

am

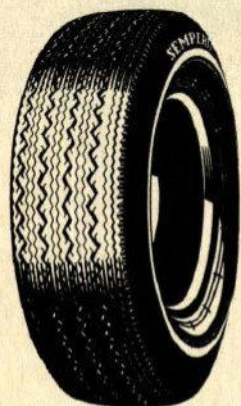


autó-motor

XXV. évf.
1972. IX. 21.
Ára: 3 Ft

18

ZSIGULI, Polski-Fiat, Wartburg—353, Moszkvics—408 stb.
személygépkocsi-típusokhoz autóköpenyek, tömlők
ELŐJEGYZÉS NÉLKÜL KAPHATÓK!



SEMPERIT Radiál 155 SR—13

SEMPERIT Favorit Diagonál 6,15—13



HUNGAROSZERVIZ

Budapest XIV., Gizella út 20. Telefon: 836-917

Kiegyensúlyozva — felszerelve is:

ZSIGULI-SZERVIZ

Bp. IX., Hentes utca 12—14.

Telefon: 331-391



OPEL-SZERVIZ

Bp. XIV., Cserei u. 8.

Telefon: 835-196

HIVATÁSOS GÉPKOCSIVEZETŐK, MAGÁNAUTÓSOK!

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

ÖRÖMMEL ÁLLUNK
RENDELKEZÉSÜNKRE:



Mibe kerül az autózás Magyarországon

Hazánkban jelenleg csaknem 300 ezer magángépkocsi fut, és több mint százezen fizettek be autóra. Akik már hosszú évek óta autóznak, bizonyosan rájöttek arra, hogy a kocsi tartás nem olcsó dolog. Különösen akkor, ha a járgány már jó pár évet megélt, és egyre több alkatrész szükséges az üzembiztonsághoz.

Ugyancsak fontos tudni azoknak is, akik most szándékoznak befizetni, hogy mire számíthatnak, hiszen nem elég egy kocsit megvenni, hanem a használatlalt kapcsolatos költségekre is gondolni kell. Különösen akkor, ha a megvétel előtt a pénz egy része a szülőtől, vagy a nagynénitől származik, amit idővel illik visszafizetni.

Ezért két táblázatban néhány hasznos adatot szeretnénk közzétenni a belföldön leginkább használatos autókról, a költségek szempontjából.

A táblázatok összeállításánál arra törekedtünk, hogy jó átlagszámokat közöljünk. Több autós kolléga, autójavító üzem, az Állami Biztosító és az autógyárak ez irányú tapasztalatait összesítettük, de ha valaki ennek ellenére olcsóbban vagy drágábban autózik, ne bennünk keresse a hibát.

Egy-egy kocsi esetében a ténylegesen felmerült költségek természetesen eltérőek lehetnek. Ezeket ugyanis számos tényező befolyásolja, mind abszolút, mind fajlagos értékükben. Ha például valaki nem hazai, hanem külföldi gumiabronccsal szereli fel kocsiját, a gumiköltségeket közvetlenül befolyásolja, vagy például az eltérő nagyságú éves futási teljesítmény kihat az 1 km-re jutó fajlagos ráfordításokra. A vezetési mód is befolyásolja az üzemanyagfelhasználást és a gumikopást — és így tovább. Ezért a táblázatos adatokat lényegében összehasonlítást nyújtó normáknak kell tekinteni.

Az autó üzembentartásának költségei lényegében két fő csoportra oszthatók: az évente visszatérően megjelenő, ún. állandó költségeket (adó, biztosítás stb.)

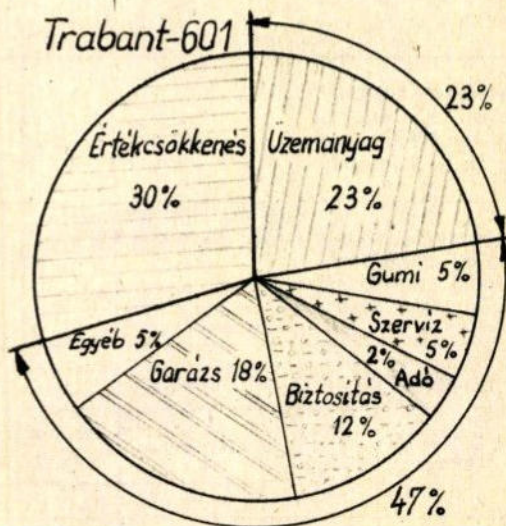
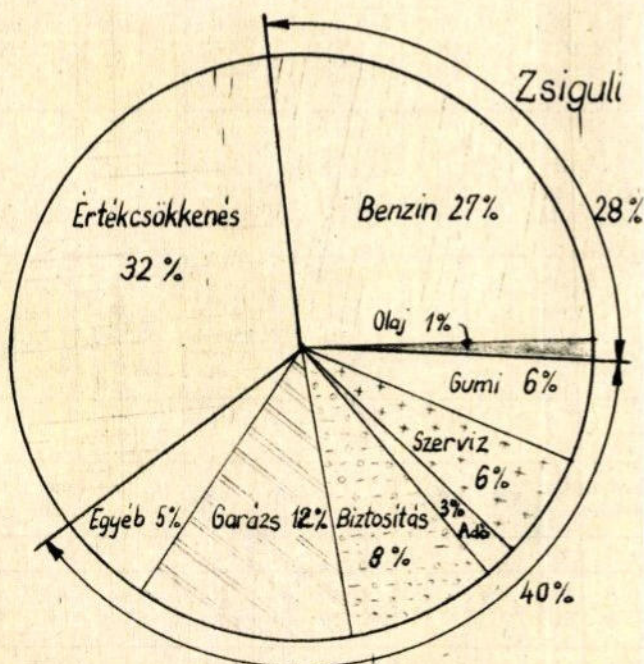
és a futásteljesítménnyel arányos, ún. guruló vagy változó költségek (üzemanyag, gumiköltség stb.). Összeállításunk is ezt a felosztást követi.

A táblázat egyes rovataihoz az alábbi magyarázatot fűzzük:

- A biztosításba beszámítottuk a kötelező felelősségbiztosításon kívül a casco díját is, 2000 Ft önrészesedéssel.
- Egyéb költségek címén olyan tartozékok, felszerelési cikkek, vagy talán évekig fel nem használt pótalkatrészek vásárlására fordított összeget értünk, amelyeket általában az autósok megvesznek, bár ezek hiányában az autó még üzemképes lenne. Itt szerepeltetjük még az ápolással-gondozással összefüggő kiadásokat, az esetleges parkolási stb. díjakat és az adott borraivalókat is.
- A szervizköltségben csak azok a kiadások szerepelnek, amennyiért a javítóműhelyek az időszakos átvizsgálásokat elvégzik. Az ilyen alkalommal felhasznált anyagok közül csak a levegőszűrő, olajszűrő, megszakító, gyújtógyertya szerepel, természetesen az időszakos alvázmosás és zsírzás díjait is beleértve.
- Az éves értékcsökkenés hazánkban még eléggé vitatott, hiszen az autók sokszor még két-három év múlva is új áron cserélnek gazdát. A gépkocsi számának növekedésével azonban ez a helyzet nálunk is meg fog szünni, és a fizikai értékcsökkenés mellett az „erkölcsi avulás” is éreztetni fogja hatását.
- A havi költséget, illetve a kilométerenkénti költséget három lépcsőben, évi 10, 15, illetve 20 ezer kilométer futás esetén adjuk meg, itt mindenki azt a rovatot választhatja, amennyi kilométert megtesz, vagy meg akar tenni a kocsival.

Az autó akkor is pénzbe kerül, ha leállítják. Az állandó kiadások az összesen felmerülő költségeknél — évi 15 ezer km-es futásnál — mintegy a felét te-

A KÜLÖNBÖZŐ KÖLTSÉGEK MEGOSZTLÁSÁNAK KÖRDIAGRAMOS ABRÁZOLÁSA A ZSIGULI ÉS A TRABANT-601 PÉLDÁJÁN



szik ki. Ezt mutatja be a „B” táblázat (az értékcsökkenést itt nem vettük figyelembe).

Még plasztikusabban látható a különböző költségek megoszlása a kördiagramban ábrázolva. Mivel a táblázatban leírt összes esetekre az ábrákat elkészíteni hosszadalmas lenne, csak a Trabant és a Zsiguli ábráját készítettük el, évi 15 ezer kilométeres futást feltételezve. A körök nagysága arányban áll a fel-

merülő költségek nagyságával. Mindkét ábráról látszik, hogy az üzemanyagköltségek az összes költségnek alig negyedrészt teszi ki. Tehát ha egy kedves ismerősünk megkér minket, hogy vigyük el valahová, és nagyvonalúan kijelenti, hogy fizeti a benzinköltséget, aligha hiszi, hogy az autózás ráfordításából csak ilyen kis részt vállal.

Bessenyei Gábor és Dr. Szentkláray Ferenc

„A” TÁBLÁZAT

Márka	Fiat	Trabant	Wartburg	VW	Zsiguli	Polski	Skoda
Típus	500	601 Super	353 Lim.	1300		1300	S-100
Ár (forint)	61 000	46 600	68 000	112 000	80 000	98 000	72 000
Adó (1 évre) Ft	120	280	280	600	600	600	600
Biztosítás (1 évre) Ft	2 200	1 600	2 020	3 400	2 260	2 680	2 140
Garazsköltség évente Ft	2 400	2 400	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
Egyéb költség évente Ft	700	650	1 050	1 200	1 100	1 200	900
Éves állandó költség Ft	5 420	4 930	6 350	8 200	6 960	7 480	6 640
Üzemanyag Ft/100 km	18,—	20,—	35,—	32,—	44,—	40,—	34,—
Olaj Ft/100 km	1,50	0,20	0,20	2,20	2,40	2,40	2,00
Gumi Ft/100 km	3,50	4,—	6,—	7,—	9,—	8,—	6,50
Szervizköltség Ft/100 km	6,50	4,—	9,—	8,—	9,60	11,—	7,50
Változó költség összesen	29,50	28,20	50,20	49,20	65,00	61,40	50,00
Értékcsökkenés évente Ft	6000	4000	6000	10 000	8000	10 000	7000
Havi költség Ft							
10 ezer km évi futásnál	700	645	950	1 100	1120	1 130	970
15 ezer km évi futásnál	820	760	1160	1 300	1390	1 320	1170
20 ezer km évi futásnál	940	880	1370	1 500	1660	1 640	1380
Havi költség értékcsökkenéssel (Ft)							
10 ezer km	1200	970	1450	1 940	1790	1 970	1550
15 ezer km	1320	1090	1660	2 110	2060	2 160	1760
20 ezer km	1440	1210	1870	2 340	2320	2 480	1970
Kilométerkénti költség Ft							
10 ezer km évi futásnál	0,84	0,77	1,14	1,31	1,35	1,36	1,16
15 ezer km évi futásnál	0,66	0,61	0,93	1,04	1,12	1,08	0,94
20 ezer km évi futásnál	0,57	0,53	0,81	0,90	1,00	0,99	0,83
Kilométerenkénti költség értékcsökkenéssel Ft							
10 ezer km évi futásnál	1,43	1,17	1,74	2,31	2,15	2,36	1,86
15 ezer km évi futásnál	1,06	0,83	1,33	1,70	1,65	1,73	1,41
20 ezer km évi futásnál	0,87	0,73	1,10	1,40	1,39	1,49	1,18

„B” TÁBLÁZAT

Típus	Fiat-500		Trabant 601-S		Wartburg 353 Lim.		VW-1300		Zsiguli 2101		Polski 1300		Skoda S-100	
	Ft	%	Ft	%	Ft	%	Ft	%	Ft	%	Ft	%	Ft	%
Állandó költség	5420	55	4930	54	6 350	46	8 200	53	6 960	42	7 480	45	6 640	47
Változó költség	4425	45	4230	46	7 530	54	7 380	47	9 750	58	9 210	55	7 500	53
Összesen	9845		9160		13 880		15 580		16 710		16 690		14 140	

FÉNYSZÓRÓBEÁLLÍTÓ NAPOKAT TART BUDAPESTEN AZ AUTÓKLUB.

A Klub tagjai számára egész évben biztosított a díjtalan fényzőrőbeállító szolgáltatás. Az általános közlekedésbiztonsági érdekek figyelembevételével azonban az Autóklub időnként minden autós számára, tekintet nélkül arra, hogy klubtag-e vagy nem, lehetővé teszi a díjtalan fényzőrőbeállító szolgálat igénybe vételét. Az őszi évszak közeledtével Budapesten október 1-10-ig tartanak a fényzőrőbeállító napok. Az alábbi időpontokban és helyeken a klubtagokon kívül minden magánautós a szolgáltatást díjtalanul igénybe veheti. A műszeres fényzőrőbeállító szolgálat az említett 10 nap alatt a budai oldalon a Műszaki Egyetem előtti parkolón, a pesti oldalon pedig az Engels téri parkolóhelyen, hétköznapokon 17-20 óráig, szombaton 15-20 óráig és vasárnap 08-20 óráig tart szolgálatot.

MÁR ÁTVESZIK AZ AUTÓKAT

a közlekedéstől. Az értékesítés zavartalan lebonyolítása érdekében a KPM Autófelügyelet arról tájékoztatja az érdekelteket, hogy az értékesítés előtt szerezzék be a gépkocsi leadásához szükséges „adatjelentő lapot” az értékesítési joggal felruházott vállalatnál és szövetkezeteknél; a Merkur Vállalat használt autótélepen: XIII. Róppentyű utca 73. — Győr, Rét u. 27. — Pécs, Fürst Sándor u. 6. — Debrecen, Balmazújvárosi út 3. — Székesfehérvár, Széchenyi út 94. — Szeged, Vásárhelyi Pál u. 4. — Szombathely, Tolbuhin u. 36. — ezenkívül Budapestben beszerezhető az adatjelentő lap még a Hungaroszerviz XIV., Gizella út 20. és az Autószöv XII., Maros u. 12. alatti telepen is. Az értékesítők csak a kitöltött adatlappal vehetik át az értékesítésre leadott személyautókat.

AZ INDOKINAI SZOLIDARITÁSI HÉT

gyében a Volán Tröszt 17 000 autójára helyezték el a vállalatok KISZ-szervezetei az „El a kezekkel Vietnamtól!” és „Együtt Vietnammal, a békéért!” feliratot. Az ország útjain ezek a mozgó propagandisták hirdetik a magyar nép együttérzését az amerikai imperializmus ellen bátran és győzelmesen küzdő vietnami néppel. A gépkocsivezetők, a szállítási dolgozók között sok régi résztvevője és szószólója van a Vietnam megsegítésére indult akciónak. Bárhol járnak, közreműködnek abban, hogy a szolidaritás érzése kifejezésre jusson és tettekben nyilvánuljon meg.

MEGNYÍLT AZ M-7-ES ÚJ AUTÓPÁLYA-SZAKASZA

Hétköznapi eseménynek szánták, mégis ünnepi hangulat volt szeptember 8-án, amikor a KPM, a Közúti Igazgatóság, a Belügyminisztérium és a Pest megyei Rendőrfőkapitányság képviselőinek jelenlétében átadták rendeltetésének az M-7-es autópálya új szakaszát, a 13-as kilométerjelzéstől a 29-esig, Törökbálint és Martonvásár között. Az átadók és átvéők, valamint a sajtó munkatársai gépkocsikon bejárták a több mint 16 kilométeres pályaszakaszt, mögöttük az Autópálya Főmérnökség műszaki alakulata már felszabadította az addig zárt pályát, és megindulhatott a forgalom immár kétszer kétpályás közlekedéssel. A megnyitás résztvevői a Betonútépítő Vállalat martonvásári telepen kis munkaértekezletet tartottak, amelyen ott voltak az útépítő brigádok vezetői is.

Mint dr. A. Abraham Kálmán, a KPM Közúti Főosztályának vezetője elmondta: a nagyarányú építkezés újszerű technológiát, magas fokú gépesítést, szervezést követelt meg az építőktől, akiket kiváló munkájukért méltán illet meg az elismerés. A munka méreteire jellemző, hogy az új pályaszakasz több mint 16 ezer folyóméter betont, 35 ezer tonna aszfaltot használtak fel, s több mint félmillió köbméter földet mozgattak meg. A főosztályvezető kiemelte, hogy a korszerű útvonalat az eredetileg tervezett határidőnél jóval előbb sikerült átadni, s ezért köszönetet mondott a generálkivitelező Betonútépítő Vállalat és az alvállalkozók dolgozóinak, valamint az építkezésben nagy szerepet vállaló katonai építő-alakulatnak és KISZ-fiataloknak. Az M-7-es úton egyébként a forgalomszámálási adatai szerint naponta átlagosan 14 ezer jármű közlekedik, s a teherforgalom ugrásszerű növekedésével nemcsak első számú idegenforgalmi, hanem fontos ipari útvonalunk is lett. Az évről évre sűrűsödő forgalomban éppen ezért jelentős az autótű kapacitásának bővítése. A gyorsabb és gazdaságosabb közlekedésen kívül természetesen igen fontos szempont a biztonságosabb utazás feltételeinek megteremtése, a balesetek csökkentése is. Nemzetközi tapasztalatok szerint az autópályákon a közúti baleseteknek mindössze egytizede következik be. Az értekezleten Soltész Béla, a Budapesti Közúti Igazgatóság vezetője elmondta még, hogy az új pályaszakaszon is készenléti szolgálatot tartanak, a KPM URH-s járőrökkel is gondoskodik az útvonal zavarmentes „üzemeléséről”. Az avató ünnepségen ezután jutalmat nyújtottak át az építkezésben élenjáró dolgozóknak. A több százmillió forintos beruházást igénylő építkezés most folytatódik: az autópálya második nyomvonala jövőre eléri Székesfehérvárt.

(sz. j.)

Az Autóklubban a közlekedés területén dolgozó párt- és gazdasági vezetők részére a szovjet közlekedés időszervi kérdéseiről tartott előadást K. Sz. Szimonov, az SZKP KB Revíziós Bizottságának tagja, a KB Közlekedési Osztályának vezetője, a műszaki tudományok kandidátusa. Igen részletes tájékoztatást kaphatunk a Szovjetunió közúti közlekedésének jelenlegi és jövőbeni helyzetéről is. Az aktíván részt vett dr. Csanádi György közlekedés- és postaiügyi miniszter, és Klézál Róbert, az MSZMP KB Gazdaságpolitikai Osztályának helyettes vezetője is

(Laczkó Ildikó felv.)



KIBERNETIKA AZ AUTÓKÖZLEKEDÉSBEN

címmel a Közlekedéstudományi Egyesület kibernetikai állandó bizottsága a Magyar Tudományos Akadémia közlekedéskibernetikai bizottságával együtt november 8-9-én Budapesten konferenciát és UNIVAC számítógép-bemutatót rendez. A konferencián megvitatják, hogyan használják fel a számítógépeket a hazai és külföldi autóközlekedésben a termelésirányítás, elemzés és értékesítés során, az árufuvarozás egybehajgolt gépi adatfeldolgozásáról filmet is vetítenek.

MÁR MEGINT

autóval ütközött össze vonat a közútvásút szintbeni kereszteződésében. Nőgrádkövesd községben Berger Béla 23 éves bercei lakos, a Volán 2. sz. vállalatának a gépkocsivezetője körültekintés nélkül hajtott rá a vasúti sínekre, és összeütközött egy éppen akkor áthaladó személyvonattal, amely a teherautót mintegy ötven méteren át maga előtt sodorta. Berger Béla súlyos sérüléseibe a helyszínen belehalt. A tragikus baleset intő figyelmeztetés, mert újabbán mind gyakrabban fordul elő hasonló szerencsétlenség!

JAPÁN VILÁGEG

előnye és vezető munkatársai tárgyaltak a további együttműködés lehetőségeiről Győrött, a Magyar Vagon- és Gépgyár vezérigazgatójával, valamint a Rába-parti gyár vezető szakembereivel. Győrött a FUJI cég első berendezése már három éve zavartalanul működik. A győri tárgyalások alkalmával újabb gyártósorok leszállításáról került szó. A beruházásokat a Rába-gyár a futóműgyártás továbbfejlesztésére még ebben a tervidőszakban üzembe akarja helyezni.

AZ IKARUS VEZETŐI

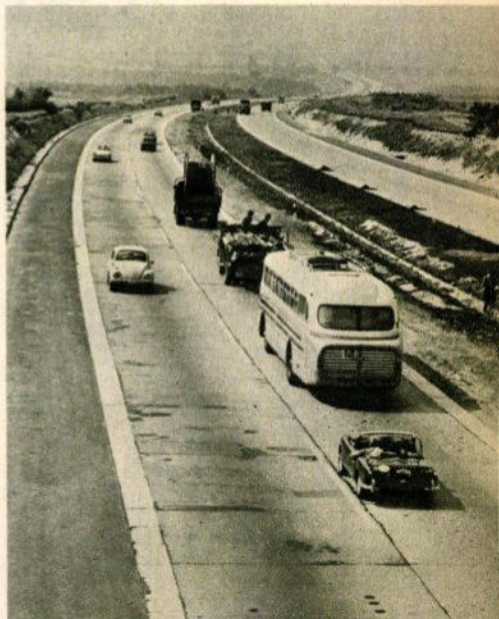
levélben értesítették a BKV-t, hogy Budapest centenáriumának tiszteletére, szeptember-októberben kiküldik a főváros közlekedésének javítására már nagyon várt 51 újabb csuklós autóbust. Tavaly egész évben 66 új busz került forgalomba, az idén az őszig 163 új jármű segíthet a forgalom javítását. Ezenkívül még húsz 260-as autóbust is vár a BKV.

A RÉGI ALGYÓI TISZA-HÍD

a szénhidrogén-medence közötti és vasúti forgalmát mind nehezebben tudja kiszolgálni. Ezért szükségessé vált egy új közúti híd építése, amely különválasztja a közúti és a vasúti közlekedést. Az UVATERV tervel alapján, 1974-re készül el a 14 lyukú, 470 méter hosszú, 12 méter széles új tiszai híd.

ISMÉT DUNÁBA ZUHANT

egy teherautó, ezúttal a Petőfi-híd és a déli összekötő vasúti híd között. Braun József gépkocsivezető az Építőipari Szállítási Vállalat kocsijával a budai parton haladt, amikor elvesztette uralmát a kormánykerék fölött: a jármű átszakította a korlátot és a vízbe zuhant. A túzoltók kiemelték a teherautót a Dunából, a gépkocsivezető pedig, szerencséjére maga tudott kiúszni a folyóból. Jóllehet szakértők bevonásával vizsgálatot indítottak a baleset okának a kiderítésére, egy jó tanácsot érdemes megjegyezni: az alsó duna rakpartok kitűnő lehetőséget kínálnak mindenkinek arra, hogy hamarabb érjünk a távolabb eső utcáinkhoz. De nem azért, mert itt gátátalanul száguldozhatnak, hanem csupán azért, mert ezen az útvonalon elkerülhetjük az időrablóan zsúfolt belső városi utcákat...



CSEHSZLOVÁKIAI JEGYZETEK



(Dr. Karel Helmich rajza)

1. Közlekedés



1

Prágai testvérlepünk, a Svet Motoru szerkesztőségével cserelátogatásokat szerveztünk. Onnan nemrég dr. Karel Helmich és Ing. Petr Košťal barátaink jártak nálunk, és számoltak be a 250 ezer példányban megjelenő népszerű képeslap hasábjain magyarországi tapasztalataikról. Az AM képviselőjében pedig én élvezhettem csehszlovák kollégáink vendégszeretét.

Elsősorban azt a feladatot kaptam, hogy az ottani közlekedés érdekességeiről adjak képet.

Köztudomású, hogy az autók arányszámában előbbre tartanak, mint mi, amire elsősorban saját személyautógyártásuk adott lehetőséget. És — nyilván ebből kifolyóan — néhány dologban előbbre tartanak a közlekedési kultúra tekintetében is.

Ezt mindjárt első nap tapasztalhattam. Prága zuhogó esővel fogadott. És a kocsik a felhősödés első pillanatától rögtön tompított fényvel látatják magukat. Egyetlen autót sem láttam „városi” — vagyis helyzetjelző — lámpával, este sem, még a fényárban úszó Vencel téren sem.



2

A KULTURÁLTSÁGHOZ tartozik az is, hogy bár Prágában nem tilos a hangjelzés, sokkal kevesebb dudaszót hallottam egész ott-tartózkodásom alatt, mint Budapesten (ahol ugyebár kürtölési tilalom van) egyetlen nap folyamán — csupán a Szent István körúton... (Mikor teremtünk már rendet ebben a kérdésben?!)

Sok szempontból a hatóságok „hozzaállása” is kulturáltabb. Elsősorban a tájékoztatás tekintetében. Nem takarékoskodnak a táblákkal — de ez ugyanakkor mégsem jelent táblaerdőt.



3

A BESOROLÁS RENDJÉT mindenütt előre jelzik. Nem a nálunk mostanában bevezetésre kerülő, nemzetközi szabványú, téglalap alakú táblákkal, hanem kerek „Előírt haladási irány” táblákkal (1. kép).

A VÁRAKOZÁST ÉS A MEGÁLLÁST TILTÓ TÁBLÁKAT többnyire kiegészítő jelzéssel látják el. Felfelé mutató nyíl a tilalom kezdetét, a 2. képen látható kétirányú nyíl (úttorkolatnál!) a tilalom folytatóságát, a lefelé mutató nyíl a tilalom befejeződését jelzi. A betorkolló utcával szemben is kiteszik a táblát, ha a kereszt-útvonalon ilyen tilalom van, és a kiegészítő (vízszintes) nyíl adja tudtul, hogy a tilalom jobb vagy bal felé, vagy mindkét irányban érvényes-e.



4



5

HA A BETORKOLLÓ UTCA EGYIRÁNYÚ, a kereszteződés előtt mindenütt kiteszik a jobbra vagy balra



6

bekanyarodást tiltó táblát (3. kép). Tehát egyrészt idejében megtudom, hogy merrefelé nem folytathatom az utamat, másrészt arról is előre értesülök, hogy melyik oldalról nem kell várnom az én útvonalamra behaladó járművet.

A behajtást tiltó táblákat a széles úttesteken középtűt is elhelyezik — oszlopon, vagy az út fölött.

Az országutakon nemcsak a tankolás vagy szerviz lehetőségeiről adnak tájékoztatást, hanem tudósítanak a közeli postahivatalról is, Braski grafikusművész szellemes (levélborítékot és postakürtöt ábrázoló) táblájával.

A KERESZTEZŐDÉSEK ELŐTT pontos rajzzal adják tudtul nemcsak azt, hogy az útvonalak milyen irányból torkollnak majd be, hanem azt is, hogy milyen szögben. Ez különösen fontos Prágában, ahol nagyon sok a kanyargós főútvonal. (4. kép). Mi erről itt, Budapesten próbálunk már „leszokni”, ott még igencsak panaszokoznak emiatt. A bennszülött prágaiaknak is nehéz erre ügyelni, nemhogy a külföldieknek. Mostanában már igekeznek csökkenteni a főútvonalak ilyen meglepetésszerű irányváltásait, de azt mondják: nehéz feladat ez az ódon városközpont adottságai, no meg a sok villamosvonal miatt. (Segítséget várnak az egyre gyorsabb ütemben épülő metrótól, amely majd jó néhány villamosjárat megszüntetését teszi lehetővé. Persze, a földalatti építése jelenleg számtalan helyen okoz zavart az autósoknak. De ezt mi igazán megértjük...)

Az 5. kép azt is mutatja: közérthetően és nagyon sok helyről vezetik ki az embert tájékoztató táblák a városból kifelé tartó utcákra-utakra.

A HUPPANÓSSÁ VÁLT UTAKAT — ha Prágában nem is mindig — az országutakon pontosan, a hosszabbodott út hosszának feltüntetésével jelzik. Az élesebb kanyaroknál a sárga-fekete csíkozású figyelmeztető-útbaigazító táblákat inkább kétszer helyezik el, mint egyszer sem.

TÜKRÖKET igen gyakran látunk, nemcsak a városok szűk kereszteződésein, hanem az országutakon is! (Hasznosságukról — akárcsak nálunk — eltérőek a vélemények.)

A SEBESSÉGKORLÁTOZÁS a lakott területen 50 km/óra. Ezt a legtöbb település kezdeténél jelzik is, sőt a helység végén kirakják a feloldó táblát is — mégpedig úgy, hogy az 50-es szám áthúzásával teszik ezt egyértelművé.

A lakott területen belül azonban en-

gedményeket adnak. Például Prágában is több sztráda-jellegű útvonal kezdetén állítottak fel 70 km-es sebességet engedélyező táblát. De előfordul, hogy egész községekben, ahol az átvezető főútvonal eléggé el van választva a házsoroktól, 70 km/ó tempó tartását tesszik lehetővé. Persze, ennek feloldását is pontosan jelzik.

HA A FASOR közvetlenül az utat szegélyezi, nemcsak hogy fehérre meszlik a fák lábazatát, hanem fényvisszaverő — jobb kézzől piros, balról fehér fényű — macskaszemet is beépítenek a fák törzsébe!

Viszont a jelzőtáblák ott is még csak elvétve vannak fényvisszaverő festékkel ellátva. (Igaz, hogy náluk — informátoraink szerint — ennek kötelezettsége még nem szerepel a Kreszben úgy, mint nálunk...)

A SZABÁLYSÉRTÉSI BÍRSÁGRÓL is pontosabb a tájékoztatás, mint hazánkban: a gépjárművezetők előre tudhatják, hogy milyen szabálysértésért mekkora büntetéssel számolhatnak. Például: ha a sok helyen használt radarral 10 km/órás sebességtúllépést állapítanak meg, 30 korona a büntetés, 20 km/óránál 60 Kcs, a 30 km/órás vagy ennél több tempógyorsításnál 100 korona a bírság.

ÜTÉPÍTÉSNEL a kisegítő útra előregyártott betoncsíkokat raknak le, amelyek — persze, megfelelő tempóban — mindenkor elfogadható utazást tesznek lehetővé.

MOTORKERÉKPÁROSOKNAK a bukósíkok csak az 50 km-en felüli járműveken kötelező — függetlenül attól, hogy az 50 km-es motor mekkora sebességet tesz lehetővé. Ha a motorkerékpáron villogó vagy féklámpa van, az irányváltoztatást vagy a megállást nem kell kézzel is jelezni!

A BIZTONSÁGI ÖV 1969. január 1. óta minden azóta forgalomba került hazai rendszámú kocsi kötelező. A vezető felelős azért, hogy a hárompontos heveder az első két ülésen menet közben be is legyen kapcsolva. Barátaink büszkén hangsúlyozták, hogy ezzel megelőzték a világ minden államát. Hibája a rendelkezésnek, hogy ez a kötelezettség ma még csak lakott területen kívül érvényes.

A PARKOLÁSSAL Prágában még nagyobb nehézségeik vannak, mint nekünk a mi fővárosunkban. Ott ugyanis a viszonylag nagyobb területű történelmi városmag jobban érintetlenül maradt a maga középkori jellegével, s a szűk utcáskák — ahol az autós idegenforgalom is helyet keres magának — szinte megoldhatatlan problémát jelentenek. Próbálkoznak parkoló-órákkal a Károly térnél, de furcsa dolog: ezeket az egyébként a pestieknél fegyelmezettebb prágaiak nem nagyon tartják tiszteletben. A sok valutába került órák mellé ugyanannyi ellenőr kel-
lene, mint ha csak hagyományos táb-

lával jeleznék a várakozási korlátozást.

Parkolóhelyekkel az új városrészekben sem állnak jobban, mint mi. Ott is panaszkodnak az autósok, hogy az építéstervezők elfeledtek erről a követelményről. A Lenin sugárút mellett létesült impozáns Vokovice-negyedben láttam is, hogy csupán a legújabb, 12—14 emeletes pontházakhoz alakítottak ki parkolókat az építéssel egyidőben. De — most már azután megfelelő mennyiségben!

A RAKODÁSHOZ feltétlenül szükséges területeket útburkolati festéssel megjelölik (6. kép). Ezzel elérték, hogy nem kell a teljes útszakaszon eltölteni a várakozást. (Követendő példa! De azzal a kiegészítéssel, hogy ez a rakodóterület-jelzés csak a nap bizonyos óráiban legyen érvényes. Ezt az időkorlátozást prágai barátaink is hiányolják a saját portájukon...)

A vállalatok, közületek lehetőséget kapnak arra, hogy egyes útszakaszokat bérbe vegyenek saját autókik zárólagos parkolásához. (Ára: autónként évi 2000 korona.) Természetesen megállhatnak ott az oda tartó kocsik is rakodásra, ki- és beszállásra, sőt a bérlő intézmények megengedhetik ott más kocsiknak is a parkolást. Mindezt a helyszínen saját emberek ellenőrzik. (A 7. képen látható tábla éppen a Svet Motorut is gondozó Magnet Kiadóvállalat részére foglalt helyet jelzi. Vyhrazeno = fenntartva).

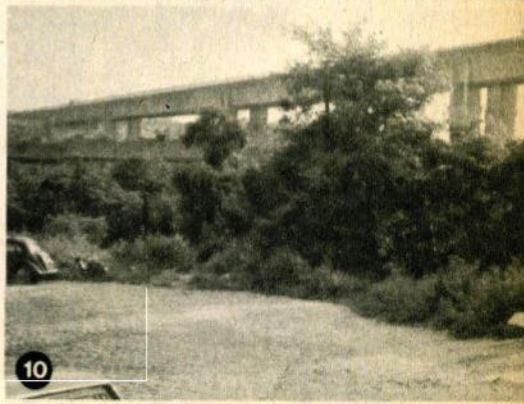
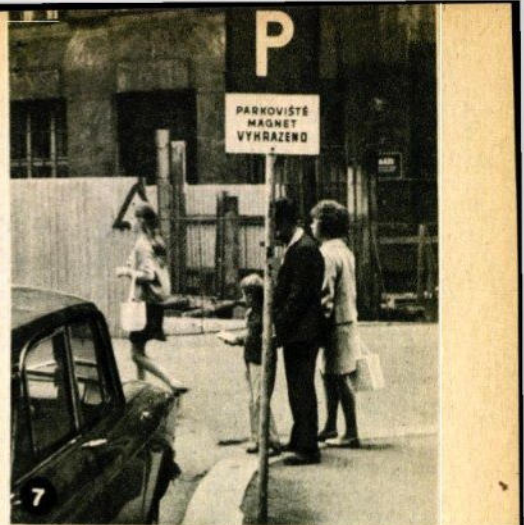
Egyes szállodák a szobáikat parkolóhellyel együtt is kiadják. A 8. kép például Karlovy Varyban a Moszkva szálló előterét mutatja, ahol a „Reservé” táblákra a szállóvendég kocsijának rendszámát is felírják. (A zászlódíszítés a híres Filmfesztivál dekorációja.)

A BELVÁROSOK szállítási feladatainak ellátását segíti, hogy mind több törpe teherautó (elektromos hajtású Balkancar, vagy a 9. képen látható Multicar) fűrgélkedik a szűk utcákban. Készen van már ilyen prototípus az egyik csehszlovákiai gyárban is, állítólag jövőre kerül ki sorozatban.

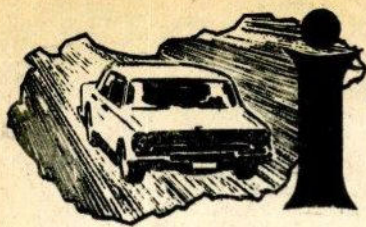
AZ AUTÓPÁLYÁK építését náluk is sürgeti az idő. A Prágából Brno felé vezető vonalon 20 kilométer már régóta „üzemben van”. Érdekes: az emelkedőkben a jobb szélén harmadik sávot képeztek ki a lassabb járművek számára — oda és vissza vezető szaggatott vonalak irányításával. (Ne felejtjük el, hogy Csehszlovákiában milyen sok régi-régi kocsi szaladgál — jó erőben!)

Az autópálya nyugati fele — autótűként — már teljesen elkészült és rohamosan épül Brnntól visszafelé a Velka Bítes városkáig vezető 28 km-es sztráda. Az autópálya egyébként behozza majd a kocsikat úgyszólván Prága centrumáig, a házak felett is vezető csodálatosan szép magasúton (10—11. kép), amelynek egyes elkészült szakaszain a gyalogosok már közlekedhetnek is.

(Folytatjuk)



(A szerző felvételei)



ismerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER,
a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

58



ben haladva érkezünk ide. Az 1813-ban Fazola Frigyes által épített őskohó 10 m magas. A vasércet felülről töltötték be, az olvasztáshoz szükséges energiát vizierővel biztosították. A 60 éven keresztül derekasan s szinte megállás nélkül működő kohó nyugállományba vonult; 1952 óta társadalmi munkával megfiatalítva emlékeztet a múlt század vaskohászataira. Lillafüred és Újmassa között a patak völgyében több helyen jó táborozási lehetőséget találunk.

Szóljunk néhány szót a Miskolc—Eger útvonalról. Lillafüredtől dél-nyugatra kanyarodik az egri út. Sziklafalakkal két oldalt megtűzdelt útszakaszon haladunk, hogy könnyűszerrel és biztos kézzel lovagoljunk meg az előttünk álló bérceket, völgyeket, s szép tisztásain pihenünk meg. Hollóstetőn érjük el az útvonal legmagasabb, 562 méteres pontját. Az ide, s innét vezető műút, turistautak, de elsősorban portmentes, üde levegője, vadregényes hegyvidéki környezete miatt igen kedvelt, s az év minden szakában látogatott kirándulóhely. Pihenési, étkezési és szálláslehetőség van. Kényelmes I. osztályú kemping, turista- és faházak is rendelkezésünkre állnak.

Répáshuta előtt mintha megnyílnának a hegyek. Méreteiben ugyan kicsi, de változatos panorámájával annál impozánsabb kilátás nyílik a medencére. A hegyek és sziklák közvetlen ölelésétől néhány kilométeres szakaszon megszabadulunk ugyan, hogy később a Bükk-hegység nyugati lankáin ereszkedjünk Felsőtárkány érintésével Egerbe. Felsőtárkány előtt az út bal oldalán a bővízü sziklaforrás által táplált mesterséges tó partján ki-ki töltsön el hosszabb vagy rövidebb időt. A tó partján igen szép környezetben kemping és kisvendéglő marasztalja vendégeit.

Miskolctól búcsút véve ne feledjük a ma már nem „pislogó” miskolci — egyébként igen finom — kocsonyát megkóstolni. Történt pedig, hogy a talán hét megyében is fuvarozó gömöri kocsisok egyike kocsonyát rendelt Potyka Kata vendéglőjében. Nagy tányér kocsonya került az asztalra. Az éhséget csillapítani vágyó fuvaros nem kis meglepetésére a kocsonya nemcsak remegni, hanem mozogni is kezdett. A tányér közepén egy megszeppent béka ugyanis gyors pislogásuk közepette igyekezett megszabadulni a kocsonya fogásából. E rendkívüli esemény híre természetesen a fuvarosok útján nemcsak Miskolcon, hanem Magyarországszerte elterjedt.

(Folytatjuk)



A Garađna folyó medrének eltorlaszolásával alakult ki a Hámori-tó. A közel 2 km hosszú tó szélessége 100—200 m között váltakozik. Vize nyáron is hideg, de csónakázásra alkalmas (1. kép). A SZOT-üdülő mögött haladva, jobb kéz felől hatalmas sziklák meredeznek. A bükki sziklákban nagyon sok helyen képződtek barlangok. A híres István-barlang bejárata közvetlen az útról nyílik. Érdekes itt egy félórát eltölteni. A barlang hőmérséklete állandóan 11 fok, villanyvilágítás van. A gyermekeknek is jó szórakozást jelent a játékos elnevezésű képződmények megtekintése: a meseország, a Jancsi és Juliska, a furulya, a Mikulás stb. (2. kép).

Az egri úton továbbhaladva, bal oldalt találjuk a kiváló természettudós, Herman Ottó egykori lakóházában berendezett emlékkiállítást. A kiállítás az európai hírnévű tudós használati tárgyait és munkásságát mutatja be (3. kép). Itt, e kis erdei lakban élt és dolgozott. A haladó szellemű tudós 1863-ban a lengyel szabadságharcosok oldalán küzdött; 1875-től egészen haláláig szoros kapcsolatot tartott fenn Kossuth Lajossal.

Lillafüred közvetlen közelében és tőle kissé távolabb is igen kedvelt kirándulóhelyeket, barlangokat, erdei tisztásokat, forrásokat találunk. A kitűnően elhelyezett turistajelzések (sok esetben az elrendő célhoz szükséges idő feltüntetésével) igen jó és biztonságos útbaigazítást adnak.

Kisvasúttal, kocsiival, de természetesen az apostolok lován is könnyen megközelíthető a néhány kilométerre fekvő ipari műemlékünk, az újmassai őskohó. A Hámori-tó partján, majd a Garađna patak völgyé-

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



Nem csodálkozunk azon, ha lapunk rendszeres olvasói ismerősnek tartják ezt a modellt. Egy Wartburg kísérleti kocsiz, amelyről a múlt év szeptemberében is közöltünk már képet. Akkor sem hivatalos gyári fotókat, és most sem a Lipcsei Vásáron mutatták be ezt a csábító megjelenésű autót. Ezeket a felvételeket ugyancsak az AM egyik barátja, Kövy Emil mérnök juttatta el hozzánk, amikor Eisenachból hazatért. A Wartburg-gyár múzeuma előtt pillantotta meg a kocsit — és úgy véljük, sokan fogadják kíváncsi örömmel a jól sikerült amatőr-fotókat. A szerkesztőség nevében ezúton köszönjük meg Kövy mérnök fáradozását, és nagyon örülnénk, ha egy ilyen csinos Wartburg, amely tavaly Berlinben tűnt fel — ott P. L. barátunk kapta lencese végre — egyszerűen bemutatkozna a magyar utakon is

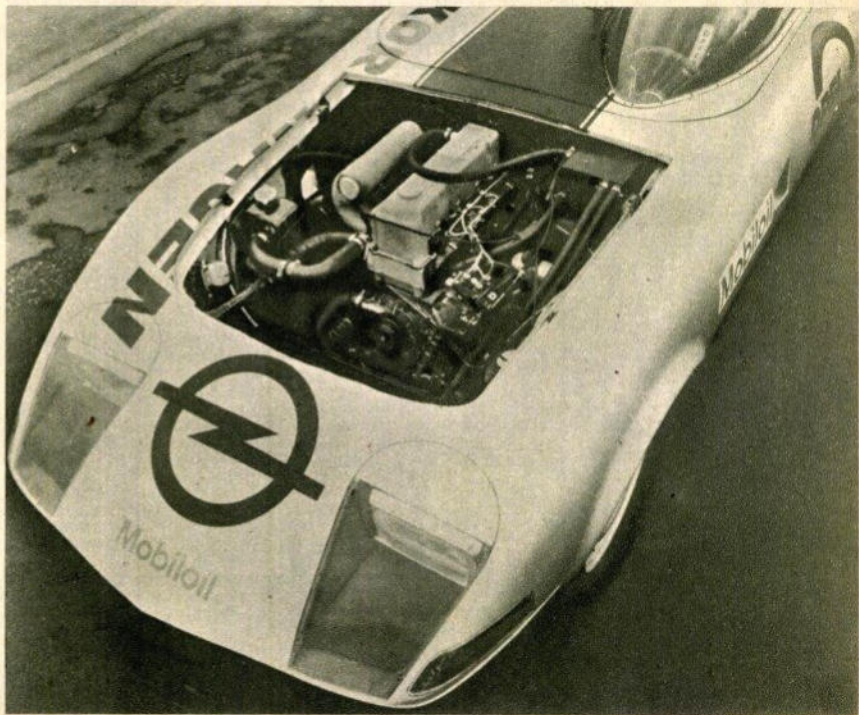


Képes



híradó

Volt már szó erről az autóról is, amikor hírül adtuk, hogy egy dízelmotoros Opel szinte megállás nélkül, több országot képviselő váltott vezetőkkel 10 000 kilométert futott Dudenhofenben, a gyári próbapályán. De nem csupán a távolság, hanem a sebesség is joggal keltett feltűnést, hiszen a dízelmotoros kocsikozben több hitelesített rekordot, illetve világrekordot állított fel. És amíg korábban a végül 197,498 km/óra csúcsot elérő kocsik külsejét mutathattuk csak be, most már megkaptuk azt a felvételt is, amely közelről láttatja a motorteret. Itt „rejtőzik” a négyhengeres, soros hengereirendezésű, vízhűtéses dízel nagyméretű turbófeltöltője is, amelyen üzem közben a kipufogógáz áramlik át. A csekély légeleállásúvá formázott kocscisteben ez a 2096 cm³-es, 4400 percenkénti fordulatinál 95 lóerőt teljesítő motor segítette elő a világra szóló rekordot



AUTÓSOKNAK

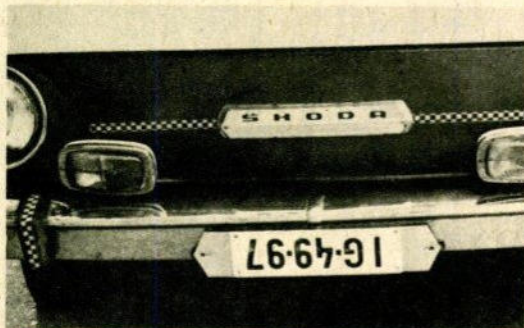
FÉNYEK ÉS TÉNYEK



címen említettük most két időszerű világítási témát. Az egyik, amiről szólnunk kell, az a tény, hogy a Tungstram H-4 típusú izzó — amelynek nemzetközi sikeréről nemrég az AM Híradóban is tettünk említést — nem minden autólámpához használható. Ezt részben azért hangsúlyozzuk itt, mert az Autóker jelezte, hogy mostanában igen sokan keresik náluk ezeket a gyártmányokat, amelyek a hazai piacon egyelőre még nem is kerülnek forgalomba. Ködlámpák, illetve külön felszerelhető halogén-fényszórók viszont mind az üzletekben, mind az egyes szervizekben elég nagy választékban kaphatók. És jól tudjuk, hogy összesen sok autós kíván ilyeneket felszerelni vagy felszereltetni. Jól bevált a rallye-versenyzők autóján mind gyakrabban látható rögzítési mód, az úgynevezett Aba-bilincs alkalmazásával. Ennek a rozsdamentes szorítószalagnak fogazata és csavarja ugyanis nemcsak a megbízható rögzítést, hanem a finombeállítás lehetőségét is adja.

KISSÉ FURCSA

módja a rendszámtábla felszerelésének ez a formája, amelyen joggal lepődünk meg. Még ha sötét éjszaka illesztették helyére így a táblát, akkor sem fogadható el, bár az ilyen munkát jó látsági viszonyok között tanácsos végezni. Úgy tűnik, ezen a kocsin a ködlámpák sem égtek, amikor felcsavarozták az IG-49-97-es hivatalos jelzést. Nekünk nem állt módunkban a kocsi gazdáját figyelmeztetni, de reméljük, azóta mások már megtették ezt...



KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR SEPTEMBER 15-ÉN

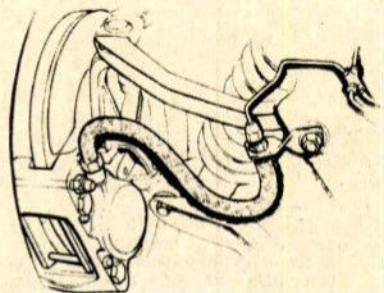
MOSZKVIC	30 784
MOSZKVIC Kombi	503
POLSKI-FIAT-1300	8 486
POLSKI-FIAT-1500	3 275
SKODA	29 102
SKODA Sport Coupé	90
TRABANT Limousine	42 329
TRABANT Kombi	5 634
TRABANT Hycomat	982
WARTBURG Limousine	18 314
WARTBURG de Luxe	14 265
WARTBURG de Luxe tolótetős	813
WARTBURG Tourist	1 900
ZAPOROZSEC	9080
ZASTAVA	2809
ZSIGULI (Budapest)	15 753
ZSIGULI (Debrecen)	8 968

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

SEPTEMBER 24.	Kisvárdá Körmend Miskolc Nyíregyháza Pápa Pécs Szeged Szentés Székestehérvár
OKTÓBER 7., szombat	Keszthely
OKTÓBER 8.	Baja Balassagyarmat Békéscsaba Debrecen Mátészalka Miskolc Nagykörös Nyíregyháza Pécs Siófok Szeged Szombathely Tata Veszprém Zalaegerszeg
SEPTEMBER 28., csütörtök	Eger
OKTÓBER 1.	Bugac Cegléd Debrecen Gyöngyös Győr Gyula Kaposvár Kiskunfélegyháza Kiskunhalas

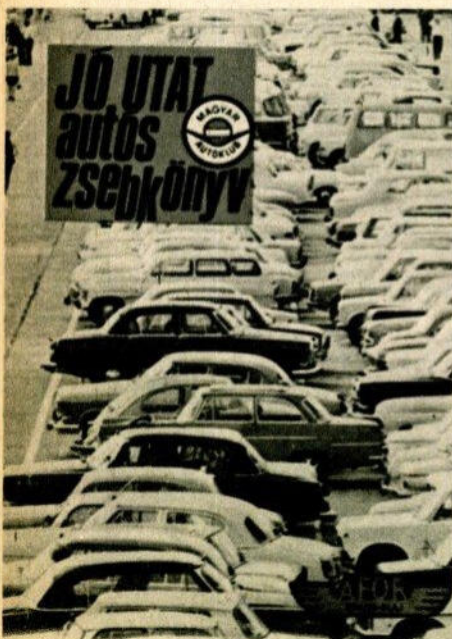
AUTÓS ZSEBKÖNYV

került a kezünkbe. Címlapján a Magyar Autóklub és az Áfor emblémáját viseli. Az Áfor jó ideje évenként megjelentetett „Jó utat” kiadványát és az Autóklub időnként kiadott tájékoztatóját egyesítette a szerkesztő, Moldován Tamás, és valami olyat adott az autósok kezébe —, illetve zsebébe —, amelyről most derül ki, hogy mennyire hiányzott. Felsőrolni is nehéz, mi minden található a könyvecsékben. Mert hiszen első lapozgatásra is rájöttünk, hogy még több is van benne, mint amit a tartalomjegyzék összevontan feltüntet. Tanácsokat kapunk a szervizekről, a javításokról, a műszaki felülvizsgálatról, tájékoztatást a biztosításról, a postai díjakról, a benzinkutakról, az autótársaságokról. Tájékoztatókat találunk a kenési módokról, a gyújtógyertyákról, a gumibroncsokról. Azt is megtudhatjuk, mit kell tennünk, ha új vagy használt autót akarunk vásárolni, ha külföldre kívánunk utazni. A hazai utazáshoz pedig érdekes mini-térképeket is tanulmányozhatunk itt, amelyek segítséget adnak a különböző útvonalakra tervezett autós-kirándulásokhoz. Felsőrolja a jelentősebb helységek fontosabb címeit (mentők, rendőrség, kórházak, benzinkutak, telefonállomások, taxiállomások, biztosítási kirendeltségek stb.). A „Vezetéstechnikai ABC” olyan összefoglalás, amely a leggyakoribb vezető számára is ad valami újat. A könyvecsékét e napokban postán megkapja az Autóklub minden tagja, de osztogatni fogják a benzinkutaknál is.



A FÉKEZÉS

technikáján is kell változtatni, amikor öszlészé, vagyis síkossá válnak az utak. Megemlítjük itt azt a veszélyt is, amelyet az amúgy is csúszós talajra hulló falevelek jelentenek. De az sem közömbös, hogy kocsink fékberendezése milyen állapotban van, amikor a megszokottnál finomabban, érzékenyebben lépünk a fékpedálra. Tanácsoljuk az ellenőrzést, a fékszerkezet tisztítását, beállítását; ennek során kitűnik, hogy a csövek és a csövek csatlakozásai rendben vannak-e. Gyakran tapasztaljuk, hogy a száraz úton még elfogadhatóan fékezhető autó a csúszós felületen veszélyesen viselkedik.



A mióta nemcsak leírások alapján tanulmányozzuk, hogy milyenek a biztonsági övek, hanem nap mint nap használjuk már azokat, kibővült róluk a mondanivalónk is. Erre már utaltunk a legutóbbi, ugyanerről a témáról írott cikkünkben, ahol az öv viselése mellett szóló érveket sorolva az ellenérveket sem hallgattuk el. Szóltunk arról is, hogy a forgalomban levő biztonsági hevederek, csatok és felszerelési tartozékok alkalmazási lehetőségeiről nekünk még sok mindent meg kell ismerünk.

Nos, ebben az ismerkedési szakaszban fogalmazódott meg egy gondolat, amely a régi petróleumlámpához hasonlítja a ma használatos biztonsági övet. Ahhoz a régi-régi világítóeszközhöz, amely egy átmeneti korszakban lehetővé tette, hogy az emberek sötétedés után is lássanak. Éjszaka is tudjanak látni, írni, dolgozni, olvasni. Ez a petróleumlámpa ugyan nem volt tökéletes, nem volt olyan kényelmes, mint a modern villanyvilágítás, de jobb volt, mint a gyertya, jobb, mint a mécses, és óriási volt a semmihez képest.

Ehhez a lámpához ugyan gond volt a gyorsan fogyó petróleumot pótolni, kanócat gyakran kellett szabályozni, nyesegetni, és kormos üvegét tisztíttatni. Amíg azon-

A biztonsági öv, amellyel most ismerkedünk



ban jobb világítóeszköz nem állott az emberiség rendelkezésére, addig a füstölgő lámpában találtuk meg a jó segítőtársat.

Valahogy így állunk most a mai biztonsági övekkel, amelyek lényegesen jobbak, megnyugtatóbbak, mint a korábban ajánlott kapaszkodók, amelyeket az utasok számára helyeztek el a kocsik szerelvényfalán és az ajtókeretek fölött. Ezek a fogantyúk kétségtelenül kölcsönöztek némi biztonságot azoknak, akik egy-egy hirtelen fékezésnél meg tudtak bennük kapaszkodni. Talán ezek voltak a gondolatainkban szereplő gyertyák, a mécsesek, és ezekhez hasonlítva a biztonsági öv — amely nemcsak az utast, hanem az autó vezetőjét is képes rögzíteni — egy lényeges fejlődést, egy ragyogó petróleumlámpát jelent. De talán nem több annál, vagyis még nem a modern, könnyen, kényelmesen kapcsolható villanyvilágítás. Az talán majd az olyan biztonsági öv lesz, amelyet nem kell külön kapcsolgatni, hanem a kocsijának nyitásával, csukásával együtt automatikusan kerül üzemkész állapotba.

A mostaniak bizony adnak némi különmunkát, és be- vagy kikapcsolásuk, hevederük szabályozása, megfelelő csavarodásmentes elhelyezkedésük biztosítása esetenként gondosságot kíván. És előfordul bizony az is, hogy a kocsipadrólátára esik a szalag, amelyre rátaposnak, vagy amikor azt éppen nem használják, kívül csipődik az ajtón és úgy sározódik össze.

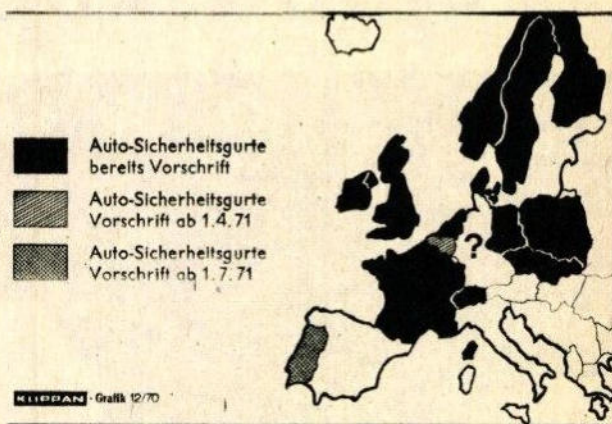
Nem is tagadjuk, hogy a mai biztonsági övekkel még világszerte elég sokat pepecselgetnek az autósok, éppúgy, mint ahogyan a petróleumlámpa is több tennivalót adott, mint a villanykapcsolós világítás.

A biztonsági öv azonban — ahogyan a neve is jelzi — a biztonságot feltétlenül tudja már nyújtani. És amit mi pepecselésnek mondunk, az inkább csak használatának

első napjaira jellemző. Amikor már jó a heveder beszállítása, és megszokjuk az egyszerű mozdulattal zárható és egy mozdulattal nyitható csatok kezelését, akkor már természetessé válik ez a mozdulat.

Hamar rájövünk arra, hogy a becsatolt öv a híresztelések, elképzelések ellenére egyáltalán nem kényelmetlen, nem akadályoz meg semmi olyan mozgást, amelyre egy autóvezetőnek vagy utasának szüksége lehet. És amikor már gyakorlatlan csatoljuk be magunkat, az övvel való bánás nem vesz el több időt, mint öt vagy tíz másodpercet, és ennyivel tarthat tovább a kiszállás is a kocsiból. Ez a kis késleltetés szerintünk viszont éppen arra jó, hogy meggondoltabban, körültekintőbb módon nyissuk a kocsiját, hiszen a biztonsági öv érintése is mindig a biztonságra figyelmeztet.

Ennek ellenére maradnak még nyitott kérdések. Ilyen például az is, hogy a gépkocsi vezetője, aki becsatolja magát az övvel, vajon ezzel eléri-e, hogy a mellette helyet foglaló utasnak mindjárt példát mutat. Vagy ha nem elég az ilyen példa, megkérheti-e a melléje ülőt, hogy szintén csatolja be magát, hiszen éppen az elől ülő utasnak lehet nagyobb szüksége az öv által nyújtott védelemre, hiszen őt éri váratlanabban a veszély.



Emlékezzünk csak a mozdulatokra, amikor a gépkocsi vezető az első ülés utasa elé feszíti a karját, miközben hirtelen fékez. Ilyenkor a védően nyújtott kar a biztonságot kívánja kölcsönözni, az övet szeretné pótolni. A kocsi vezetője ugyanis többnyire előbb és jobban érzi a veszélyt, az ütközést, vagy a fékezés hatását, következményét...

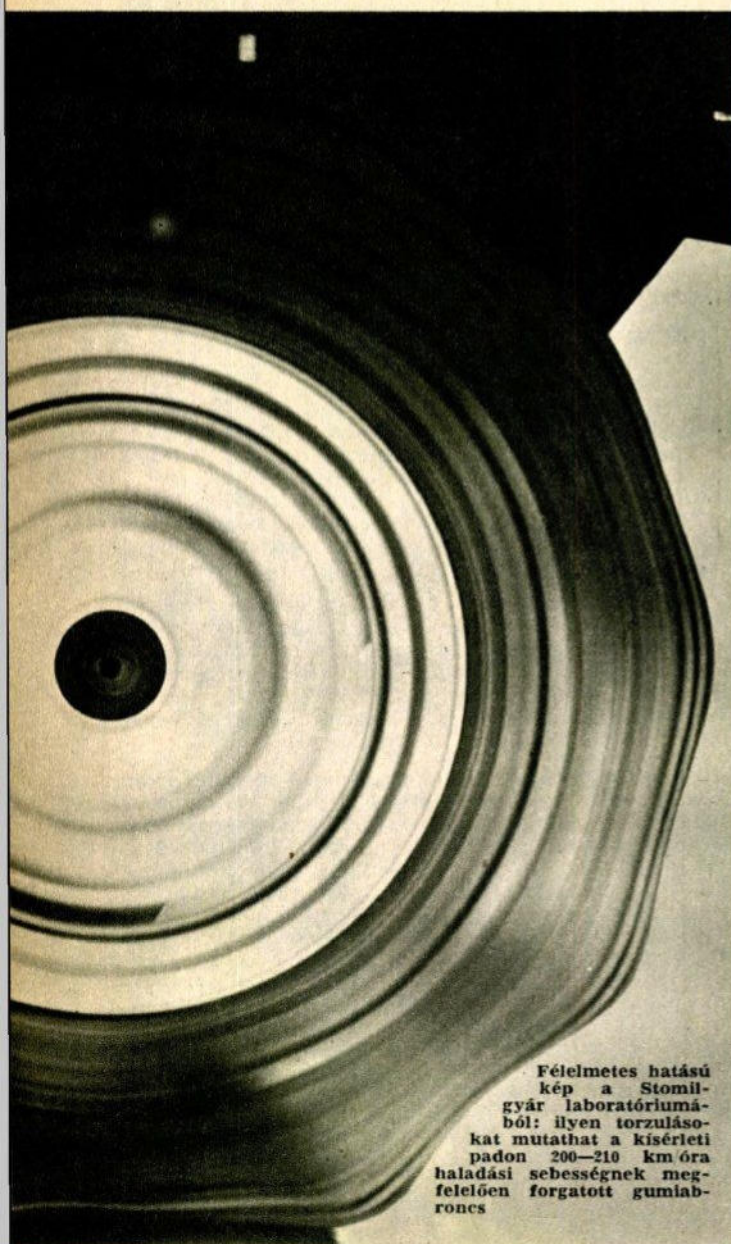
És kell majd még arról is szólnunk, hogyan vélekednek az övet viselő autósokról azok, akik egyelőre nem csatolják be magukat, nem is szereltettek hevedert kocsijukba. Kell bizony erről is beszélnünk, hiszen amíg egy versenyzőnél természetesnek tartják a védősisakot és a védőövet, addig a városban autózgatók esetében egyesek ezt túlzott óvatosságnak mondják.

Pedig ez nem túlzott, hanem nagyon is indokolt óvatosság. Bizonyos védelem azokkal szemben, akik beleszaladhatnak kocsinkba, vagy más brutális manővereikkel készítenek bennünket vad fékezésre, veszélyes kitérésre. Példák ezreivel bizonyítható, hogy a biztonsági öv — amely bár ma még nem automatikusan kapcsolódik, hanem magunknak kell azt becsatolni — városban és országúton egyaránt nagyon-nagyon hasznos védelem. Ha ez nem így lenne, akkor ezek az övek — ezek a még nem önműködően kapcsolódó övek — nem terjednének ilyen gyorsan.

De nézzük csak ezt a térképet és gondolkozzunk. Európa rajzán a feketével jelzett országokban már régóta előírás a biztonsági öv felszerelése. A vonalkázott mezőny területein a múlt év áprilisától, a pontozott területeken a múlt év júliusától látták el övvel az autókat, és a jelek szerint mind kevesebb lesz a fehér folt...



POLSKI- ÚJDONSÁGOK



Félméteres hatású kép a Stomil-gyár laboratóriumából: ilyen torzulásokat mutathat a kísérleti padon 200–210 km/óra haladási sebességnek megfelelően forgatott gumiabroncs

Huszonegy Polski Fiat kocsival — ezek között már néhány új kombi is volt — érkeztek hozzánk a lengyel autósok, a „Barátság” jelszavát hirdető túra résztvevői. Útjuk a poznani rajttól a visszatérésig három hétig tartott és mintegy 7500 kilométert jelentett.

A túrát a 35 ezer dolgozót foglalkoztató *Stomil Gumiipari Egyesülés* szervezte és a lengyel külügyminiszter patronálta.

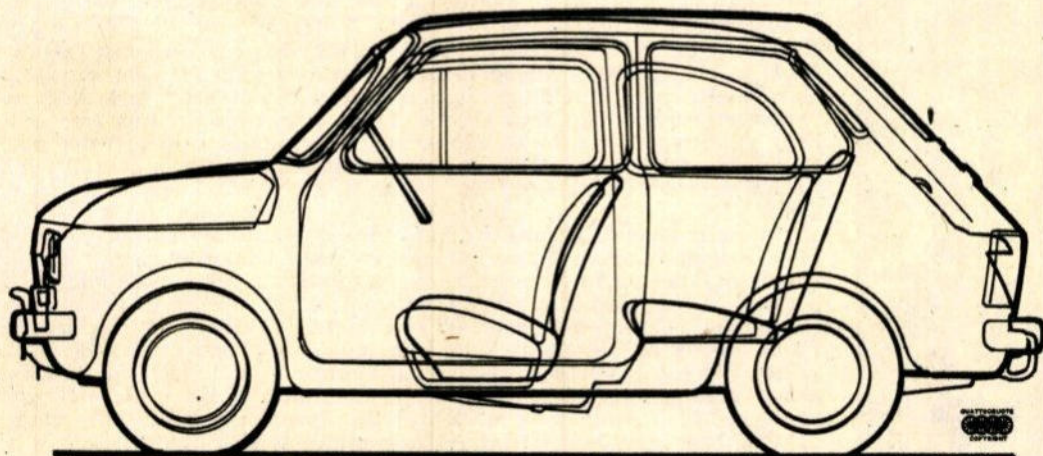
Az augusztus 3—29. közötti autótúrán hét országban igyekeztek népszerűsíteni különféle gyártmányukat, főként a kocsikra szerelt új típusú radiálbroncsokat és más autós-, illetve kempingcikkeiket.

A magyarországi találkozón, illetve a sajtótájékoztatón megjelent *Jerzy Zielinsky*, a Lengyel Nagykövetség tanácsosa is. Ott hallottunk a baráti ország gumiabroncs-gyártásának új eredményeiről, kísérleteiről és terveiről. Többek között *Ing. Tadeusz Andrysiak* gyárigazgató és *Eugeniusz Adamski*, a Stomil Gumiipari Egyesülés vezérigazgatóhelyettese ismertette magát a jól szervezett, érdekes autótúrát és az út során erős próbára tett, 175 SR—13 jelű Stomil radiálköpenyek sokat ígérő tulajdonságait, de a beszélgetés során a lengyel autóipar új modelljeiről is esett szó.

A lengyel delegáció néhány tagja látogatást tett az OGV Cordatic-gyártelepén, ahol *Muzsaj Andrásné*, a gyár főmérnöke kalauzolta a vendégeket, majd búcsúzás előtt a házigazdáknak nyílt alkalmuk arra, hogy megismerjék a Polski Fiatokra szerelt új típusú radiálbroncsokat



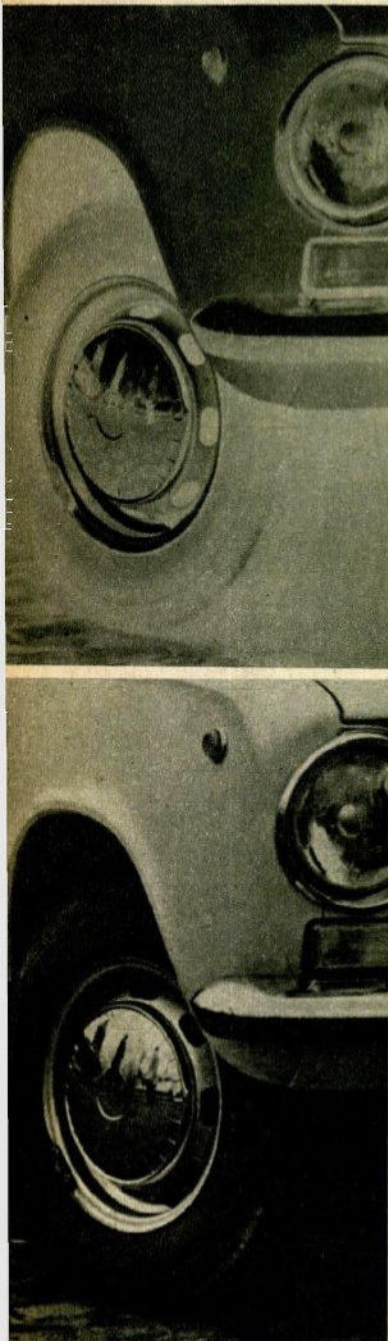
A Krakóban megjelenő lengyel „Przekrój” című képeslap már olyan riportot közölt, amelynek egyik szereplője a legújabb kis Polski Fiat, vagyis a terepjárásra is alkalmas, vászontetős, 126—R típus. Az idei nyáron már egy ilyen kocsival utaztak a tengerpartra, és a kirándulásról, illetve a próbaútról igen kedvező hangon számoltak be. Erről a kocsiról tudni kell, hogy a mostani Torinói Autószalonon bemutatásra kerülő Fiat—126 Limousine adja a licenc alapját. Azt viszont már az év elején említettük, hogy a lengyel autóipar berendezkedik a 126-os modell sorozatgyártására. Úgy látszik, az „R”, vagyis a mezőgazdasági változat (lengyelül a „rolnictwo” szó mezőgazdaságot jelent) előbb születik meg, hogy az ottani kormányprogram értelmében a gazdaságok embe-
rel, a vidéki állatorvosok minél gyorsabban jussanak hozzá a számukra kedvező típushoz. A képeken látható „Jeep-szerű” kocsik ugyan még 500-as motorral fut, de a 126-os végül majd 594 cm³-es, 23 DIN lóerős motorral készül



Ez a rajz a jól ismert, nálunk is gyakori Fiat 500-as körvonalait veti össze a rövidesen piacra kerülő eredeti Fiat—126 típus vázlatával. Ez az ábra az olasz Quattroruote lap legújabb számában jelent meg. Minden eddigi információ szerint ilyen lesz a Polski Fiat 126-os modell is, amelynek szériagyártása azonban 1975 előtt nemigen kezdődik meg. Addig csak a 126—R változat, tehát a nyitott karosszériás kocsik kerülhet a futószalagra. A közlések szerint nemcsak a képeinken látható, most kipróbált felépítménnyel, hanem egy olyannal is, amelynél a hátsó kialakítás 300 kg áru elhelyezésére is nyújt lehetőséget



Hol volt, hol nem volt



**EGY
ELKESEREDETT
ZSIGULIS
PANASZOS LEVELE
EGY SZERVIZRŐL,
ÉS ADATOK
A MUNKALAPRÓL**

A levelet, amelyet az IH-71-86-os kocsijel tulajdonosa, **Holló József** írt szerkesztőségünknek egy úgynevezett tízezres átvizsgálással kapcsolatban, lapunk augusztus 21-én megjelent számában közöltük. A levél sorain mindössze annyit változtattunk, hogy a panaszos olvasónk által megnevezett szerviz nevét, utcáját, telepvezetőjét nem neveztük nevén. Ilyen módon is alkalmazkodtunk a „Hol volt, hol nem volt” címhez, meg ahhoz a gyakorlathoz, amely a máshol és gyakorta előforduló esetek nyilvánosság elé tárását szokta kísérfni, általános tanulságul.

Márpedig tapasztalataink szerint nem ritka, hogy hasonló ügyekben hasonló viták támadnak egy-egy Zsiguli-tulajdonos és egy-egy Zsiguli-szerviz ügyintézője között. Ez sajnos tény. És nagyon örültünk, amikor arról hallottunk, hogy a közölt panaszt és a hozzá fűzött szerkesztőségi kommentárt azóta megtárgyalták az AFIT által összehívott főmérnöki értekezleten is. Annak ellenére, hogy nem írtuk meg, hol és kivel volt összetűzése Holló Józsefnek, hol nem volt gömbcsapszeg, gumiabroncs és visszapillantó tükör a garanciális raktárban.

Nagyon örültünk, hogy az AFIT vezetői „ügyet csináltak” ebből a levélből, és figyelmet szenteltek a mesékből ismert „Hol volt, hol nem volt” forma mögötti tényekre. Nem kétséges, azzal a szándékkal, hogy a jövőben ne nagyon legyen olyan Zsiguli-tulajdonos, aki úgy érzi, hogy nem kiszolgálták, hanem becsapták a vevőszolgálat égisze alatt.

Holló József ugyanis ezekkel a sorokkal zárta levelét, amelynek lényegét a továbbiak megértése miatt itt kénytelenek vagyunk megismételni.

Onnan kezdjük, hogy ez év május 26-án leadta kocsiját a tízezres garanciális átvizsgálásra. Kérte, hogy a tönkrement lengéscsillapítókat és a rossz kerékbeállítás miatt simára kopott gumikat cseréljék ki. Azután így folytatta levelében a panaszokat:

„— Ez hosszabb munka lesz — mondták, hagyjam ott a kocsit... Vidéken lakom, többször érdeklődtem telefonon. Olyan válaszokat kaptam, hogy elsősorban a gömbcsapszeg hiánya miatt — no meg mert gumijuk sincsen — nem tudják megjavítani a kocsit. Ugyanakkor azt is mondták: nagy szolgálatot tennék nekik, ha a Merkurnál a csekkfüzetbe beírnám, illetve beíratnám a gumik számát, hogy azokat majd egyeztetni lehessen. Ezt meg is tettem június 1-én, de június 8-án türelmem már a vége felé járt. Felutaztam hát az Amolyan utcai szervizbe. Ott azt láttam, hogy a kocsihoz két hét elteltével hozzá se nyúltak.

Kérdésemre azt a választ kaptam, hogy nincs még gömbcsapszeg. Ezt hallva, megkerestem a szerviz vezetőjét, iksz-ipszilont, elkezdtem neki panaszkodni, és ezek után mint a mesékben, amikor csoda történik, a szervizvezető utasítására mégiscsak elővettek valahonnan csapszeget! Aznap meg is kaptam a kocsit megjavítva, de mégsem volt teljes az örömmöm. Közölték ugyanis, hogy mivel gumik és visszapillantó tükör nincsen raktáron, addig járjak így nyugodtan a kocsival. Megígérték, jegyzőkönyvezik a gumihányát, megrendelik a gumikat, és ha a gumik megérkeznek, értesítenek vidéki lakásom címén. Megnyugodva — mégiscsak lelkiismeretes emberek ezek — hazamentem a kocsival és vártam. Vártam, vártam, vártam.

Azután, megintcsak én kezdtem érdeklődni. Eltelt másfél hónap, és most megint úgy érzem, nem tudok már tovább várni. Kilátzott a gumi vászra. Reklamáltam. Iksz-ipszilont, az üzem vezetője most pedig a következőket mondotta: Szó sem lehet gumicseréről!”

Nagyjából ez volt a lényeg. És mivel jól tudjuk, hogy nem egy Zsiguli került be és állott már hosszabb-rövidebb ideig az ilyen vagy olyan utcai szervizekben hasonló okok miatt, ez a legutóbb említett eset is jó példát adott arra, hogy további intézkedéseket sürgezzünk. Nem először írjuk le és nem egyedül erre a típusra érve, hogy mindenekelőtt a kocsik futóművének beállítását kell nagyobb gonddal végezni. És azt sem először tesszük szövé, hogy a vevőszolgálatnak a gyártól kiindulva, a gyáriakkal szerződő műhelyeken át jobban kell a vevőket, az autótulajdonosokat szolgálnia.

Ezt most is hangsúlyozzuk, bár mint utólag megállapítottuk, a szóban forgó IH-71-86-os Zsiguli tulajdonosának mintegy 9000 km lefutásáig nem volt különösebb panasza az Amolyan utcai szervize, vevőszolgálatra. Sőt — nekünk azt mondta, hogy gyorsak és készségesek a szerviz emberei, akiket először 1971. július 14-én keresett fel, amikor 1450 km-nél tartott az új kocsival. Ugyanabba a szervizbe vitte az autóját az 5000-es revízióra, oda hajtott be, amikor a kilométeróra 7600-at, illetve 8200-at jelzett. Sőt — jól tessék figyelni —, 7900 km-nél is ott jártak a kocsival azért, mert akkor, jogosnak tartva a reklamációt, kicserélték a két első kerék gumiabroncsait. Erről nem tett említést levelében Holló József, aki egyébként azt sem írta meg nekünk, hogy nem is ő volt ennek a kocsinak az első tulajdonosa...

Az Amolyan utcai szervizben a munkalapok, illetve a megrendelőlapok utólagos átnevezése után viszont ezt kétségtelenül meg tudtuk állapítani.

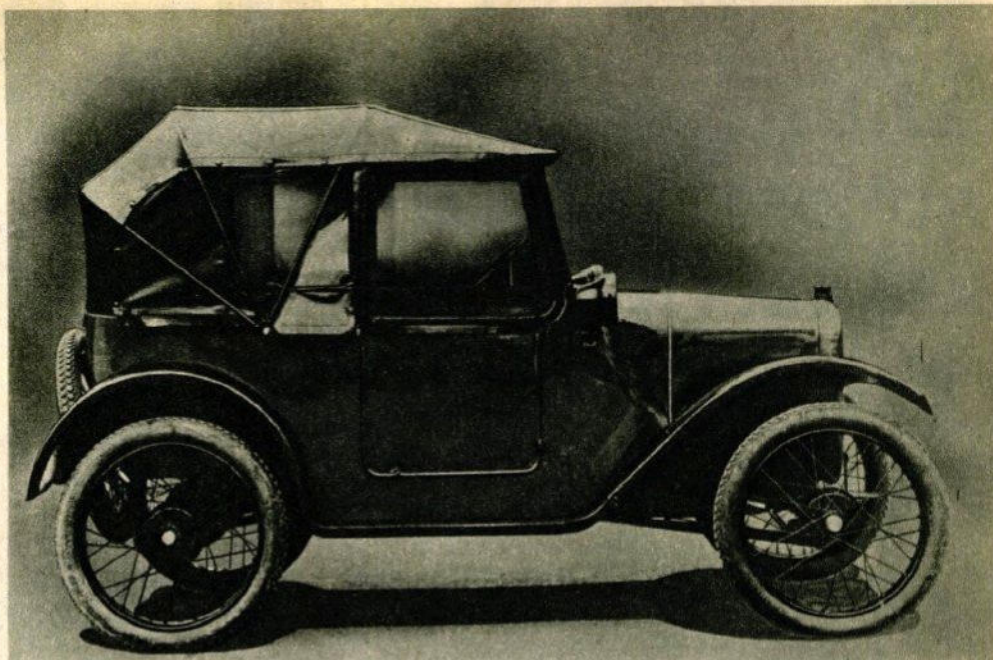
Az is kiderült, hogy ez év május 26-án, amikor már Holló Józsefnek — tehát a kocsi második tulajdonosának — neve szerepelt a garanciális munkák megrendelőlapján, 9950-et mutatott a kilométerszámláló. Nos, a szervizben — ahol levélfrónk szerint, mint a mesékben, amikor csoda történik, mégiscsak elővettek valahonnan csapszeget — nem varázsoltak elő még két új gumit erre a kocsira. Hiba volt tehát az ígéretés, mert ha előbb nézik meg a kartonokat, akkor azonnal feltehető a kérdés: hogyan kerülhet reklamálható állapotba két olyan gumit, amelyek mindössze 7900 és 9950 km között — tehát összesen 2050 kilométert — fut egy autón.

Arra a csodára viszont, amelyik a gömbcsapszeg pótlása körül történt, találtunk magyarázatot. Mégpedig azt, hogy bár május 26. és június 8. között, amikor a szervizben állt ez a kocsi, a garanciális raktárban valóban nem volt ilyen alkatrész, de a szerviz vezetője, belátva a vidékről felutazó autós jogos türelmetlenségét, más készletről pótolta azt. És utólagos vizsgálatunkból az is kitűnt, hogy ezen kívül minden más javítást és alkatrész-cserét még május 26-án, illetve 29-én elvégeztek a kocsin. Ezt is bizonyították a munkalapok, tehát nem holmi hanyagság miatt vesztegelt ott június 8-ig ez az autó...

Sőt, az is bizonyítható, hogy ezek a gömbcsapszerek korábban és későbbben is csak ritkán találhatóak a raktárban. De azt sem nehéz bizonyítani, hogy számos kocsira nem kérnének talán újabb gumit, ha valóban jó lenne a futóművek beállítása. Erdemes tehát tovább vizsgálni egy-egy ilyen panaszos eset nyomán...

L. Gy.

1922



Akik szemléltető példát akarnak arról, hogy fél évszázad, kerek ötven esztendő alatt miként változtak meg a kiskocsi arányai, formai jellemzői, azok eltűnődhetnek e két képen. A tegnap és a ma akár szabványosnak is nevezhető mini-autóit hasonlítjuk itt össze. Abból az alkalomból, hogy 50 éves jubileumát, úgynevezett aranyjubileumát ünneplik most az angliai Austin gyár híres Seven-típusának.

Az ünneplés egyik érdekes eseménye volt, hogy augusztus 26-án egy rallye-t rendeztek a szigetországban, ahol a ma is igen aktívan működő Austin Seven Club tagjai több mint ötszáz ilyen kiskocsival állhattak rajthoz... Igaz, ebből a típusból, amelyet „The most popular car in the World”, vagyis a világ legnépszerűbb kiskocsija névvel illették, a maga idejében, 1922-től 18 éven át mintegy 300 000 példányt gyártottak.

Volt olyan szakasz is, amikor hetenként ezer darabot tudtak előállítani a Seven modellből, amelynek licencét Amerikában, Németországban és Franciaországban is megvásárolták.

Az Austin Seven kocsik, illetve a mintájuk alapján gyártott BMW-Dixi modellek nálunk sem voltak ismeretlenek. Természetesen a harmincas évek körül forgalomba

hozott sorozatok némileg eltértek az 1922-ben kibocsátott kezdeti széria darabjaitól.

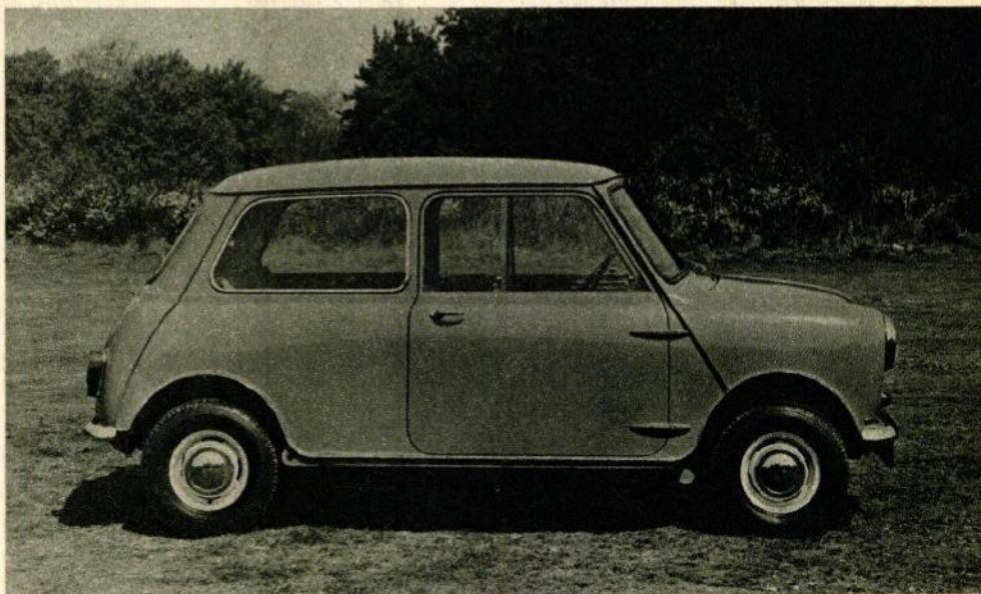
Az alapkoncepció — amelynek fotójával nyitjuk ezt az oldalt —, 696 cm³-es, 2400 percenkénti fordulatonál 10,8 lóerőt kifejtő, négyhengeres, vízhűtéses, soros motorral rendelkezett.

Herbert Austin — később Lord Austin, aki 1905-ben alapította üzemét, amelyből a nevére emlékeztető autógyár kifejlődött — a Seven tervezésénél egy olyan jellegű autókészítésként gondolt, amely az oldalkocsis motorke-repkárt hivatott felváltani.

Egy olyan minit hozott forgalomba, amely bizonyára sok tekintetben nyújtott példát a BMC későbbi híres emberének, Alec Issigonis mérnöknek is. Napjaink modern Austin Sevenjeit — az 1959 nyarán bemutatkozott és azóta is sikeresen futó Mini-változatokat — nemcsak az Austin, hanem több más angol és olasz autógyár nagy sorozatokban állítja elő.

Ezek mind a mai BLMC-hez tartozó autógyárak szinte egységesített modelljei, illetve a licenc alapján ugyancsak szép számmal készülő olasz Innocenti-Minik. De jól tudjuk, hogy az apró kerekű, fronthajtású „dobozok” jóval szélesebb körben is követőkre találtak...

1972





Három különböző, de mégis egybefonódó témának adunk közös helyet ezen a két oldalon. Kezdjük annak az *Autószervez '72* című kiállításnak említésével, amely közvetlenül lapunk mostani számának

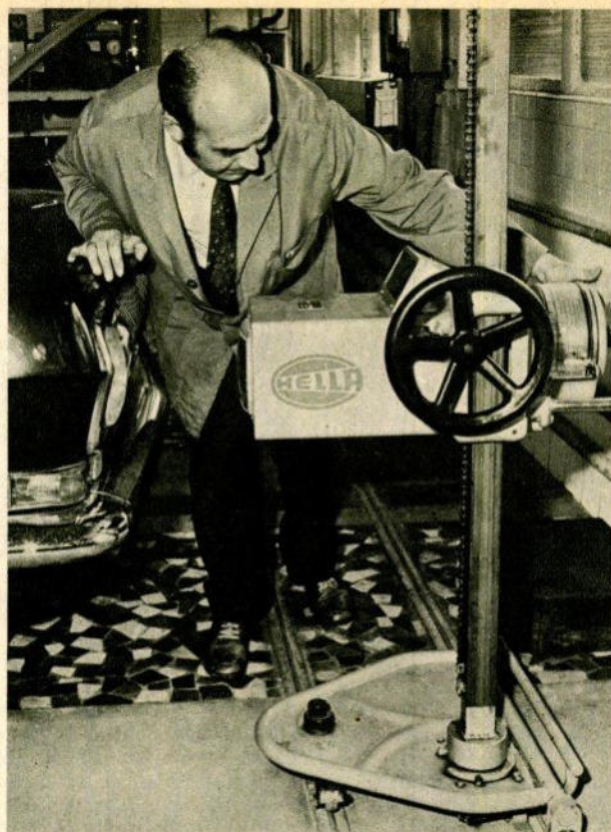
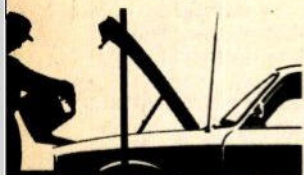
AUTÓSZERVIZ '72 KIÁLLÍTÁS



megjelenése után nyílik. És ugyanitt tudatjuk, hogy egy olyan új AFIT-szervizzel bővül ezekben a napokban a fővárosi hálózat, ahol rendszeresen igénybe is veszik az olyan vizsgáló berendezéseket, műszereket, amelyeknek mintáival nemrég csak a kiállításokon találkozhattunk. Végül egy iskola épületébe pillanthatunk be, képet nyerve arról, hogy milyen keretek között nevelkedhetnek, tanulhatnak azok a fiatalok, akiknek hamarosan már egyéni felelősséggel kell dolgozniuk autóinkon.

Bizonyára ennek az iskolának a növendékei is ellátogatnak szeptember 22. és október 2. között a budapesti Városligetbe, oda, ahol tavasszal a Nemzetközi Vásár autóit nézegethették. Most ugyan nem autók, hanem az autók ápolásához, javításához, szervizellátásához való cikkek, biztonsági berendezések, a szakma sok ágazatát érintő újdonságok sorakoznak ott fel.

Elég talán annyit említenünk, hogy 67 külföldi és 24 hazai kiállító cég, autóiipari tröszt, egyesülés, oktatási intézet, illetve külkereskedelmi vállalat rendez most közös bemutatót. A szomszédos országokból éppúgy, mint a távoli Ausztráliából — például *Repco Ltd., Melbourne* — érkeznek látványok. Többek között az *Armstrong Patens Co.* angliai gyártmányai, az ugyancsak ismert nevű *Blaupunkt*, a *Kienzle*, a *Loba Chemie*, a *Solex* készítményei, a szovjet *Avtoexport* áruí és meglepően sok olasz cég termékei gazdagítják a ma már hagyományosnak mondható őszi Autószervez-bemutatót, amelyet az AM olvasóinak feltétlenül érdemes megtekinteniük.



EGY ÚJ AFIT-ÜZEM BUDAPESTEN

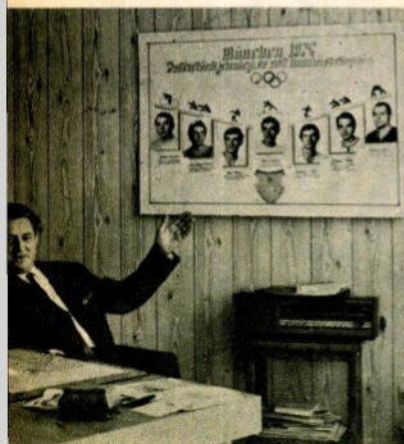


TANÉVNYITÁS ELŐTT A 9-ES INTÉZETBEN

A címben egyszerűen csak kilencesnek jelezzük, de hivatalos elnevezése: 9. sz. „Bánki Donát” Ipari Szakmunkásképző Intézet. A XIII. kerületi Váci úton áll impozáns épülete. Modern tanműhelyét 1960-ban, új iskoláját pedig 1963-ban avatta az autószakma. Azóta az utánpótlás sokezeres gárdája került ki innen az ország különböző autójavító üzemibe. És az idei évnnyitón is 1800 fiatal sorakozhatott fel, hogy osztályaiknak megfelelően kezdjék vagy folytassák a tanulást.

Amikor a szünidő utolsó napján kerestük fel az Intézet igazgatóját, *Csillag Lászlót*, csendes volt az épület, illetve a rádióból jöttek az olimpiai eredményeket ismertető harsogó hangok. Itt is nagyon figyeltek a híradásokra, a nevekre, hiszen külön is érdekelték voltak. Díszes fénykép-tablón tüntették fel, hogy Münchenben az Intézet egykori, illetve jelenlegi tanulóí közül heten is képviselték a magyar sportot. Büszkék lehetnek erre is, de főként a korszerű tanműhelyekre, a már diagnosztikai vizsgálatok oktatására berendezett teremre és a sok-sok saját készítményű, értékes modellre is. No meg az elismert szakoktatóí gárdára is, amely jó csengésű nevet ad a „kilencesnek”.

A tanévnnyitás alkalmából az autósok, az autószakma üdvözlétét tolmácsoljuk az Intézet dolgozóinak, tanulóinak.



Ezekben a csarnokokban, itt, Zuglóban, a Miskolci úton eddig is javítottak, szervizeltek autókat, tehát nem új épület avatásáról van szó. Új viszont itt az AFIT-felirat az egykori minisztériumi autószervez homlokzatán. És ezzel a változással a mostani III. sz. Autójavító Vállalat lett Budapesten a legnagyobb kapacitású AFIT-szerviz.

Négy aknasoron, szalagszerű áthaladással napról napra két műszakban 250 személykocsi alsó- és felsőmosását, belső tisztítását, karbantartás jellegű munkáit tudják itt végezni. Az olajcseréken és a vázszerkezeti zsírzáson kívül a korrózió elleni védő-lefúvás ugyancsak megrendelhető.

Három külön aknasoron a teherautók és a különleges gépkocsik kapják itt az előírás szerinti ápolást, és a reggel 6-tól este 10 óráig nyitva tartó szerviz ezzel a technológiával a személykocsikon kívül naponta 200 nagyjárművet is el tud látni.

A szervizkapacitásra jellemző, hogy a délutáni, illetve az esti órákban várakozás nélkül, az érkezési sorrendben, folyamatosan vehetik munkába a kocsikat. Előjegyzési kötelezettség tehát nincsen, és az esetenkénti készpénzfizetés mellett az itt jól bevált szervizbérlet ugyancsak ajánlható a sietős autósoknak.

Külön szólnak a Miskolci úti Autójavító úgynevezett műszeres állomásáról, amely valóban a legmodernebb felszereléssel áll a személyautók, illetve a személyautótulajdonosok rendelkezésére. A műszeres vizsgálatokat, a diagnosztikai méréseket, ellenőrzéseket viszont csak reggel 7 és délután 15 óra 45 perc között vállalják. Ebben az időszakban viszont bármilyen gyártmányú, bármilyen típusú személyautón elvégzik a vizsgálatokat, egyszerűsített, tehát gyors ügyintézési rendszerrel, megfelelő dokumentációkkal.

Amikor pedig a vizsgálat kimutat valamilyen javítást igénylő rendelkezést, az autótulajdonos eldöntheti, hogy a szükséges munkát vagy munkákat ebben a szervizben vagy esetleg máshol kívánja elvégeztetni.

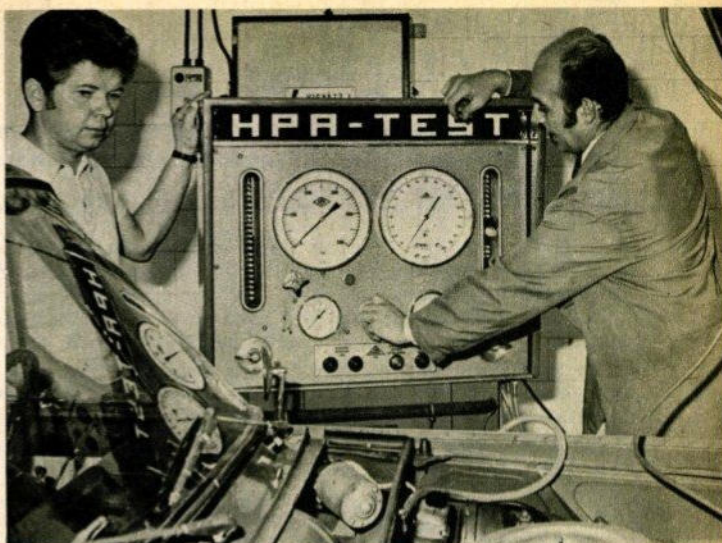
Közismert viszont, hogy ennél a vállalatnál nagy tapasztalatokkal rendelkező szakemberek vannak, olyanok, akik főként *Polski Fiat*, *Moszkvics*, *Warszawa*, *Volga* és *GAZ 69-es* kocsik specialistái.

Az üzem különben a szalagszerű szervizmunkákon kívül jól berendezett alkatrész- és fődarab-felújító részleggel, lakatos, kárpitós, fényező, villanyszerelő, krómozó és természetesen az általános szerelésekre kialakított műhelyekkel is rendelkezik.

És amikor az épület homlokzatára felkerült az „AFIT III. sz. Autójavító Vállalat” tábla, olyan határozatot is született, hogy október 1-től a *Lada*, vagyis a *Zsiguli* kocsik vevőszolgálati munkáinak, garanciális javításainak központi bázisává fejlesztik ezt az üzemet.

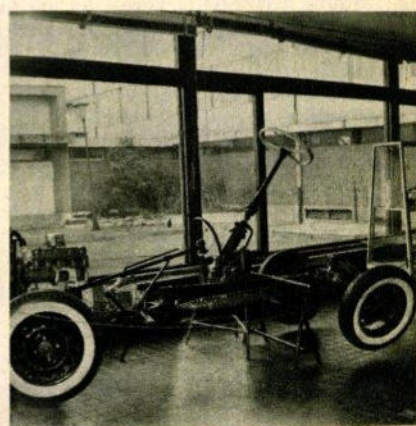
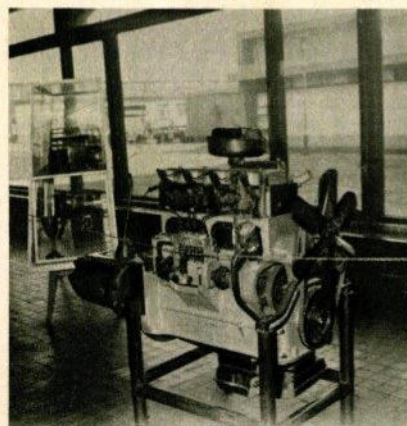
Természetesen az AFIT Lövőház utcai és Lehel úti szervizei és a többi, már korábban kijelölt javítóüzemek változatlanul végzik a *Lada* kocsikon az ilyen jellegű munkákat, hiszen a napról napra jelentősen növekvő *Zsiguli*-park azt sürgeti, hogy mind több helyen rendezkedjenek be erre a típusra.

Varga Ferenc



A fényzorók beállítására, a motor teljesítményének és fogyasztásának mérésére vagy akár a lengéscsillapítók tökéletes vizsgálatára egyaránt a legmodernebb műszereket használják az új AFIT-üzemben. Címük: Bp. XIV., Miskolci út 157. Telefon: 831-120.

(Varga Ferenc felvételei)



(Almássy Tibor felvételei)

MOTOROS ÉLET



AZ MTSZ ORSZAGOS MOTOROS BIZOTTSAGANAK ROVATA

DUNÁNTÜLI MOTOROSTALÁLKOZÓ

Az idei év mostoha időjárás körülmények közt megrendezett motorostalálkozó után a szombathelyi találkozón kellemesen érezték magukat a résztvevők. Hűvös reggelek és esték között ragyogó napsütéses időben ismerkedhettek Szombathely és Kőszeg környékével a győri, szegedi, budapesti, nagyatádi és az egyéb dunántúli helységekből érkezett motorosok.

Ki-ki tetszése szerint vett részt a városnéző sétán, vagy a távolabbi kirándulásokon, a műszaki és Kresz-vetélkedőn. Bus Antal sporttárs törökországi képes túrabeszámolója távoli vidékek lehetőségeit ismertette.

A találkozót utolsó napján tartott motoros ügyességi versenyen klubtagok és klubokon kívüli jelentkezők mérték össze vezetéstechnikai képességüket.

EREDMÉNYEK. 50 KCM: 1. Király Géza (Szombathely) — 2. Perjési Frigyes (Győr) — 3. Kertész Gábor (Szombathely) — 150 KCM: 1. Tóth András (Szombathely) — 2. Nics Károly (Győr) — 3. Nagy Aladár (Győr) — 250 KCM: 1. Vág László (Kinizsi Bp.) — 2. Bús Csaba (Kinizsi Bp.) — 3. Szentgyörgyi Ernő (Szombathely).
A klubok létszámhoz viszonyított **MOZGÓÍTÁSI VERSENYEK** eredménye: 1. Kinizsi Bp. 1155 pont — 2. Győri MK 906 — 3. KLTE MK Szeged 688 pont.

A legnagyobb abszolút létszámmal — mint általában az idei találkozók mind egyikén — a győri motorosok jelentek meg, s ezzel megnyerték a külön emlékszlót és oklevelet.

BUDAPESTI MOTOROSTALÁLKOZÓ

A fővárosi motorosklubok és KISZ-szervezetek másodízben rendezik meg találkozójukat október 1-én — Klastrompusztán. A részt vevő szervezett és egyéni motorosoknak október 1-én 9.30-ig kell beérkezniük, hogy a mozgósítási versenyben részt vehessenek.

A találkozó programja:

10 órákor: Tréfás motoros vetélkedő (vírszivés, lassúsági verseny stb.)

11.30 órákor: Motoros akrobata bemutatás

13.00 órákor: Motoros ügyességi verseny (kategóriák: 50 cm³ alatt, 50—175 cm³ között, 175 cm³ felett)

16.00 órákor: Ünneplés eredményhirdetés.

Valamennyi versenyszámra a nevezést érkezéskor kell leadni. A találkozó első három helyezettje oklevélben és értékes tárgyjutalomban részesül.

Minden szórakozni vágyó budapesti motorost KISZ-tagságra és korra való tekintet nélkül szeretettel várnak.

TÚRAMOTOROS HÍREK

A Kaposváron működő legnagyobb Természetteremtés-egyesület, a Zselic Sportkör elhatározta, hogy túramotoros csoportot alakít.

A Zselic SK, amely rendkívül aktív tevékenységet folytat, most a motoros turizmussal is hozzájárul hazánk szép tájainak megismeréséhez. A motorosok úgy gondolják, hogy a csoportban még

jobban kialakul az összetartozásuk, és következő lépésként egy önálló motorosklubot szeretnének létrehozni. Máris részt vettek két motoros túrán, el látogattak Balmazújvárosba és a balatoni talákozóra.

Budapestben is alakult egy túramotoros csoport a Konverta Vasas Sportkör kebelén belül. Az angyalföldi motoros csoport 10 fővel kezdte meg működését. Pontos címük: XIII., Béke u. 21/29.

KOMÁRRAL

a szülőföldjén

Nem csoda, ha az ember hitetlenkedve hallgatja a természetes **Kornéli Lászlót**, aki ha mérlegre áll, 110 kiló előtt nem áll meg a mutató. És ha azt is tudjuk, hogy ezt a ma 52 éves embert betegség miatt százalékolták le, akkor alig hihető, hogy elvállalt és teljesített egy 2500 kilométeres lengyelországi túrát.

És hogy ez a teljesítmény nem csekélység, bizonyítja a Bydgoszcz-ban megjelenő „Toib Robotnicza” című újság első oldalán megjelenő kis írás **Kornéli László** fényképével. „Komárral Budapestről” volt a cikk címe, amely alatt így írt a lengyel kolléga.

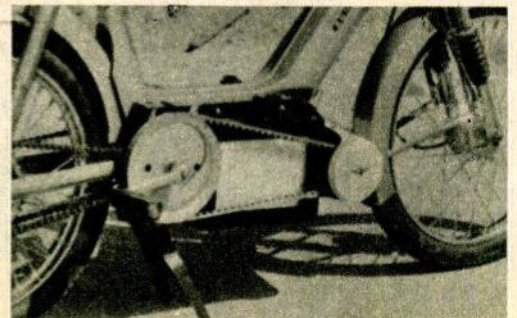
Talán találkozott vele olvasóink az országúton. Szimpatikus, idősebb úr, sportsapka a fején, sietség nélkül vezet Komar kismotorját, és mosollyal illeti a mellette elhaladókat. Szinte hihetetlen, hogy ez a „séta” Budapesttől Bydgoszczig tart. A nem mindennapi motoros turista neve **Kornéli László**, fémcsiszoló, aki sokáig dolgozott a gépiparban, s nyugdíjazása után elhatározta, hogy Komar kismotorjával meglátogassa lengyel barátait. Pedig sok barátja van. Több évig aktív sportoló, jelenleg autósportbíró, ezen kívül a budapesti Bem József Klub tevéleges tagja. Szoros kapcsolatban van a lengyelekkel és innen a sok barát.

Megkérdeztük a kedves motorost, hogyan született a „Komar-túra” ötlete. Úgy, hogy az idei Budapesti Nemzetközi Vásáron találkozott **Henryk Kotlarek** mérnökkel, aki meghívta őt Bydgoszczba, a Komar-gyár meglátogatására. Eddig mintegy 35 ezer kilométert járt meg motorjával, amely 4 éves, de még többet is ment volna vele, ha egészsége és ideje engedte volna.

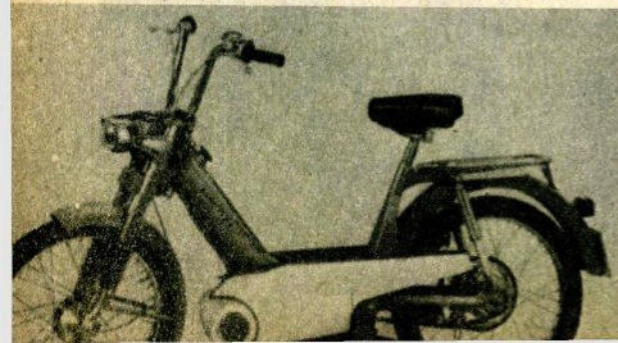
A lapunk nyomdába adása idején megnyílt kölni Nemzetközi Motorkerékpár-kiállításon több gyár is bemutatja villanymotorral meghajtott járművét, de azt a kiállítás megnyitása előtt titokban tartja. Egyedül a Zündapp-gyár hozta nyilvánosságra előre is a csupán tanulmányának nevezett mintapéldányát, amelynek egy 500 wattos Bosch-motor a „motorja”. A valóban teljesen hangtalanul suhanó moped még nagyon messze tart a sorozatgyártásra alkalmas állapottól, de első lépésnek nem rossz a környezetre — és embertársaink hallószerveire — ártalmatlan jármű keresésének meredek útján. (Az IFMÁ-ról egyébként munkatársunk, Rózsa György helyszíni tudósítást ad következő számunkban.)

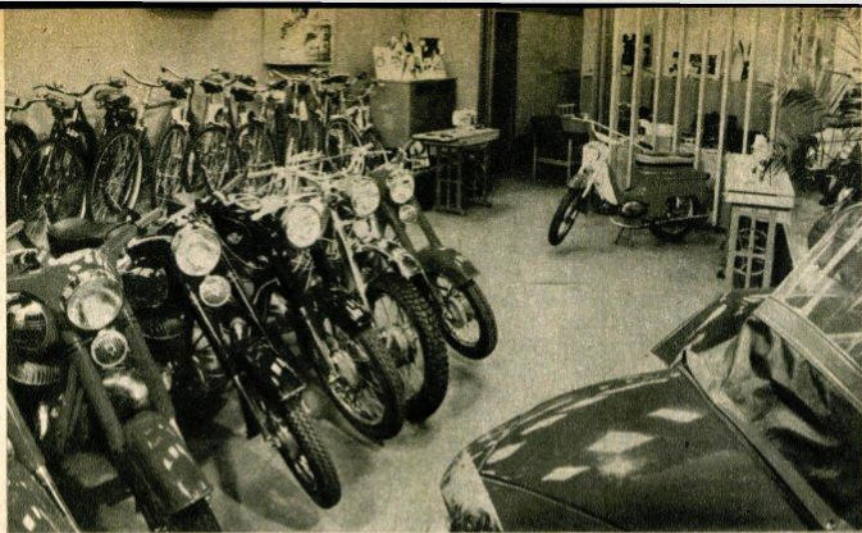
Elektromotor az IFMÁ-n

Az elől elhelyezett 500 wattos Bosch-motor röpsúlyos kuplung közbeiktatásával, bordásékszíjon át hajt, óránként 20—25 km-es tempóban. A szíj mögött látható a nagyméretű, fehérhásas akku, amely — és itt a bökkenő — összesen csupán mintegy 30 km-re elegendő erővel rendelkezik



Első tekintetre alig vehető észre, hogy nem egy hagyományos motorral meghajtott mopedet látunk





Milyen motorkerékpárok kerülnek az üzletbe?

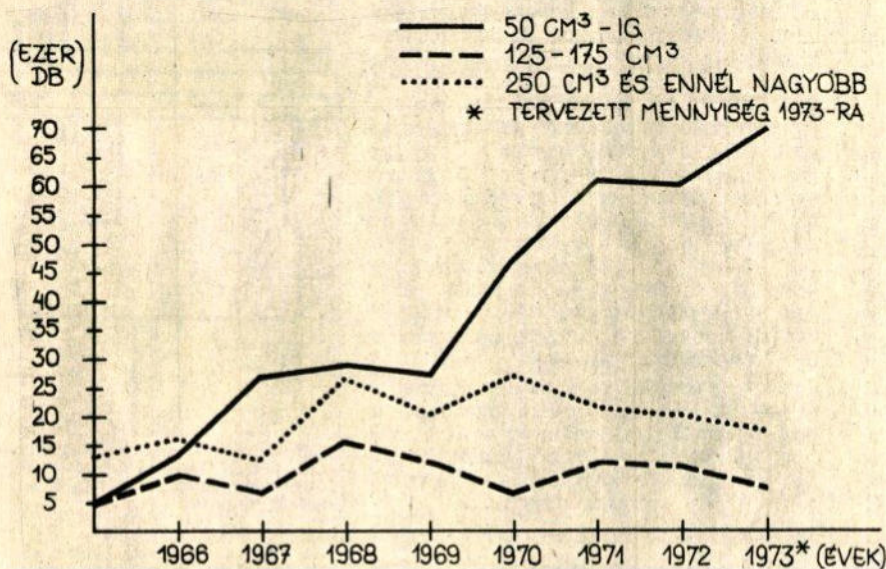
Van-e — és lesz-e — elegendő választék a motorkerékpár-vásárlók számára? — tette fel a kérdést az Autó-Motor szerkesztősége a Belkereskedelmi Minisztérium illetékes osztályán. A választ az Iparcikk-kereskedelmi Főosztály Műszaki Osztályának vezetője az alábbiakban adta meg.

Az 50 kcm-nél nagyobb motorkerékpárokból 1973-ban várhatóan megfelelő lesz a mennyiségi és típusválasztéki kínálat.

Az eladásra kerülő járműveket két csoportra osztjuk. Az 51 kcm alattiak a „kismotorok”, függetlenül attól, hogy rendszámkötelesek-e vagy nem. A másik csoportba, a „nagy motorok” kategóriájába kerülnek az 50 kcm-nél erősebbek.

A csoportokat már azért is fontos megkülönböztetni, mert jellemzőik erősen különböznek a kereskedelmi forgalomban. Ennek szemléltetésére mutatjuk ezt a grafikont:

A MOTORKERÉKPÁROK KISKERESKEDELMI FORGALMÁNAK ALAKULÁSA



Még egy fontos kérdést kell tisztáznunk. Jelenleg és a jövőben milyen célpontok szolgálnak a kis- és a nagy motorok? Közlekedési eszköznek nevezhetjük-e azokat, vagy valami újabb megjelölés illik rájuk? Anélkül, hogy állításunkat bővebben indokolnánk, kijelenthetjük, hogy hazánkban jelenleg túlnyomórészt közlekedési eszköz a motorkerékpár.

A fejlődésnek egy későbbi szakaszában azonban áttevődhet a súlypont a sport, a hobby vonalára. Hogy mennyiben közlekedési és mennyiben sporteszköz a motorkerékpár, az abból a szempontból is fontos, hogy

megállapíthassuk a jövőben várható keresletet. Kétségtelen, hogy amilyen mértékben csökken a motorkerékpárok közlekedési eszköz jellege, ugyanolyan, vagy még azt is meghaladó mértékben esik vissza az irántuk megnyilvánuló kereslet. (Ez a megállapítás természetesen csak a nagy motorokra vonatkozik.) Ugyanakkor a kismotor-kategória ellentétes irányt képvisel.

Ma még a legtöbb ország statisztikája a közlekedési eszközök nagy csoportjában tartja nyilván a motorkerékpárt. És ez bizonyos szempontból helyes, de a szakirodalomban már

egyre-másra vitatják ennek megalapozottságát. Egyes országokban a vásárlók ma már nem a közlekedési, hanem a szórakozási igényüket akarják kielégíteni a motorkerékpárral. Mi a helyzet ezzel kapcsolatban Magyarországon? A feleletet a grafikon görbéjén látjuk, amely szerint csökken a nagymotorok iránti érdeklődés, ugyanakkor a kismotorok forgalma meredeken ível felfelé.

A kereskedelem tehát 1973-ban arra számíthat, hogy a nagymotorokképpárokból kevesebbet értékesíthet, mint az idén, és változatlanul növekvő lesz az érdeklődés a kismotorok iránt. Így tehát jövőre négy gyártmány nyolc típusa közül választhat majd a motorkerékpár-vevő. A hazai gyártmányokból három modell (T5, P10 és P20) és a külföldiekből legalább öt modell (MZ 125, 150 és 250 kcm — az utóbbiból előreláthatólag két típus lesz —, Jawa 250 kcm — esetleg 350 kcm és IZS 350 kcm) lesz a választék.

A kismotorok közül bővíteni kívánja a kereskedelem a rendszámentes típusok részarányát, de megfelelő mennyiségű vizsgaköteles kismotor is várja majd a gazdáját. Arra már most számíthatunk, hogy jövőre és a következő években egyre növekszik majd a kereslet e típusok iránt.

Nem kétséges, hogy a gépkocsialomány bővülése is hozzájárul ahhoz, hogy csökken a nagymotorok iránti kereslet, és ugyanakkor fokozódik az érdeklődés a kismotorok iránt. Ez utóbbiak egyrészt a nagymotorok helyett jelennek meg a forgalomban, másrészt kisegítő szerepet kapnak a helyi és a rövidebb helyközi közlekedés lebonyolításában, valamint az egyre növekvő szabad idő felhasználásában.

A következő években évi 70—90 ezer kismotorokképpár eladását is lehetségesnek tartjuk, éppen ezért lenne fontos a hazai gyártás megindítása. Eddig is csak a behozatalból tudta a kereskedelem fedezni a keresletet — és éppen ezért akadozott is időnként az ellátás. Véleményünk szerint újra kellene foglalkozni a már elvetett gondolattal, a hazai gyártás megszervezésével.

Amellett, hogy gazdaságosan lehetne itthon is kismotorokat gyártani, azért is tartjuk fontosnak a hazai gyártást, mert így biztosítottnak látszana az alkatrészellátás.

Dr. Bokor György
osztályvezető

A választ köszönettel vettük, noha az nem volt teljesen megnyugtató. A nyilatkozatban említett 8, esetleg 9 vagy 10 modell, illetve négy márka nem nevezhető kielégítőnek még a valutáris helyzetünk parancsolta szerénység mellett sem. Gondolunk itt a lengyel, jugoszláv, bolgár és román motorkerékpárok behozatalának lehetőségére, amit tudomásunk szerint eddig meg sem kíséreltünk...

Hasznos tudnivalók a dugattyúgyűrűkről

A legtöbb motoros úgy tudja, hogy a dugattyúgyűrűnek csupán tömítési, dugattyúvezetési, valamint hőelvezetési feladata van. Nos, a kétütemű motornál (és a nálunk futó motorkerékpárok majdnem mind ilyen rendszerűek) még egy munkát végeznek a gyűrűk.

Motorjainknál ugyanis a gázoszlopot nem is annyira a dugattyú pereme, mint sokkal inkább a felső dugattyúgyűrű vezérli.

Talán akadnak olyan motorosok is, akik még nem tudják, hogy a kétütemű motornál „lazábbra” kell hagyni ezt a felső gyűrűt, nem úgy, mint a négyüteműnél. Miért? Azért, mert a kétütemű motor hengerének a szívó és a kiömlő oldala között nagy a hőkülönbség. A jól illesztett dugattyúgyűrű besül a hornyába és feladatát átveszi az alatta levő gyűrű. Csak hogy emiatt bizonyos mértékig eltolódik a vezérlési idő, amelynek nyomán romlik a motor teljesítménye. Továbbá a forró kiömlő gázok nagyobb felületen érintik a dugattyú palástját, amely olyannyira átveszi a hőt, hogy megszorulhat.

Mindentek ellenszere az a függőleges irányú csekély (0,2 mm) mozgás, amelyet a felső gyűrű illesztésénél biztosítunk.

Hogy mi ennek a módja?

Rögzítsünk egy sík falra egy ív csiszolóvászna, amelyen körkörös irányban dörzsöljük a lapjára fordított gyűrűt. Az egyenletes nyomásról az a vékonyabb kis falemez gondoskodik, amellyel a gyűrűt a csiszolóanyagra nyomva mozgatjuk. A gyűrű rögzítéséről három apró, fejtől megszabadított szög gondoskodik, amelyek megszabják a gyűrű mozgási határát. A szög kiálló része természetesen alacsonyabb, mint a gyűrű magassága. A munka eredménye hamarosan jelentkezik, amit a horonyba helyezett gyűrű mozgása bizonyít.

Azt aligha kell hangsúlyozni, hogy az ilyen módon kezelt gyűrűt nagy gonddal mossuk meg, mert a csiszolóanyag egyetlen szemé is már csúnya és jóvátehetetlen nyomot tud hagyni a henger falán.

A rugalmasságát megtartó öreg gyűrűt — belül — festékpontocskával jelöljük meg, hogy visszaszerelésnél a jól illeszkedő a régi helyére kerüljön, ahol jobban tömit, mint egy új gyűrű.

Miután a dugattyúgyűrű üvegkemény, tehát játszva elpattan, csak némi segítséggel tudjuk a hornyából épségben el-

távolítani. E célra néhány lesímtott élű bádoglemez-csík szolgál, amely a visszaszerelésnél sem nélkülözhető (lásd a rajzot). A nagyobb faladák külső rögzítésénél használatos lemezszalag kitűnően megfelel erre a célra.

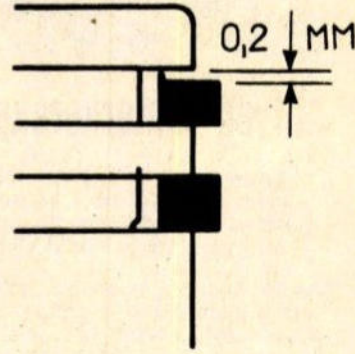
A dugattyúhoronyban talált égéstermék egy megfelelően köszörült, törött gyűrűvég távolít el a legeredményesebben; de ha nincs a háznál köszörű, még akkor is megteszi a preparátlan törött gyűrű. Annyi bizonyos, hogy ez a munka is fokozott óvatosságot kíván, akárcsak a többi tevékenység a lágy anyagú dugattyún, mert különben a megcsúszó kemény gyűrű belemar a horony puha falába.

A dugattyú gyűrűzésénél ügyeskedjünk, mert a törékeny gyűrű könnyen elpattan, ha azt a dugattyú átmérőjénél nagyobbra akarjuk nyitni. (Ennek elkerülésére kellene az imént említett lemezcsíkok.) És bármennyire is óvatosan dolgozik az ügyes motoros, a gyűrű úgy viselkedik a szerelés alatt, mint a szappanbuborék, ezért legyen a szereléskor kéznél néhány tartalékgyűrű.

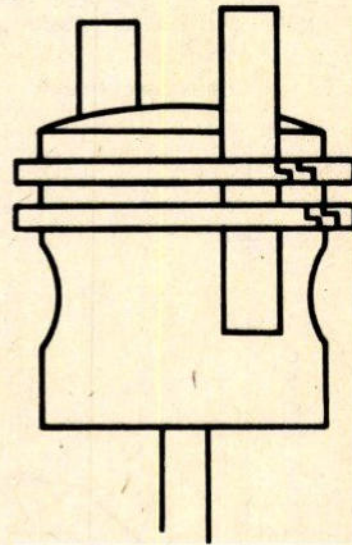
A kétütemű motor dugattyúgyűrűjét elfordulás ellen a horonyba süllyesztett, fej nélküli szegecs rögzíti, ez akadályozza meg, hogy a gyűrűvégek a henger falába vágott ablakokhoz kerülhessenek, ahol beakadhatnak és ott súlyos károkat okozhatnak.

A gyűrűket felülről húzzuk a dugattyúra, mégpedig először a legalsót ugratjuk a helyére (természetesen a bádoglemez segítségével), utoljára a felső gyűrűt helyezzük el. A tökéletesen megmosott, felgyűrűzött dugattyút beolajozzuk, majd az előzőleg vékony lemezből hajlított és kinyitható „gallérral” hornyaiba kényszerítjük az onnan kinyomódó dugattyúgyűrűket. És amikor a hengerbe vezetjük az olajtól síkos dugattyút, a henger pereme úgy tolja le a gallért, hogy a gyűrűk közben nem tudnak kiszabadulni a hornyukból. Persze nem törvény ez a „gallér”, idegen segítséggel és némi ügyeskedéssel enélkül is helyére parancsolható a felgyűrűzött dugattyú.

Ha új gyűrűkkel ajándékoztuk meg a motorunkat, bánjunk vele óvatosan, az első néhány száz kilométeren ne üldözzük, hogy a gyűrűk megcsinálhassák fészkuiket, s ezáltal lehetővé tegyünk a jó motor teljesítmény visszaszerzését.

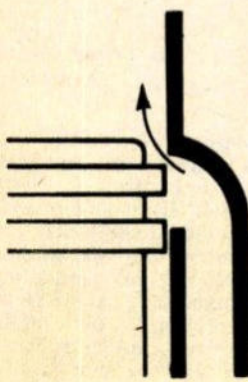


Ennyi mozgása legyen a felső dugattyúgyűrűnek

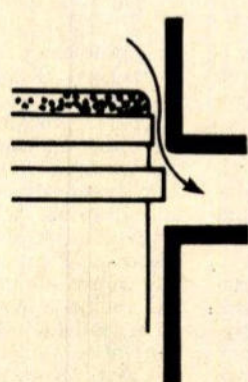


Két lemezcső segítségével törés nélkül le-felszerelhetők a dugattyúgyűrűk — ha elég óvatosak vagyunk

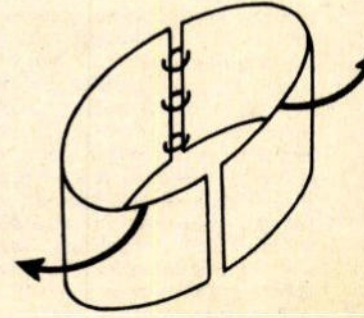
Az ügyes motoros könnyen barkácsol magának ilyen, vagy ehhez hasonló széthyitható „gyűrű-gallért”



A rugalmasan elhelyezkedő dugattyúgyűrű biztosítja többek között a jó tömítést



Teljesítményvesztést okoz a hornyába szorult dugattyúgyűrű



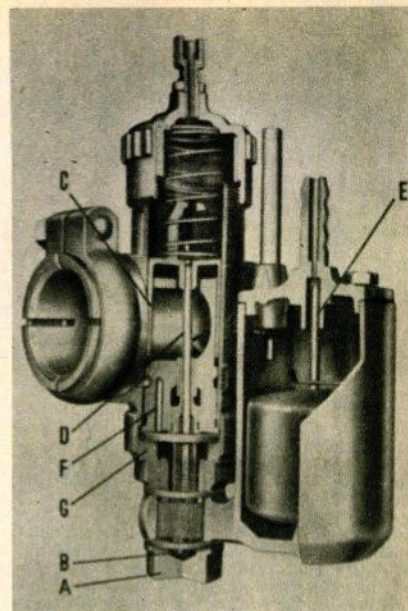
JIKOV - PORLASZTÓ

Aligha akad magyar motoros, aki nem hallott volna a Jikov porlasztóról (bár a legtöbben Jawa-karburátor néven ismerik). Nos, ez az ismeretség senkiben sem hagyott rossz emléket: ez a porlasztó nem adott okot bosszankodásra. Egyszerűségével, könnyű szerelhetőségével és főleg kedvező üzemenyag-fogyasztásával a motorosok barátja lett.

Ceszké Budějovicében áll a „Motor” nevű gyár, amely kizárólag porlasztók és szivattyúk előállításával foglalkozik. „Jikov” védjegyű termékeit a Skoda, a Tatra, a Jawa és a CZ valamennyi típusán használják fel. A gyár cikkei a nagy világversenyeken — mint például a Nemzetközi Hatnapos Motorkerékpár-versenyen — állták ki eredményesen a tűzpróbát. Ahhoz, hogy a „Motor” termékei megüssék a világszínvonalat, kísér-

leti és fejlesztési műhellyel kell rendelkeznie, ahol a prototípusok készülnek. A szakemberek szerint ez a „műhely” a legkorszerűbb gépekkel és műszerekkel van felszerelve. De mert a gyár súlyt helyez termékei tökéletes szervizelésére, valamenyinyi szakműhely számára ellenőrző-műszert ad ki, amely alkalmas a Jikov-szerelvények pontos beszábozására.

Az új, JKS—3 jelű műszer négy munkafázist végez el. Elsőként a porlasztó beállítását, majd a hozzá kapcsolódó szabályozó-elemeket ellenőrzi, ezt követően a porlasztó működésével kapcsolatos segédberendezéseket és végül a szivattyú munkáját kontrollálja. A műszer nemcsak pillanatok alatt mutatja ki a hibát, hanem azt is „közli” hogy mi a javítás módja.



- A — Zárócsavar szűrővel
- B — Főfűvóka
- C — Fojtóharang (tolattyú)
- D — Fűvókátű
- E — Üszótű
- F — Betét
- G — Keverőház-rögzítő

Így szeretné a motoros

Két szegedi olvasónk ragadtott tollat, hogy hozzászóljon azokhoz a cikkeinkhez, amelyekben a tervezett motorosöltönyöket ismertettük.

Örömmel olvastuk lapjokban a motorosok egészségvédelme érdekében tett ruházati piackutatásokat. Annál nagyobb az örömünk, mert már van is vállalat, amelyik tudná és merné is gyártani ezt az öltönyt. Azonban szeretnénk mi is egy-két gondolatot a cikkhez hozzáfűzni.

Amint megláttuk az augusztus 21-i AM-ben a fényképet a hölgyről, néhány problémánk vetődött fel. Sokszor kerülünk olyan helyzetbe, amikor többszáz kilométert is kell hajtanunk esőben, és ilyenkor érzi igazán a motoros, hogy a nyaka, a dereka és (a pótolhatatlan kiscsizma ellenére is) a bokája mennyire ki tud húlni. Bár a képen nem látszik, hogy ennek elhárítása érdekében mit csináltak a ruha problémás részein, de szerintünk ahhoz, hogy ez igazán örömet is okozzon, szorosan össze kell fogni a nadrágot és a dzsekit.

Ezért gondoltunk arra, hogy szükség szerint egy felhajtható, magasított gallérral is lehetne a nyakat védeni, amit elől, átlapoltan lehetne kapcsolni. A nadrágot úgy kellene kiképezni, hogy széles nadrágszij-bújtató is legyen rajta. A dzsekit is ilyenekkel kellene ellátni, az aljától 10—15 cm-re, természetesen belülről, de kissé eltoltan. Ha ezeket egy nadrágszijjal felfűznék és jól meghúznák, utána lehetne a dzsekit begombolni, illetve összezárni. Ekkor, úgy hisszük, nem sok levegő jutna a derékrészhez.

A motorra való felüléskor a nadrágszár felcsúszik, tehát ezzel számolni kell, hogy ezek után is takarja a lábbelít.

Ezenkívül belülré valami gumis szorítóra gondolunk. Ha már ilyen sokat kérünk, talán csekélység lenne az, hogy a ruhától függetlenül (nem mindenkinek egyforma nagyságú a keze) lehetne kapni ilyen vízhatlan anyagból készült vékony, de meleg kesztyűt, amit szintén a dzseki ujjá alá lehetne bújtatni.

Ezzel a néhány gondolattal szeretnénk bővíteni a szakemberek „milyen legyen, hogy jó legyen” amúgy is gaz-

dag tárházat. Miként mások, úgy mi is szeretnénk egészségesen hazatérni kirándulásainkról, amikor nekünk kell alkalmazkodnunk az időjáráshoz.

Előre is köszönjük, ha elképzeléseinkből sikerül valamit is valóra váltaniuk a ruhatervezőknek.

Csányi Péter és Molnár Zoltán





Közismert, hogy a közelmúlt években Bécsben Világegyezményhez, ezt követően Európában Egyezményhez csatlakozott Magyarország. Ezek korszerű, új közlekedési szabályoknak alapjai, amelyek azonban csak 1-2 év múlva fognak hatályba lépni. A jelenlegi Kresz, a már több ízben módosított 2/1962. (IX. 23.) BM-KPM sz. rendelet kerek tíz éve van hatályban.

A járművek felszerelésére vonatkozó Függetlenség is 10 éves. Nem tartalmazhat tehát szabályozásokat az azóta eltelt időszak műszaki fejlődésének eredményeire. Az új jogszabály majd rendelkezni fog ezekben az ügyekben is, az életet azonban addig sem lehet megállítani. A hatósági gyakorlatot a társadalmi érdekeket ismerő szakemberek meghallgatása nyomán a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium alakítja ki és közli az elsőfokú államigazgatási szervvel, a KPM Autófelügyelettel. Ez a vizsgák során érvényt szerez a szabályoknak. Ezekről lesz itt most szó, azzal a céllal, hogy mindenki hozzájuthasson a szükséges tájékoztatáshoz.

Ködfényszórók

Évek óta foglalkoznak a gyárak olyan lámpák kialakításával, amelyek fénye mellett ködben lényegesen jobb a látási viszonyok. A Függetlenség nem rendel el a ködlámpák alkalmazását, de nem is tiltja. Szabályozást tartalmaz azonban a „Gépjárművek, pótkocsik és vontatmányok útmevilágító és fényjelző berendezései” című KPMSZ Kk 101—70 számú kötelező erejű szabvány. Ennek előírása, hogy

— a ködlámpa csak akkor működhet, ha a villamos kapcsolás útján együtt ég a mellő helyzetjelző (népiesen városi) lámpával, a hátsó helyzetjelző lámpával, tehergépkocsi és autóbussz esetén a szélesség- és magasságjelző lámpával, a hátsó rendszám- és megvilágító lámpával, és ha a gépkocsin ilyen van, a kinyúló rakományt jelző lámpával;

— a ködlámpát külön kapcsolóval kell bekapcsolhatóvá tenni;

— a ködlámpákat gépkocsiknál szimmetrikusan kell elhelyezni a jármű szélső pontjaitól legfeljebb 40 cm-re, a talajtól legalább 25 cm-re;

— az előre világító ködlámpák fényének színe fehér vagy kadmiumsárga — de párosával csak azonos színű — lehet;

— az előre világító ködlámpák száma legfeljebb 2 lehet.

A ködlámpákat lehet párhuzamosan, összetartó vagy szétartó világításhoz beállítani, célszerű azonban úgy, hogy az út mindkét szélé legyen világítva. A fénynyaláb közepét a talaj mentén ritka ködnél 25 m-re, sűrű ködnél ennél rövidebbre ajánlatos beállítani.

Minden olyan motoros jármű, amely mellő ködlámpával fel van szerel-

AMI A KRESZ-BŐL KIMARADT

Írta: Mészáros Árpád, a KPM Autófelügyelet igazgatóhelyettese

ve, felszerelhető 1 db piros fényű hátsó helyzetjelző ködlámpával is. Ezt villamosan csak a mellő ködlámpával együtt szabad működtetni. Tehát a hátsó ködlámpának a féklámpa áramkörébe való bekötése tilos. (Mivel ez a lámpa tulajdonképpen a hátsó helyzetjelző lámpának egy különleges körülmények közötti erősebb fényű megismétlése, elhelyezésére a hátsó helyzetjelző lámpára a Függetlenségben előírt követelmények a mértékadók. Ezek szerint a jármű szélső pontjától legfeljebb 40 cm, a talajtól pedig 40—120 cm magasságban szabad ezt a lámpát elhelyezni.)

Dallamkürt

Egyes országokban megengedik olyan kürt használatát, amely dallamot szolgáltatót meg. Nálunk a KPM erre vonatkozó állásfoglalása szerint ez olyan különleges hangjelző készülék, amelynek felszereléséhez a Kresz 45. § (2) bekezdése szerinti rendőrhatalósági engedély szükséges. Megengedett viszont a többszólamú, de folyamatos hangú kürt használata.

A Kresz 4. § f) pontja rendelkezik, hogy a gépjárművek berendezéseire és felszereléseire irányadó műszaki követelmények megállapítása, ilyen berendezések és felszerelések gyártásának engedélyezése a közlekedés- és postaügyi miniszter hatásköre. E rendelkezésből fakad, hogy azoknak a vállalatoknak és szövetkezeteknek, amelyek ilyeneket gyártanak, illetve forgalomba hoznak, tudniuk kellene, hogy engedélyhez kötött termékkel foglalkoznak. Sajnos, sok esetben — a dallamkürt esetében is — tapasztalható, hogy a szervek nem veszik figyelembe a rendelkezést, engedély nélkül forgalomba hoznak olyan cikkeket is — mint például a dallamkürt —, amelyeknek használata külön rendőrhatalósági engedélyhez van kötve, és erről nem tájékoztatják a jóhiszemű vevőt.

Fénykürt

Régi vitatéma a hatósági állásfoglalással szemben a fénykürt bekötése és működtetése. A legtöbb autógvár úgy gyártja a gépkocsikat, hogy a fénykürt egy nem tartós bekapcsolást biztosító kapcsolón keresztül a fényszórólámpa országúti (tehát hosszú) fényére van kötve. Az erre vonatkozó KPM-állásfoglalás szerint hazánkban ez nincsen megengedve. A fénykürtöt csak a tompított fényű lámpa fényére szabad kötni.

Halogénlámpák

A technika az autólámpák területén az utóbbi időkben a halogénlámpa megalkotásával lépett legnagyobbat előre. Ennek a lámpának lényege-

sen jobb a fénykibocsátási teljesítménye, és a fény színösszetétele is kedvezőbb látást teremt. Használatuk során mégis súlyos hátrányokra derült fény. Ezek a lámpák ugyanis vagy fényszórókba, vagy ködlámpákba kerülnek beépítésre. A fényszóró fényét viszont találkozásoknál le kell tompítani. A halogénlámpa nagy fénye után a normál izzóval felszerelt tompított lámpa fénye viszont kevés ahhoz, hogy az ember szeme a nagy megvilágításbeli különbséget rövid időn belül leküzdje. Ezért az átváltást követő másodpercekben a gépkocsi vezetője vakon vezet. E hátrány miatt egyes országokban — így jelenleg nálunk is — feltételekhez kötötték a halogén-fényszórók használatát.

A KPM-állásfoglalás szerint: — új típusú gépkocsin, amennyiben a típusra a típusbizonyítványt a KPM Autófelügyelet így adta meg, a halogén-fényszóró használható; — nem új típusú gépkocsira halogén fényszórót szerelni ez idő szerint nem szabad. A tilalom feloldására az ilyen lámpák műszaki megvizsgálása és jóváhagyása után lesz mód.

Ellenőrzés

A gépjárműveket első forgalomba-helyezésük idején és 3 évenként a KPM Autófelügyelet megvizsgálja. Ha a gépkocsi nem felel meg a Függetlenségben és az egyéb szabályokban foglaltaknak, némi türelmi idő után leveszik a hatósági jelzéseket. Ez az a kényszer, ami e sorok elején említett nyert.

A műszaki vizsgálatok jelenleg viszonylag egyszerű módon folynak, ami sok kívánnivalót hagy maga után. De befejezés előtt áll már a budapesti vizsgálóállomás építése, ahol a fékek hatását, a fényszórókat, a kerekek kiegyensúlyozottságát, a mellő futómű beállítását mind műszerrel fogják ellenőrizni. S akkor lehetőség lesz a jelenlegi bürokratikusnak tűnő előzetes postai bejelentkezés elhagyására, és még több ügyviteli egyszerűsítésre.

Mészáros Árpád az új vizsgálóállomás központi csarnokában örömmel mutatja, hogy a tervek szerint jól halad a munka

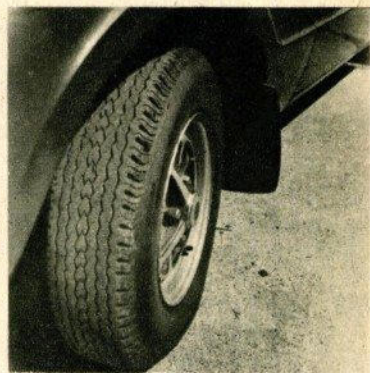


közlekedési mozaik



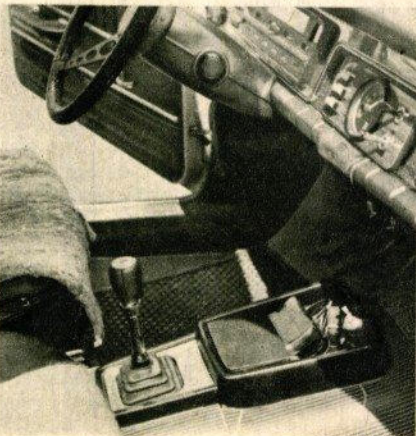
Bármilyen távlatokat is nyit korunk gépjárműtechnikája, az autósokat-motorosokat hosszú távú utazásaik közben egyfajta üzemmódot könnyen meglepheti: egyszerűen leáll a motor, mert — elfogyott a benzin. És ha már a tartályt is kimerítették, a nyílt úton, a lakott településtől, kiváltképpen a benzinkúttól távol eső helyen már csak egy segítőkész volántárs menthet meg bennünket. Hogyan? Ezt mutatja be rögtönzésével a „sárga angyal” szerepét vállaló kétszeres autós világbajnok, a skót Jackie Stewart. Elő a gumicsövet, egy szippantás — és máris ömlik a kárvallott autós számára további kilométereket mentő benzin az előrelátóbb autós tankjából a sebtében lepatintott porvédő-dísz tárcsa homorulatába. És hogyan öntik majd bele ebből a kerek mécsodából a benzint a másik Ford szűk benzintöltő nyílásába? — Hát, ez ugyancsak Jackie Stewart dolga...

Ha megfigyeljük a gyárakból újonnan szárnra bocsátott, korszerűbb autókat, majd mindegyiknél megtalálhatjuk az első kerekek mögé gyárilag felszerelt sárvédő gumilapocskákat is. És ha jól utánagondolunk, ezek az első sárvédők nekünk, vagyis a mi autónkon sokkal nagyobb szolgálatot tesznek, mint a hátsó kerekek mögé hagyományosan, esetleg a kötelező előírások miatt felszerelték. Ez utóbbiak ugyanis a mögöttünk jövőeknek nyújtanak védelmet azzal, hogy amennyiben sűrűn követik egymást a járművek, ne fröcskölje be a gyorsan haladó autók hátsó kerekeiből felverődő sár, kavics az utánunk haladó sárvédő-üvegét. Az első kerekek viszont a sárt és a kavicsokat haladás közben nagy erővel a saját autók alsó részéhez verik. És ez nem csupán az autók bepiszkolódása miatt érdemel említést. Sokkal inkább azért, mert az első kerekektől nagy erővel felverődő kavicsok megsértik a kocsi alvázat, illetve alsó lemezrészének védőrétegét, és ezeken a fém sebhelyeken egy idő után az ugyancsak odaverődő latyak, kiváltképpen a sózott latyak hatására korróziós góc keletkezik. Amely aztán feltartóztatlanul tovább terjed. Ezek az első gumilapocskák tehát az ellen védenek... Barkácsoljunk tehát, és szereljünk fel mi is a saját autónkra ilyeneket!



„ÖRDÖGHI” ÖTLET

Tulajdonképpen az autós szabadalomnak is beillene az a szó szerentes értelmében véve is ördögi ötlet, amit Ördögh László festőművész Polski Fiatján a sok egyéb érdekes egyéni változtatás mellett alkalmazni volt megsejtelni. Elég csupán e hazánkban is jól ismert autómárka szerelvényfalára pillantunk, és a kocsi hovatartozását illetően — ha nem tudnánk, miről van szó — bizony alaposan gondolkodóba esnénk. Persze nem öncélú díszekkel, virág- és hamutartókkal, csingó négerbabákkal és csipketerítővel teleízültelt változott meg ennyire ennek a kocsinak a belső tere. Mert ilyeneket hiába is keresnénk benne. Az izléses ülésukat és nagyon praktikus szőnyegezés mellett az ötletesen burkolt szerelvényfalon számos, a biztonságos, kényelmes és sportszerű autózást szolgáló kiegészítő műszert és jelzőt is találunk. De ez mind semmi! Az autólópás — vagy ha úgy tetszik: az illetéktelen kocsihasználat — elleni védelmet Ördögh László, úgy véljük, világviszonylatban is egyedülállóan szellemes módon oldotta meg. Az eredetileg is már botváltós Polski Fiatjának a kapcsolórúdját többen elfürészelték, és a csonkot oly módon alakította át, hogy egy rövid, sportos botváltót szerez fülébe. De úgy, hogy ez a kis botváltókar egy rugós kapcsoló behúzása után bármikor (rendszerint amikor a kocsi hosszabb időre magára hagyja) akár a zsebbe helyezve is elvihető. Marad tehát a Polski (persze azért így is bezárt ajtókkal) a néptelen úton, amivel aztán az illetéktelen és dilettáns autóhasználó — még ha ki is tudná nyitni az ajtókat — így, sebességváltó nélkül nyilváníthat mit sem tud kezdeni. Am Ördögh László azért az olyan autótulajdonosokra is gondolt, akik még a sebességváltó „kulisszatitkait” is ismerik. Szóval, akik egy nagyobb csavarhúzóval a sebességváltó-csonkba illesztve, s azt a kulisszában tologatva esetleg el tudják „kötöni” a kocsi. De nagy meglepetés éri őket. És ebben rejlik az „ördöghi ötlet”: a sebességváltó csöcsönkjába ugyanis kiegészítésként egy könnyen (csak a tulajdonosnak könnyen!) kezelhető, mindössze egy mozdulattal zárható és nyitható, Elzett-rendszerű zárat is beépített





AUTÓS VIZSGABIZTOSOK ORSZÁGOS ÉRTEKEZLETE

● A vizsgabiztosnak nem lehet célja a buktatás

Ezekben a hetekben országosan mindenütt értekezletre hívták össze az autós vizsgabiztosokat, hogy megbeszéljék velük a módosított gépjárművezetői gyakorlati vizsga új szempontjait. Budapesten szeptember 2-án került sor erre a megbeszélésre, ahol Moháros Kálmán és Koródi Imre, a Gépjárművezetői Vizsgabizottság elnöke, illetve titkárságának vezetője nagyon sok, a közérdeklődésre is szívesen tartó témát vetett fel.

Csaknem pontosan három éve — 1969. szeptember 1. óta — folyik hazánkban a gépjárművezetői gyakorlati vizsgáztatás felújítás idiótartamával. Vizsgáztatásunk európai szinten elismert új módszerének bevezetésével egyidőben a lebonyolítás megfelelő szervezetét és szervezetségét is kialakították.

A vizsgabiztosok minősítését nagy körültekintéssel, a lehető legkorrektebb módon végezték el. A 700 jelentkezőből 400-an vállalták a gyakorlati vizsgáztatást, illetve ennyien feleltek meg a nagyon szigorú szakmai követelményeknek.

Jelenleg 51 főállású és 429 megbízott — tehát másodállású — vizsgabiztos tevékenykedik az országban.

Miért kellett az új rend szerint a gépjárművezetői rutinvizsgát két szakaszra — technikai és manőverezési szakaszra — bontani? Azért, mert eddig nem volt lehetőség a legfontosabb irányítástechnikai műveletek részletes és megbízható értékelésére. A rutinvizsga technikai szakaszában tehát arról győződik meg a vizsgabiztos, hogy a jelölt a gépjárművezetés alapvető technikai kezelésében — az indulás, a pedálés a kormánykezelés, a kapcsolás révén — eljutott-e a készség fokáig. A manőverezési feladatok során pedig azt értékelik, hogy a vezetőjelölt valóban képes-e az elengedhetetlenül szükséges vezetési manőverekre.

A bóják közötti vezetés teljesen új, és talán a legnehezebb művelet ebben a vizsgáztatási rendszerben. A vizsgabiztos így könnyen megállapíthatja, hogy a jelölt tud-e lassan és folyamatosan haladni az autóval, miközben precízen kormányoznia is kell.

Sokan kifogásolják, hogy miért kötelező mindenki számára a két kocsik közé beállítás.

A hagyományos módon, tehát orral

a járda mellé „simulva” ma már a belső városrészekben aligha találunk helyet magunknak. Sőt, örülnünk kell annak, ha a járda mellett parkoló kocsik közé visszatolathatunk. Ez persze sűrű forgalomban, ahol a többieknek vesztegelniük kell, amíg az ilyen manőverezéseinket befejezzük, és ráadásul még a két kocsik között is meglehetősen szűk helyet hagytak, bizony sok-sok gyakorlást igénylő nehéz feladat. És a vizsgabiztos e gyakorlat kombinált jellege révén kitűnő lehetőséget kap arra, hogy ellenőrizze: a jelölt mennyire ura a gépjárműnek.

Új vizsgafeladatnak számít a vezetés lejtőn vagy emelkedőn, ami ugyancsak érzékletesen bizonyítja, hogy milyen mértékben ura a jelölt az autónak: érzi-e a motor erejét, az autót előre-hátragurulását. El tud-e indulni a kézifék segítségével úgy az emelkedőn, hogy az autó se guruljon vissza (az esetleg éppen mögéje felzárkózóba), és a motor se fulladjon le.

A manőverezési feladatok jelentősége némiképpen csökkent a tanulás időszakában, mégpedig azért, hogy több idő maradjon a forgalmi gyakorlat és tapasztalat megszerzésére. Az volt tehát ezzel kapcsolatban a Gépjárművezetői Vizsgabizottság álláspontja, hogy a manőverek gyorsabb és szakszerűbb végrehajtását a későbbi gyakorlatra bízhatjuk.

Sokan felvetették azt is, hogy miért van szükség a forgalmi vizsgán a vezetéstechnikai alapelemek újbóli vizsgálatára. A forgalomban pontosabb iránytartás, gyorsabb haladás, különböző jelzések és mozgások befolyásolják a vezetőt, amelyek gyorsabb, határozottabb cselekvést követelnek. A rutinvizsgán ellenőrzött technikai műveleteket gyorsabb ütemben kell végrehajtani a forgalomban. Itt derül ki, hogy valóban nem vonja-e el a jelölt figyelmét a forgalomról a kocsik technikai kezelése. Vagyis össze tudja-e kapcsolni az autó irányítását a forgalom követelményeinek teljesítésével.

Sok vitára adott már okot, hogy vajon értékelhető-e a kezdő, vagy éppen vizsgázó vezetőjelöltnél a defenzív magatartás. Ma már egyetértünk a vizsgabiztosok abban, hogy igenis értékelhető — persze csak bizonyos mértékben. Mindent még eleve nem fog észrevenni, még nem tud gyorsan határozni és cselekedni. Ez érthető, hiszen a reflexei, beidegződései — különösen az 50 éven felüli korosztálynál — még hiányosak. Mégis vannak olyan események, illetve közlekedési helyzetek, amelye-

ket már ebben a szakaszban a vezetőjelöltnek is fel kell ismernie. A defenzív vezetés alapelemeinek alkalmazását tehát már mindenütt elvárják a vizsgabiztosok. Ilyen például a biztonságos távolságtartás, a viselkedés egyenrangú útkereszteződésben, az előzés elősegítése, vagy adott esetben — ha a biztonság megkívánja — a „megakadályozása”.

A Gépjárművezetői Vizsgabizottság elnöke aláhúzta annak a jelentőségét, hogy a vizsga értékelése csak akkor lehet szakszerű, ha a vizsgabiztos szigorúan alkalmazkodik az új útmutató előírásaihoz. Arra törekedjék tehát, hogy a vizsgára bocsátott gépjárművezető-jelöltet ne csupán a hibák összesítésével, hanem az összbemérés alapján minősítse. Az értékelés lényege a közlekedési érettség elbírálása. Csak az ilyen követelménynek megfelelő vezetőjelöltet szabad a forgalomba bocsátani. Nagyon fontos az is, hogy az olyan vezetőjelölt, akit a vizsgán mégis elmarasztalnak, ne azt érezze, hogy őt elbuktatták, hanem azt, hogy megbukott. A vizsgáztatásnak — így az új vizsgáztatási rendnek — nem célja a buktatás, hanem az oktatás színvonalának emelése, az igényesebb vizsgáztatás által.

A 30 órás oktatás csak a minimum, és ehhez nem is szabad mereven ragaszkodni. Az egyénnek szükséges óraszámot a jelölt képessége és az oktató munkájának az eredményessége szabja meg.

A határpontszám megemelését a forgalom növekedése tette szükségessé. Az új osztályozási rendszer lényegében a vizsgázó tudásának minősítéséhez szükséges szempontok átcsoportosítása. Ez ad lehetőséget éppen arra, hogy a gépjárművezető-jelölteket differenciáltan, az érték szintnek megfelelően minősítsék a vizsgabiztosok.

Az új útmutató előírásainak bevezetésével egyidőben a vizsgabiztosoktól is elvárják, hogy a vizsgáztatás ne elnagyolt, hanem alapos és élményszerű legyen a gépjárművezető-jelölt számára. A Gépjárművezetői Vizsgabizottság elnöke a továbbiakban leszögezte azt is, hogy nem szabad elfogadni semmilyen nyilatkozatot, amely szerint a bukás határára álló jelöltet a vizsga után valaki még úgys tovább fogja tanítani. A vizsgabiztosok a buktatásért sem jutalmat, sem dicséretet nem kapnak. A jó vagy a rossz vezetőjelölt forgalomba engedéséért viszont kizárólag ők a felelősök...

(almássy)

Itt így közlekedünk!

A FŐVÁROS KELET-NYUGAT IRÁNYÚ FŐÚTVONAL-TENGELYEBEN a Roosevelt tér irányába haladva, a József Attila utcában már meglehetősen összezűkül az irányonkénti két forgalmi sáv. Függetlenül attól, hogy itt nem szabad a teherautóknak közlekedni, mégis, az autobuszokkal vegyes személyautósorok csak szűkösén tudnak haladni egymás mellett. Ezért is indokolt tehát az az ajánlás, hogy a sebességünket itt mérsékeljük, hiszen nemcsak az ajánlás, hanem az oldaltávolságra is különös gonddal ügyelnünk kell. Különösen a csúcsforgalmi időkben, amikor a Münnich Ferenc utcánál feltorló gépjárművek, gépjárműsorok szinte egymást érik.

Eppen ezért szeretnénk utalni itt (itt is!) arra az előírásra, hogy a lámpával irányított kereszteződésbe a zöld jelzésnél is csak akkor szabad behajtani, ha akadálytalanul keresztül is tudunk jutni, tehát nem ragadunk benn az előttünk feltorlódk miatt a kereszteződési négyzetben, akadályozva a másik irányú forgalmat. A zöld jelzésre közelítő járműsor végén haladók tehát mindig számítsanak arra, hogy a lámpa hirtelen sárgára, majd pirosra válhat, hogy ez utóbbi esetben meg tudjanak állni a helyzetjelző vonal előtt. (Ha a sárga jelzésnél már 50 méteren belül vagyunk a kereszteződéshez, mintegy negyvenes tempóval még a másik irányból elindulók előtt átjuthatunk. Ilyen esetben tehát felesleges, sőt a mögöttünk éppen ezért gyorsítók miatt balesetveszélyes is lefékezni a járműünket.) Az ajánlott sebesség tehát ezen az útvonalon: 40 km/óra! — maximummal...

A József Attila utca közepe táján a két igen forgalmas kereszteződést egyirányú utcapár alkotja.

Az Október 6. utcán déli irányból észak felé lehet egyirányban haladni. Ennek az iránynak az Engels tér felőli besorolójában három forgalmi sávot találunk: a jobb oldaliból csak jobbra szabad kanyarodni, a középsőből csak egyenesen, a bal oldaliból pedig egyenesen és balra nagyívben haladhatunk tovább.

Külön említést érdemel a jobbra kanyarodás lehetősége és ennek útpályája. Itt ugyanis a jobbra kanyarodók úttestjét sziget választja el a másik két irány lebonyolítását szolgáló fő úttesttől, és nincsen jobb oldali jelzője. A jobbra kanyarodóknak tehát (akárcsak másutt is hasonló körülmények között) nem kell a tőlük balra eső jelzőkhöz alkalmazkodniuk. Csupán az elsőbbségadásra vonatkozó általános szabályok mértékadóak itt. (A jobbra elkanyarodó jármű vezetője nem hajthat az éppen áramló gyalogosok közé sem...)

A József Attila utcai besorolók mindkét menetirányban két-sávúak. A Roosevelt tér felé vezető irányban mindkét sávból egyenesen, és a jobb oldaliból még jobbra is lehet haladni. Az ellenkező irányból mindkét sávot csak egyenesen haladhatunk tovább!

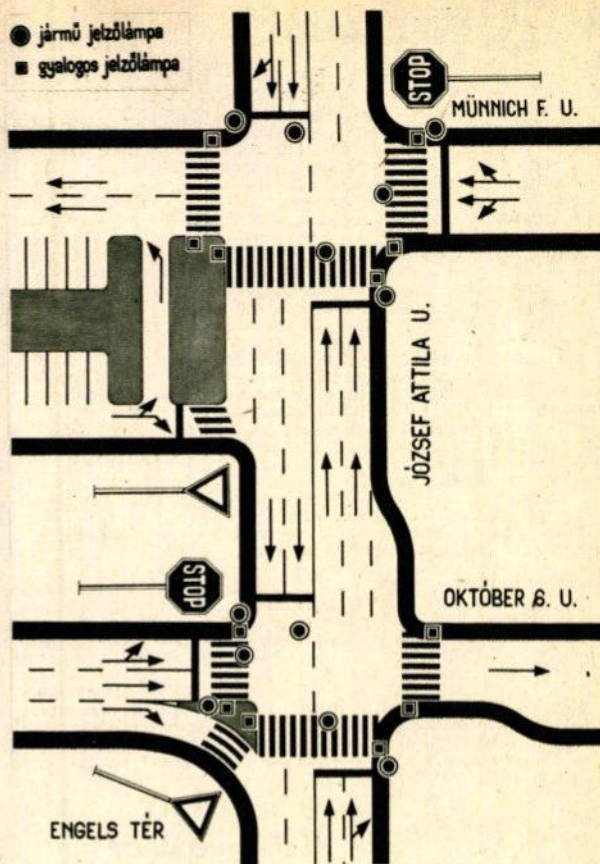
A Münnich Ferenc utca ellentétes menetirányba biztosítja az észak-déli irányú forgalom lebonyolítását. Ennek megfelelően a Münnich Ferenc utcai torkolat teljes szélességében járműbesoroló. Jóllehet korántsem olyan szabályozott, mint az Október 6. utcába irányuló Engels téri torkolat. Nehezíti a helyzetet, hogy a két oldalon parkoló járművek sokszor csak a középső sávot hagyják meg a továbbhaladáshoz. Pedig minimálisan kettőre lenne szükség, mert innen is szabad mindhárom irányban továbbmennni, mégpedig a lámpa külön-külön fázisára. Ezeket a mozgásokat még a gyalogosforgalom sem zavarja.

A Münnich Ferenc utcai járműbesorolásban egymás mellé felálló és a továbbiakban egymással párhuzamosan, egyenesen haladó járművek vezetőinek arra kell nagyon ügyelniük, hogy a kereszteződésen túl — a József nádor téren — a parkoló járművek miatt az úttest gyakorta egy sávra csökken.

A József Attila utcai irányokban itt is két-két sáv áll rendelkezésre, csak hogy, a keresztező utca egyirányú volta miatt, itt a Roosevelt tér irányából érkezve lehet a külső sávba jobbra kanyarodni.

A József nádor tér északi — tehát József Attila utcai — oldalán egy burkolati felírással külön kijelölt átjárót találunk. Ennek igénybevételével a József nádor tér túlsó oldaláról és az ott levő parkolóhelyről visszafordulhatunk a Szende Pál utca felé anélkül, hogy érintenénk a József Attila utcát. De a tér Duna felé eső oldalára „lehajtás” előtt vigyázzunk: az ott áramló forgalomnak elsőbbséget kell adnunk, és — mi is csak egy irányban, vagyis balra mehetünk!

Mindkét szóban forgó kereszteződésben a lámpákat az úttest felé befűgészve is megtaláljuk. Ha tölrosra érkezünk, úgy álljunk be tehát ezekhez a lámpákhoz, hogy fényjelzésüket lássuk. Akkor nem leszünk rátaiva, hogy csak a mások (esetleg balesetveszélyes) mozgásából következtethetünk a lámpa szabad jelzésére. Egyébként itt is félrevezető lehet a másik irányból



elinduló mozgásából következtetni a szabad jelzésre, különösen amikor a József Attila utcára balra kanyarodók érkeznek velünk szemben. Tehát mindig — és mindenütt! — csak a mi irányunknak kihelyezett lámpa jelzési képei lehetnek számunkra az irányadók.

A gyalogosok mindkét kereszteződésben csak U-alakban járhatnak át az úttesten; az árkádostott épület oldalán tehát nem keresztezhetik a József Attila utcát.

A József Attila utcán a Roosevelt tér irányába haladók többsége a Lánchídon át a budai utcákon folytatja útját. Tehát jó korán érdemes gondolni arra, hogy a Lánchídon csak egysávos forgalom van! Következésképpen a József Attila utcai két sáv közül a jobb szélsőből tudunk a Roosevelt téren is úgy helyezkedni, hogy a lehető legkedvezőbb „folyosót” választva feljuthassunk a Lánchídra. Aki csúcsforgalmi időben járt már erre, minden bizonnyal egyet tud érteni ennek az iskolás tanácsnak a felelevenítésével. Tehát, akik Budára igyekeznek, az Akadémia utcának a térre nyúló — „kifelé” egyirányú — torkolatát elhagyva, mindjárt soroljanak a legkülső sávba, ahol egyrészt a nagyobb ív révén gyorsabban haladhatnak, másrészt elsőként juthatnak fel a hídra. A Lánchídra igyekvő járművezetők nagy többsége ugyanis még mindig a középső sávot veszi igénybe, s csupán a híd torkolatánál — a záróvonalat megpillantva — sorol át a hídra felvezető legkülső forgalmi nyomba. Ezzel a gyors manőverrel azonban nemegyszer durván hátrányos helyzetbe szorítják az ott szabályosan haladókat, s gyakorta forgalmi dugók is keletkeznek emiatt.

A Lánchídról — mint ismeretes — mindössze egy nyomon juthatunk a Roosevelt térre. A hídról lekanyarodókat a háromszög alakú terelősziget, majd a folytatásában néhány méteren át felírt záróvonaltól továbbra is a szélső nyomba sorolja. Mivel a hídról lejöveők többsége a József Attila utcába (a fő irányba) tart, a hídról való lekanyarodás után mindjárt igyekeznek a középső nyomba sorolni. (Vagy éppen a viszonylag nagy kanyarodási sebesség miatt, akarva-akaratlanul átsodródniak.) Ha történetesen ebben a pillanatban az Akadémia felől — ugyan csak a középső nyomon — másik jármű, esetleg járműsor érkezik, felvetődik a kérdés: kinek van elsőbbsége?

Jóllehet a hídról lejöveők kétségtelenül a fő irányt követik és jobb kéz felől is érkeznek, a forgalmi elsőbbség megítélésében mégsem ez a döntő. Itt már a forgalmi nyomban elfogatos elhelyezkedés határozza meg az elsőbbséget! A Lánchídról lekanyarodók tehát az ívelt terelősziget mellett — mérsékelt tempóval! — a meghosszabbításában felírt záróvonalat egyáltalán nem, a szaggatott terelő-jelzést pedig csak akkor léphetik át, ha ezzel a középső nyomban haladókat nem akadályozzák. Es ne feledjük: a szélső nyomon is bevezet a József Attila utcába...

Járathassa, a sűrítési arányon kellene változtatni, akkor azonban a motor teljesítménye esik.

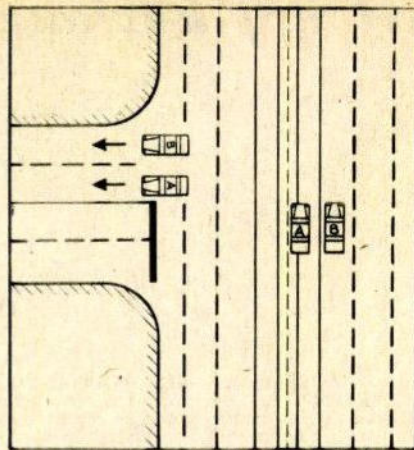
„FIAT-127” JELIGÉRE. 1. A Merkurtól kapott tájékoztatás szerint a Fiat-127 típus behozatala a közeljövőben nem várható. — 2. A Zastavából a közelmúltban olyan kevés érkezett, hogy ezt a Merkur olyan megrendelőinek ajánlotta fel, akik eredetileg más típusra jelentkeztek, illetve fizettek be.

KAJTÁR SÁNDOR — SZENTES. A felsőfokú gépjárművezetői bizonyítvány birtokosa valóban két fokkal magasabb szakmai gyakorlati idő szerinti bértétel alapján sorolható be. De akinek a gyakorlati ideje hosszabb, mint 20 év, mindenképpen a 16/1971-es rendelet bértáblázatának legmagasabb fokozatába kaphat besorolást. Ennél magasabb bérkategória nincs. (Egyébként a termelőszövetkezeteknél alkalmazott gépjárművezetőkre is ez a rendelet érvényes.)

M. O. — MEZŐTÚR. A Pannónia P20 hengerfűrészt — utánvétellel is — a Miklósi József cég 14 napi szállításra vállalja. Az általa adott és megmunkált dugattyút felgyűrűzi és csapszeggel látja el. A teljes munka és anyag ára 560 forint. Az esztergályosműhely címe: Bpest VIII., Pogány J. u. 34. Telefon: 333-526.

TALÁLTAK a Roosevelt téren augusztus 25-én egy zárható tanksapkát kulcsokkal, amely feltehetően egy AF-rendszerű, fekete színű autóról esett le. Árvehető Tóth Lászlónál; tel.: 360-239, késő délután.

ELVESZETT aug. 26-án Bpest és Szőlíliget között motorkerékpárról egy skay (barna alsó, fekete felső) overál. Értesítést kér: Golcs József, Szőlíliget, Tinódi u. 40.



Ezúttal, úgy véljük, egy kissé fogas kérdést teszünk fel. Ilyenféle helyzet — nem ritkán sok-sok vitára, sőt, hivatalos elmarasztalásra is okot adva — a fővárosban gyakran előfordul. Szóval, most arra tessék válaszolni, hogy az ábrázolt forgalmi helyzetben, amikor a síneken egyébként messze beláthatóan egyik irányból sem érkezik villamos, a két autót egymással párhuzamosan bekanyarodhat-e balra nagyívben a mellékutca. A lehetőséget és a tagadást kérjük egyaránt indokolni. Sőt, arra is kérnénk magyarázatot, hogy amennyiben valakinek a véleménye szerint csupán az egyik autó kanyarodhat a villamosforgalommal vegyes főútvonalról balra nagyívben a mellékutca; melyik az? Aki a Kresz-ben is talál bármelyik álláspontjának a megerősítésére előírást, kérjük, arra is hivatkozzék. A beküldési határidő: október 6. A nyertesek között három jutalomkönyvet sorsolunk ki.

V. GYULA — PERKÁTA. Hallomásból vett értesítésére azóta választ kaphattott a napilapokban is közölt tájékoztatásból. A Volán Trószit valóban megindította az ún. képviselői fuvarozást. Egyelőre azonban csupán Pest és Komárom megye mintegy 40 nagyobb helységében, de hát nyilván sor kerül a többi megyére is. A módszer lényege, hogy a Volán megyei vállalata — a helyi tanács javaslatára — az arra vállalkozó helyben lakó gépkocsivezetőnek vagy jogosítvánnyal rendelkező, esetleg addig más szakmában dolgozónak fél-egytonnás teherautót ad, és megbízza a lakosság által adott szállítási megbízások teljesítésével. A Volán helyi megbízottja a megyei vállalat állományába kerül, annak ellenőrzése alá tartozik, s természetesen munkába állása előtt kiképezik a fuvarozással kapcsolatos tudnivalókra. Szó van arról, hogy a helyi megbízottnak a teherkocsi mellé taxit is adnak. Ahol lehet, telefonon is ellátják, s így a vállalat képviselőjénél — mindenféle Volán-szolgálatást meg lehet majd rendelni. Mindenesetre jelentkezzék a megyei Volán Vállalattal.

MÓRICZ FERENC — ETE. 1. Megírtuk már, de úgy látszik, nem árt ismételnit: az orvosi vizsga illeteknek csak 20 forintot kell lerónia mindenkinek, akinek gépjárművezetői állás vállalására jogosító vezetői igazolványa van. Ez független attól, hogy az illető gépjárművezetői állásban van-e, vagy csupán, mint az Ön esetében, saját motorkerékpár vezetéséhez használja a jogosítványát. — 2. Ahhoz, hogy a Pannóniáját normál benzinnel is

Könyvekről

HORVÁTH ÁRPÁD: A gépkocsi regénye (Zrínyi). Az eredetileg 1968-ban megjelent könyv akkoriban hetek alatt elfogyott. Ez a második kiadás több anyagában eltér az elsőől: bizonyos fejezetek bővültek, másokat összevont a szerző. Megmaradt azonban olvasmányossága s emellett az adatok tömkelege, ami mindenkit érdekelhet, akit érdek-el az auto.

FEKETE GYULA: Magyarország (Corvina). Valami több, mint az eddigi képes ismertetések hazánkról. A szöveg sok-sok mondatánál, a 153 illusztráció sok-sok képenél elcsodálkozunk: hát ez is van nekünk! Aki teheti, küldje el ezt a könyvet külföldi ismerőseinek is.

LIPTÁK GÁBOR: Hévíz (Panoráma). Végre egy mai, mindenre kiterjedő, összefoglaló tájékoztató erről a világhírű fürdőhelyről, amely autótúra céljaként sem utolsó élmény.

MARIE KUBÁTOVÁ: Az ifjú Werther szédelgése (Móra). A pozsonyi Madách Kiadóval közös gondozásban megjelent regény „mai fiatalokról” szól, akik érrettségi előtt állva, nem nagyon értik meg a felnőtteket. Akárcsak a „régfi fiatalok”...

DEKÁN ISTVÁN: Kalandozás a vadászat történetében (Magvető). Szinte történelmi regénynek is beillik ez az irodalmi igényű összefoglalás az emberiség egyik fontos tevékenységéről, a „lalkusok” is érdeklődéssel lapozgathatják.

KUNSZABÓ JÓZSEF: Sárköz (Szépirodalmi). Farkas Tamás szép fotói segítségével kapunk felfedezészámbe menő tájékoztatást hazánk egy különleges zugáról, ahol azonban nem különleges emberek élnek...

DISSELHOFF: Varázskövek az inkák földjén (Gondolat). A Peruban végzett kutatásokról szóló közvetlen hangú beszámoló rég letűnt kultúrák érdekes emlékeivel s e távoli ország változatos tájaival ismertel meg.

UNITECHNIKA — AKKUTECHNIKA

Akkumulátorjavító fiókjaink

BUDÁN

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

PESTEN

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

ajatt találhatók.

Karácsony Sándor utcai részlegünkben vállaljuk a villogó-rendszer átalakítását

ELAKADÁSJELZŐRE

Ugyanitt díjtalan fényező-beállítás



ADAMIK ANDRÁS — SZARVAS. Aki külföldön kiküldetésben egy évnél hosszabb ideig dolgozik, bármilyen személyautót hozhat magával vámmentesen. Tehát nincs meghatározva, hogy az nem lehet használt jármű.



SHELL INTERSERVICE ÁLLOMÁSOK



Budapesten

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

INTERSHOP
XIII., Rajk László u. 11

Új töltőállomás nyílt
a XIV., Népstadion úton

Vidéken

Balatonfüred
Dunaföldvár
Miskolc
Pécs
Szántód
Szeged
Veszprém

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

HOLNAP NYÍLIK

az

AUTOSERVICE '72

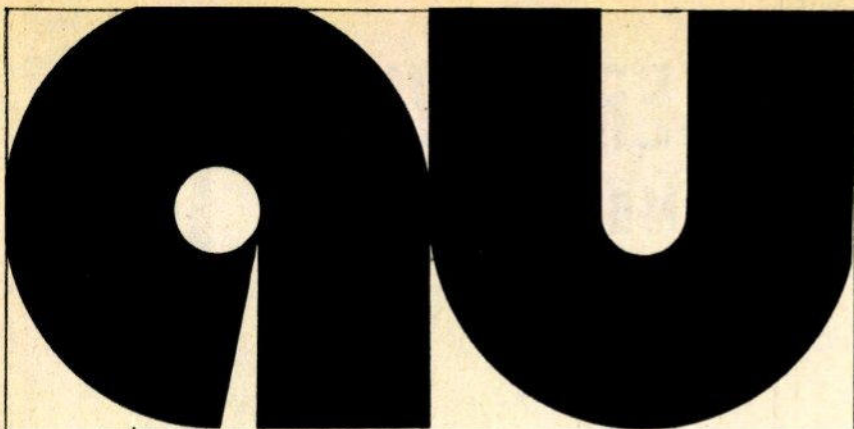
II. NEMZETKÖZI AUTÓFENNTARTÓ KIÁLLÍTÁS

a Budapesti Nemzetközi Vásár 33-as és 35-ös pavilonjában, ahol közel 100 bel- és külföldi kiállító mutatja be korszerű autófenntartási és autoápolási cikkeit, garázsberendezéseit.
Nyitva naponta 10 órától 17 óráig, 1972. szeptember 22-től október 2-ig.

Rendezői és felvilágosítást ad:

HUNGEXPO

Magyar Külkereskedelmi Vásár és Propaganda Iroda
Budapest XIV., Városliget • Telefon: 832-300 • Telex: 22-4525 HEXPO



HASZNÁLT AUTÓK

- adásvétele
- bizományi értékesítése
- közületek és magánosok részére

A



**VÁLLALAT
TELEPEIN:**

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



**A BIZTONSÁGOS GÉPKOCSIKÖZLEKÉDÉS
ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYE**

A KIFOGÁSTALAN MŰSZAKI ÁLLAPOT!

**A PORLASZTÓ VAGY ADAGOLÓ
SZAKSZERŰ BEÁLLÍTÁSA**

EGYIK FELTÉTELE

A KIFOGÁSTALAN MŰSZAKI ÁLLAPOTNAK!

**SAKEMBEREINK A GAZDASÁGOSSÁG FIGYELEMBEVÉTELÉVEL
MŰSZEREKKEL ELLENŐRZIK**

— A HELYES BEÁLLÍTÁST —

— AZ ÜZEMANYAGFOGYASZTÁST —

Valamennyi gyártmányú személy- és tehergépkocsi esetében

AFIT TEHERAUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT

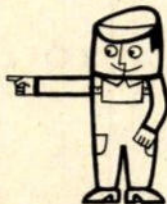
gk. porlasztó beállító-javító
és karbantartó szolgálata

Bp. XIII., Fóti út 62. Telefon: 295-808



NE FELEDJE!

A jól beállított porlasztóval-adagolóval üzemanyagot és pénzt takarít meg!



AUTÓFELSZERELÉSEK

TÜKRÖK minden keleti-nyugati gk-hoz.
Típusnak legmegfelelőbb, nagy térhatású
speciális külső tükrök. FURAT NÉLKÜL
felszerelhetők.

SZTRÁDA és belső PANORÁMA tükrök.
ZARAS TANKSAPKÁK – Zsiguli, Skoda stb.
Piros KOD-STOP és HÁTRAMENET lámpák
FURAT NÉLKÜL szerelhetők a lökhárítóra.

RIASZTÓ felszerelés.

SÓS specialista

Bp. VII., Hernád u. 13.

LENGÉSCSILLAPÍTÓK

Skoda Octavia

Opel Rekord

Simca, Fiat

Wartburg

Trabant

Moszkvics stb.

Javítása jótállással

HORVÁTH L.

Budapest IX., Telepy u. 2/c.
(Hámán Kató út sarok)

Telefon: 144-513

FUTOMŰ-BEÁLLÍTÁST

nyugátnémet Bosch optikai
nagy pontosságú géppel,

KERÉK-KIEGYENSÚLYOZÁST
(statikus és dinamikus)

a legkorszerűbb
elektrodinamikus géppel elvégzi

OTT MARTON okl. autómérnök

Bp. XII., Tusnádi u. 3.

Telefon: 369-873

Autókerékre

DISZTÁRCSA

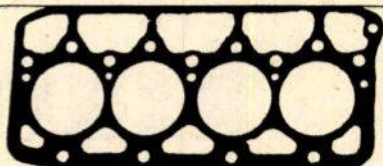
DISZKARIKA

minden típusra készen kapható

Díjtanul felszerelem

MÉSZÁROS fénynyomó

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



ÜZEMBIZTOS
vörösréz-azbeszt
hengerfejtömítések minden típushoz

Nyitva: 8-17-ig
Szombaton zárva

MESAN
tömítéskészítő

Bp. IX., Ráday u. 37.

A XI. NEMZETKÖZI CORDATIC RALLYE

Hazai földön a Cordatic Rallye a legnehezebb, leghosszabb verseny, és mind a tizen eddig magyar versenyző volt az abszolút győztes. Idén — sajnos — megszakadt a sorozat, és a bolgár Csubrikov/Kirov páros vette át a legjobbaknak járó díszes serleget.

Az autópályán levő budaörsi benzinkúttól rajtolt a hat nemzet 59 gépkocsija, hogy a Bakony legnehezebb útjain, Keszthely—Kaposvár—Komló érintésével Pécsre érkezzék. A helyi kempingben töltött 1 órás pihenő után folytatták útjukat, és az első szakasszal majdnem megegyező úton futott be a 42 kocsi a olvadó mezőny másnap, szeptember 2-án 14 órakor a városligeti célba a teljesített 1240 km lefutása után.

A magyar sportolók, sajnos, nem a várakozásnak megfelelően szerepeltek. A legesélyesebbek közül a Cordatic Kupa négyszeres védője, a Ferjancz/Zsembery pár a Gordini gumidefekt következtében tönkrement futóműve miatt, a Balatoni/Sándor kettős Skodájának ékszíjtárcsa-töréséért, a Gaál/Sági pár Skodájának váltóhibája miatt, a Morvai/Goike együttes pedig Puchjának hajtókar-szakadása után feladta a versenyt.

Örvendetes viszont, hogy azok közül, akiknek útját a technika ördöge nem keresztelte, néhányan vezetési tudásuk legjavát adva, a népes nemzetközi mezőnyben értékes helyezésekkel, kategória-győzelmekkel kerültek a tíz legjobb páros közé.

A verseny egyben a rallye Szocialista Kupa csapatversenyének magyarországi futama is volt. A szabályok értelmében minden ország öt versenyzőt nevezett, akik közül a há-



Az abszolút győztes Csubrikov szerint is nehéz verseny volt a Cordatic Rallye (6 nem ismerte a pályát, mert későn érkezett, és mégis...)

rom legjobb eredményt elért versenyző pontszámai alapján értékelték az összteljesítményt. Itt is Bulgária csapata szerepelt legjobban és

aránylag nagy pontkülönbséggel előzte meg Lengyelország, az NDK, Magyarország és Csehszlovákia csapatait. (dvorszky)

EREDMÉNY. ABSZOLÚT SORREND: 1. I. Csubrikov/K. Kirov, BG (Renault G-8) 4118 pont — 2. K. Kapras/L. Hrsek, CS (Skoda 110 L) 4128 — 3. H. Holheimer/H. Rudolf, NSZK (Fiat-128) 4234 — 4. H. B. Hansson/Karlovitz K., Afór (Volvo-142) 4382 — 5. A. Smodawinsky/P. Mitkowsky, PL (BMW 2002 TI Alpine) 4392 — 6. Kiss D./Iricfalvi, Volán SC (Renault G-8) 4452 — 7. Valcsics L./Gábor J., Afór (NSU TT) 4474 — 8. Kovács L./Földes J., Volán SC. (P. Fiat) 4500 — 9. Dr. Nádaskay B./Dezséry J., Volán SC (Fiat-850) 4543 — 10. V. Groblewski/A. Lubiak, PL (P. Fiat) 4546; — **FELJAVÍTOTT TÜRÁKOCSEK 1600 KCM FELETT:** 1. H. B. Hansson/Karlovitz K., Afór (Volvo) — 2. A. Smorawinski/P. Mitkowsky, PL (BMW) — 3. Szemethy P./Kercsó F., Volán Győr (Fiat-125); — 1600 KCM: 1. I. Csubrikov/K. Kirov, BG (Renault G-8) — 2. Kiss D./Iricfalvi F., Volán SC (Renault G-8) — 3. M. Kamaryt/J. Burda, CS (Skoda R 120 S); — 1150 KCM: 1. K. Kapras/L. Hrsek, CS (Skoda 110 L) — 2. W. Salomon/H. Grimm, NDK — 3. J. Hellmann/H. Schnellstedt, NDK — 4. H. Mandra/J. Sopczyk, PL (mind Wartburg) — 5. A. Barcák/L. Marik, CS — 6. A. Nitko/J. Chmielewski, PL (mind Skoda 110 L) — 7. Farkas K./Lehotzky A., Afór — 8. Winkler Cs./Miklós F., ATI (mind Skoda R) — 9. Tar A./Simon F., Afór (Fiat 850 SC) — 10. Ifj. Kesjár J./Dezsényi G., Afór (Skoda R 110 L); — 850 KCM-IG: 1. K. Trojan O./Gottfried, CS (Trabant) — 2. Dr. Doby D./Csernoch M., Volán Debr. (Fiat-850 S) — 3. Cserna S./Varga T., Volán Pécs (Fiat-600) — **SZÉRIA TÜRÁUTÓK 1300 KCM FELETT:** 1. Kovács L./Földes J., Volán — 2. V. Groblewski/A. Lubiak, PL (mind P. Fiat) — 3. S. Kolev/H. Kolev, BG (Alfa Romeo) — 4. V. Atanasov/N. Krastov, BG (Opel Rallye) — 5. Kelemen F./dr. Pulvári K., Volán (P. Fiat) — 6. Gombácsy L./Nagy F., Volán Debr. (P. Fiat); — 1300 KCM: 1. H. Holheimer/H. Rudolf, NSZK (Fiat-128) — 2. Valcsics L./Gábor J., Afór (NSU TT) — 3. Bálint A./Förster L., Volán Pécs — 4. dr. Szentornay Gy./Szentornay L., Volán (mind Lada) — 5. L. Pawlitka/T. Hoppe, PL (P. Fiat) — 6. Ruznyák I./Turáni A., Afór (Lada); — 1150 KCM: 1. Dr. Nádaskay B./Dezséry Gy., Volán, (Fiat-850 SC) — 2. M. Zirkova, CS (Renault R-8) — 3. V. Byer/W. Schramm, NDK (Wartburg) — 4. Nagy L./Hidvégi B., Volán Győr (Fiat-128) — 5. Kővári Gy./Szászvári J., Afór (Wartburg) — 6. Nagy A./Ács K., Volán — 7. Oravecz G./Bohn P., Afór (mind Fiat-850 C); — 600 KCM: 1. Farkas E./Balló B., Volán — 2. J. Krysl/Anna Millerova, CS — 3. Döme J./Bratincák Gy., Afór — 4. H. Kaitcho/H. Vesele, BG (mind Trabant); — **SZOCIALISTA KUPA CSAPATVERSENY:** 1. Bulgária — 2. Lengyelország — 3. NDK — 4. Magyarország — 5. Csehszlovákia; — **KLUBCSAPATOK:** 1. Afór I. — 2. Volán II. — 3. Afór II.



Kategóriájának legjobbja és az abszolút sorrendben a 2. helyet elfoglaló csehszlovák Kapras/Hrsek az éjszakai gyorsasági szakaszon, amint győri Skodájukkal „nyírják” a kanyart

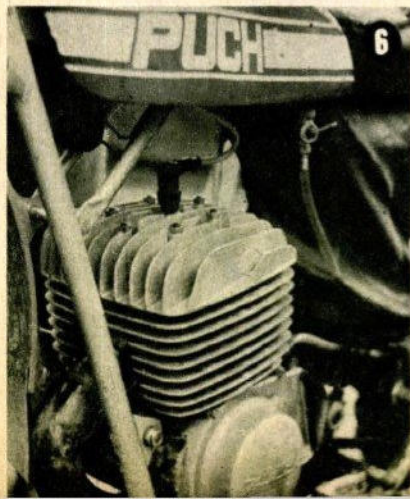
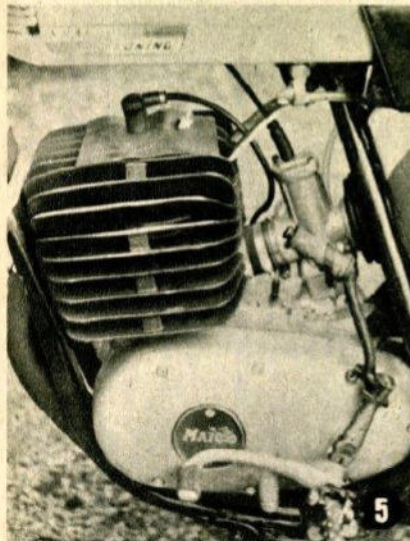
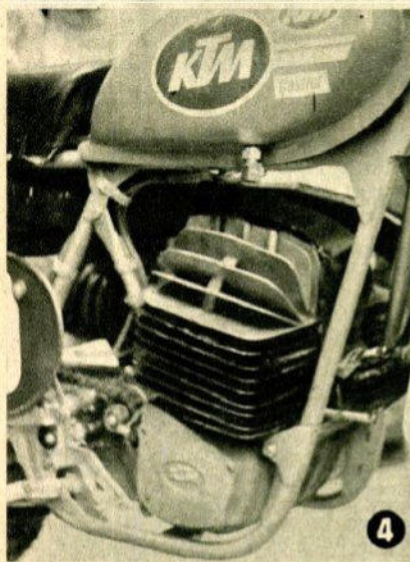
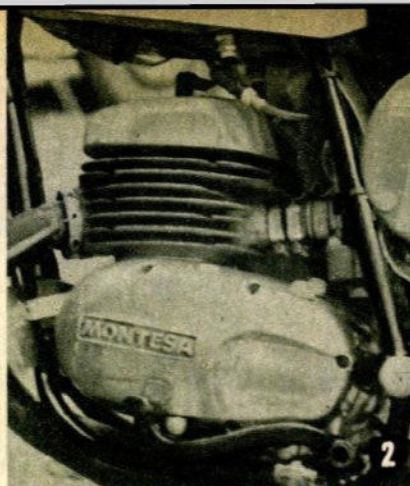
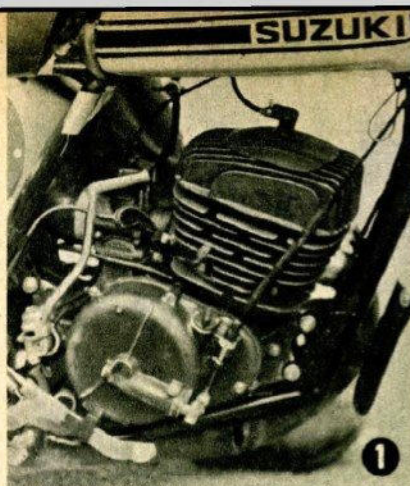
(Fekete András felvételei)

A kategóriagyőztes NSZK-beli Holheimer megkeveri a port Fiatjával az egyik gyorsasági szakasz kanyarjában



Igy „hinti a port” az osztályelső Farkas Balló/Trabant trió





CROSS-MOTOROK FELSŐFOKON

Hogy mennyire fontos szerepe van a sportnak a motorkerékpártechnika fejlődésében, ékesen bizonyítják ezek a fényképek. A motorsport legfiatalabb versenyszága, a motocross is jótékonyan érezteti hatását a kétütemű motorokkal foglalkozó gyárak konstrukciós irodáiban.

Kezdetben az volt a „cross-motor”, amelyiknek vázát és villáját megerősítették, hogy verseny közben ne törjön, szakadjon. Aztán a motorok teljesítményét kezdték növelni, majd az önsúlyt csökkentették, a hűtést javították... és mindeme törekvések ma sem pihennek.

Figyeljék meg a képeken a hengerbordák méretezését és „mintázatát”; valamennyi a hő kedvezőbb elvezetését célozza. A súlycsökkenés költséges anyagok (titán, elektron) felhasználását teszi szükségessé. Hogy némi fogalmat alkothassunk a „lefogyasztás” eredményeiről: a 250 kcm-es Suzuki 84 kiló!

Nem ritkaság a hatfokozatú sebességváltó, amelyre azért van szükség, mert a motor 30—35 lóerőnyi nyomatéka csak egy keskeny fordulatszám-tartományban vehető el (például 5—6 ezer fordulatszám között).

Hja, nincsen könnyű dolguk a konstruktőröknek!

A figyelmes olvasó talán azt is észreveszi, hogy egyes motoroknál milyen kis méretű a forgattyúház. Magyarázat: a súlycsökkentés miatt a szerkesztőmérnök a 125 kcm-es testvérmodell karterjét használta fel.

KÉPEK: 1. A világbajnok Suzuki — 2. A Montesa nem fejlődött sokat az utóbbi években — 3. CZ, amelyet most fiatalítanak — 4. KTM: a meglepetések motorja (a szovjet crossozók is kedvelik) — 5. Az NSZK-ban a Malco nyeri a bajnokságokat — 6. A gráciak sokat remélnék ettől a motorjuktól

DUNA KUPA UTOLSÓ VERSENYE NYITRÁN

Szlovákia harmadik városa, Nyitra látta vendégül a Szocialista Duna Államok cross-csapatát a Szlovák Felkelés jubileuma alkalmából. Szlovákia elnökeinek helyettese is megjelent a versenyen, és a díjkiosztáson ő nyújtotta át a győztes csehszlovák csapatnak a kristály kupát.

Valamennyi résztvevő előzőleg Taborban vett részt egy jól rendezett nemzetközi versenyen, amelyen közel tízezer néző izgult, és a szünetben a prágai Rangers együttes adott szórakoztató műsort. A szakéshérvári Vesztorgom Jenő 7. helye az igen erős mezőnyben figyelemre méltó.

A futamok végére a magyar versenyzők elfáradtak, és ezért estek vissza jó helyezésekükből. Nagy verseny alakult ki a szovjet és a csehszlovák crossozók között. Gumidefekt miatt kiesett az egyik szovjet fiú, majd az emiatt csonkán maradt szovjet csapatot újabb „csapás” érte, amikor egy másik versenyzőjük motorjának váltója romlott el, és ezért nem tudta a futamot befejezni. A szovjet csapat így veszítette el a már újszólván kezében levő kupát.

ÖSSZESÍTETT VEGEREDMÉNY: 1. Csehszlovákia — 2. Szovjetunió — 3. Bulgária — 4. Románia — 5. Magyarország — 6. Jugoszlávia.

Az 1973. évi Duna Kupa versenyeket Csehszlovákia májusban, Bulgária júniusban, Jugoszlávia augusztusban rendezi meg.

GUTSCHY KÁROLY 1907—1972

Főleg az idősebb korosztály emlékszik Gutschy Károly nevére, aki a húszas évek végén a versenykerékpárról ült át a motorkerékpárra, és e sportágban is ismertté vált. Első győzelmét a Magyar GP-n, 1929-ben aratta, amikor 3 perces előnnyel hozta győztesként célba 175-ös James-ét. Ettől kezdve a magyar motorsport legjobbjai közé tartozott. Anyagi helyzete nem tette lehetővé a leggyorsabb — és ezért a legdrágább — motorok megvásárlását, ezért kényyszerült nagyon sokat dolgozni a mindenkori motorján. Szenvedélyesen szerette a motorsportot, és ebben hű társa volt felesége, aki oldal-kocsi-utasként segítette sikerhez. A felszabadulás után részt vett a motorsport újjáépítésében és nemcsak a fiatalok nevelésével foglalkozott, hanem — most már kedvezőbb körülmények között — folytatta a versenyzést. A gyorsasági, terep és salak versenyágakban 18 bajnokságot nyert az FTC, a Mávaut SK és a Mogürt SK színeiben. Az utóbbi években sokat betegeskedett, de leromlott egészségi állapotában is szívesen segített a kis műhelyét felkereső motorosoknak és autósoknak. Erős szervezete végül is július 29-én, 65 éves korában feladta a küzdelmet. Utolsó útjára elkísérte népes családja, volt sporttársai és barátai. Emlékét megőrizük.

Az AM ez évi 3. számában Almássy Tibor kollegám írt már erről a nagyon izgalmasnak ígérkező versenyről „Nyulak és teknőcök” címen. Európa legköltsége-sebb versenyén minden kategória indulhat: a Forma—1, Forma—2, a 8 literes Can-Am monszterek, a 3 literes sportkocsik — ami csak szép és jó.

Immár két éve verték a nagydobra ezt a versenyt, mint a versenyek versenyét. Az eredmény: nagy csalódás. A tízezer fontot fizető első hely nem volt eléggé vonzó a nagymenőknek, és a dátum is ütközött két másik versennyel. Így végül is mindössze féltucat Forma—1 versenyautó állt rajthoz, és mögöttük csak Forma—2 és Forma—3 kocsik álltak. Az egyetlen igazi „név” Emerson Fittipaldi volt, aki most sem okozott csalódást. Edzésen ő volt a leggyorsabb, és a 118 körös versenyt is — a rajttól a célig — ő

ANDREW FRANKL:

ROTHMANS 50000

nyerte az angol *Brian Redman* (Yardley McLaren) előtt. A két BRM — mint várható volt — kiesett, és így a Le Mans-i győztes, *Henri Pescarolo* lett a harmadik. A következő helyen már egy Forma—2 kocsit végzett, ez is mutatja, hogy milyen gyenge volt a mezőny: 4. *Birrell* (March—722) — 5. *Hunt* (March—712) — 6. *Watson* (Chevron B—20).

Az ötlet maga nem volt rossz. A rendezőség megpróbált érdeklődést kelteni azzal, hogy valami eredetit csinál. Eleinte nagy is volt a lelkesedés, de ahogy a nap közeledett, úgy jöttek a lemondások. *Stewart*-nak nem volt elég jó az új Tyrrellje, *March*-nak annyira baja van, örül ha

a VB-futamokra össze tud hozni valamit, a *Ferrari* éppen azon igyekszik, hogy a zeltwegi nagy csőd után mi-ként nyerje meg az olasz Grand Prix-t. *Denny Hulme* Can-Am versenyen volt Amerikában. És, ami talán a legfontosabb: fél Anglia az Olimpiát nézte TV-n. Így lett ebből a versenyből egy elég unalmas hétfő délután.

Sokkal érdekesebb az, hogy *Ronnie Peterson* elszegődött *Fittipaldi* mellé a Lotushoz. Ez azt jelenti, hogy a két új felfedezés — *Ronnie* és *Emerson* — egy csapatban lesz. Ezt már egyszer próbálta a Lotus *Graham Hill*-el és *Jochen Rindt*-tel 1969-ben, de azok majdnem összeverekedtek egymással. Remélhető, hogy 1973-ban nem lesz ilyen probléma, és akkor ez a kombináció verhetetlennek ígérkezik. Addig viszont még sok minden történhet a folyó évben: többek között a még hátralevő három VB-futam.

SPORTHÍREK

A FENEGEREK SAARINEN alaposan helybenhagyta Agót és Pasolinát, az olaszok nemzeti hőseit. A pesarói versenyre két motort kapott a Benelli-gyártól és mindkét kategóriában Saarinen győzött. A 350-ben nemcsak Pasolini (Benelli) volt az ellenfele, hanem Agostini is, aki különben nem ért célba. A félliteres géposztályban az első hely mellett a nap leggyorsabb körét is ő futotta. És végül a 250-es kategóriában is a finn versenyző diadalmaskodott a Yamahájával.

A VOLÁN SC Debrecenben rendezte a junior salakbajnokság IV. futamát. A kellemes időben mintegy tízezer néző előtt lebonyolított versenyt elég sok bukás tarkította. Már az első futamban, a rajt után az esélyes Sziráczki bukott, akit klubtársa, a miskolci Papp J. SE versenyzője, Pelles követett. Később a szegedi Vér csúszott meg motorjával, aztán a debreceni Balogh került a salakra. A verseny a X. futamban dőlt el, az addig minden futamát megnyerő debreceni Domonkos és Menyhárt között. Győzött Domonkos (Volán Debr.) 12 pont — 2. Menyhárt, 11 — 3. Bihari (OGSC) 9 — 4. Balogh, 8 — 5. Darázs (Volán Szeged) 7 — 6. Sziráczki, 6 pont. Az eddig lebonyolított négy futam alapján az összesített eredmény: 1. Darázs, 26 pont — 2.

SILVERSTONE-BAN Anglia egyik legnagyobb versenyén Saarinen három madarat lőtt: első lett a 250, valamint a 350-es géposztályban és győzött a vegyes kategóriában is — Yamahával. De a 125-ben is Yamaha-győzelem született



A belga Roger de Coster megismételte sikerét: az idén is ő nyerte el a világbajnoki címet a motocross 500 km-es osztályában. A namuri VB-futamon készült ez a kép a Champion-görölköttől körülvett bajnokról. A hozzá hasonlóan Suzuki versenyző honfitársa, Joel Robert, aki ekkor már a 250-es géposztályban a világbajnoki cím tulajdonosa volt, a belga rendezők felkérésére ugyancsak rajthoz állt volna, de az előző napi edzésen lábizomsérülést szenvedett, és ezért nem láthatja a közönség

Sziráczki, 23 — 3. Domonkos, 18 pont. A bajnokság tehát még nyílt, a hátralevő két fordulóban minden lehetséges.

TÍZEZER NÉZŐ ELŐTT győzött az NDK cross-bajnokságán Teutschenthalban a Zalkás Závodni István.

Mortimer révén. A nagykategóriában Read jeleskedett az MV-vel.

AZ EZER TŐ RALLYE győztese a finn Lampinen lett Saab kocsival, honfitár-

sai, Mäkinen (Ford Escort) és Toivonen (Volvo) előtt.

ELSŐ EMBER a világon az olasz Giacomo Agostini, akit nyertekenként díjaz a világbajnoki címet nyert motorkerékpárral.

CÍMLAPUNKON:

A XI. Nemzetközi Cordatic Rallye abszolút győztese, a bolgár Ilija Csabrikov—Kiro Kirov pár biztonságosan teljesítette a Renault 8 Gornival valamennyi gyorsasági szakaszt (Fekete András felvétele)

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

INDEX: 25.108

72.8262 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



Az olasz Ferrari (Yamaha-125) olyan lendülettel érkezett a II. labirintushoz, hogy két bála között levágta a pályát. Mellette a szovjet Boriszenko (22), mögöttük Takács Béla (29) és Nagy Gyula

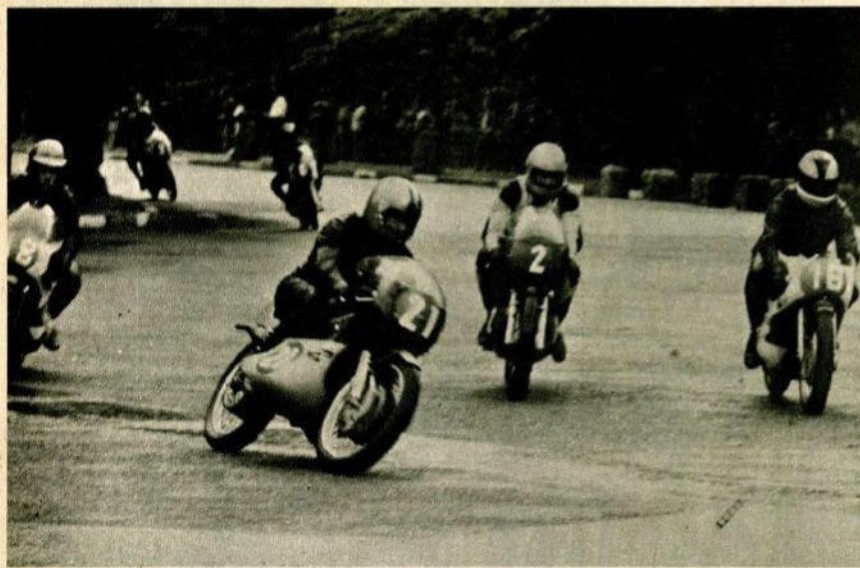
ISMÉT A NÉPLIGETBEN

A nap egyik nagy örömeiről Drapál Jancsi gondoskodott, aki ismételten megmutatta, hogyan kell az eső-mosta pályán „ereszteni” a Yamahát. Meg is nyerte a 250-es és a 350-es géposztály futamát — és bajnok lett.

Az idény egyetlen bajnoki és nemzetközi motorkerékpár-versenyét a BHSE rendezte mintaszerűen. Tizenegy külföldi ország „gyors” fiai álltak itt rajthoz. A müncheni olimpia utolsó versenynapja, no meg a kedvezőtlen időjárás ritkította meg a nézők sorát, de a mintegy 6000 néző nagyszerű versenynek lehetett részese.

EREDMÉNYEK. 125 kcm (táv 12 kör, 16 ind., 14 bef.): Első és bajnok: Ifj. Reisz János, BHSE, 21,22.5 — 2. Szabó L., ZM, 21,31.8 — 3. J. Lenk, NDK, 21,49.5 — 4. Repits G., ZM (mind MZ) — 5. B. Coulter, IR (Aermacchi) — 6. G. Ferrari, I (Yamaha) — 7. Petró A., HSE (MZ) — 8. E. Boriszenko, SZU (Szoljot) — 9. Szabó P., ZM (MZ) — 10. Nagy Gy., HSE (MZ);

— 250 KCM (12 kör, 22 ind., 20 bef.): Első és bajnok: Drapál János, HSE (Yamaha) 21,35.6 — 2. B. Tüngethal, NDK (MZ) 21,47.5 — 3. B. Nielsen, DK, 21,48.6 — 4. L. Torelli, I — 5. C. Bobson, GB — 6. B. Coulter — 7. Repits G. (mind Yamaha) — 8. Kovács S., HSE (Bultaco) kh. — 9. Kohut P., HSE (CZ Bultaco) — 10. D. Lee, GB — 11. I. Sauter, CH (mind Yamaha); — 350 KCM (15 kör, 19 ind., 16 bef.): Első és bajnok: Drapál János, 27,51.2 — 2. B. Nielsen, 28,33.5 — 3. L. Pahlsson, S — 4. S. Gunarsson, S (mind Yamaha) — 5. B. Tüngethal (MZ) — 6. W. Bergold, A (Yamaha) — 7. Ifj. Reisz J. (Aermacchi) kh — 8. N. Hawthorne, GB — 9. W. Schmied, A (mind Yamaha) 2 kh — 10. M. Reinuk, SZU (Vosztok) — 11. F. Weidacher, NSZK (Yamaha); — 500 KCM (15 kör, 17 ind., 11 bef.): 1. W. Bergold, 28,49.6 — 2. S. Gunarsson (mind Kawasaki) 28, 50.0 — 3. L. Pahlsson (Suzuki) — 4. H. Prügi, A (Linto) — 5. W. Kaletsch, NSZK (Yamaha) kh — 6. és bajnok: Zsunits Károly, HSE (Bultaco) — 7. Kovács S., HSE (Norton) — 8. Böndicz J., HSE (Bultaco) — 9. G. Arlt, NSZK (Kawasaki) — 10. Juhos Á., HSE (Aermacchi) 2 kh. — 11. Vadas G., P. Dózsa (Kawasaki); — 250 KCM JUNIOR (8 kör, 27 ind., 25 bef.): 1. Lovas János — 2. Juhász K. (mind HSE) — 3. Holmár L., ZM — 4. Kövér K., ZM — 5. Horváth F., HSE — 6. Fedorcsák G., HSE — 7. Lakatos G., ZM — 8. Fige J., HSE — 9. Moczár P., ek. — 10. Neumann L., ek. (mind P20).



A kategóriagyőztes Drapál már régen elszárgult, amikor az öt üldöző 350-es farka „veszi” a troll-kanyart. Amíg bírta az Aermacchi, pompásan ment a másik Jancsi, a Reisz (2) lépést tartva a bátrán motorozó dán Nielsennel (16) és a gyári MZ-et vezető Tüngethallal (21). Balra Pahlsson, hátrább Szabó és Bergold (RÓZSA GYÖRGY felvétele)

Most, a célban már békesen társalog a két nemes ellenfél, a két Kawasaki-vitéz: a győztes osztrák Bergold (1) és a második helyezett svéd Gunarsson

A nap másik kellemes meglepetése a kis Reisz Jancsika okos versenyzése volt. Nemes ellenfelek között győzött a kiskategóriában, és nem rajta múlt a jobb helyezés a 350-esek futamában

