOPORT, 600  
KCM: 1. Szentornay-Szent-  
ornay, Volán (Trabant) — 2.  
Döme-Bratinesák, Afor (Tra-  
bant) — 3. Bártfay-Marosi,  
Afor (Honda) — 850 KCM: 1.  
Dr. Léránt-Birkás, Cordatic  
(Fiat) — 2. Mercsényi-Sabján,  
Afor (Fiat C) — 3. Dr. Doby-  
Kovács, Debr. Volán (Fiat) —  
1150 KCM: 1. Dr. Nádaskay-

Tombor, Cordatic (Fiat C) — 2.  
Iricfalvi-Szalay, Volán (Fiat-  
128) — 3. Valcsics-László, Pé-  
csi Volán (Fiat C) — 1150 KCM  
FELETT: 1. Kelemen-Pulváry,  
Volán (P. Fiat) — 2. Szabóki-  
Szabóki, Afor (NSU TT) — 3.  
Winkler-Lugosi, Autóközli.  
Tanint. (NSU C) — II. CSO-  
PORT, 850 KCM: 1. Bálint-  
Förster, Pécsi Volán — 2. Mor-  
vai-Balzsay, Volán — 3. Gaál

—Farkas, Volán (mind Steyr  
Puch) — 1150 KCM: 1. Balatoni  
—Sándor, Volán. (Skoda R) —  
2. Kovács-dr. Augusztin, Vo-  
lán (NSU TT) — 3. Kiss-Ka-  
tona, Volán (Fiat C) — 1600  
KCM: 1. Ferjácék-Zsembery,  
Volán (Renault Gordini) absz-  
olút győztes — 1600 km felett:  
1. Hansson-Karlovits, Afor  
(BMW) — 2. Ormódi-Gábor,  
Cordatic (Fiat-125).



## NEHÉZ VOLT A MECSEK RALLYE



A pécsi Bálint-  
Förster-Puch trió  
várja az indítási je-  
letet a mecseki rajtnál  
(kategóriagyőztesek  
lették)

A különlegesen gyors  
BMW szinte meg-  
emeli az orrát, ami-  
kor pilótája, Hansson  
„odaadja” a kup-  
lungpedált. Győzött  
is a Hansson-Kar-  
lovits pár



Két indítás a gyorsasági szakaszra a pécsi Hunyadi úton. Balról a Budapesti Volán új szerzeménye, a Dino-sárga Rallye Skoda, amelynek a Rasch-Keresztési kettős volt a hajtója. A jobb oldali képen ugyancsak a pesti Volán versenyzőinek, a Morvai-Balzsay párnak és kis Puchjuknak az indulását örökítette meg az objektív

(Csík Ferenc, Pécs, felvételei)

