PÁRIZS—LONDON—TORINO
AUTÓSZALONJAIRÓL

ma



autó-motor

XXV. évf.
1972. I. 21.
Ára: 3 Ft

2

A HUNGAROSZERVIZ
ZSIGULI
MÁRKASZERVIZE

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

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



AUTÓMENTŐ SZOLGÁLAT
VEVŐSZOLGÁLAT
TEL.: 136-093

MINDEN ZSIGULI-IGÉNYT
KIELÉGÍTÜNK.
KERESSE FEL MÁRKASZERVIZÜNKET!

AUTÓSOK, FIGYELEM!

Valamennyi ÁFOR—AGIP töltőállomásunk üzemanyagot utalványra és készpénzért egyaránt árusít



ÖRÖMMEL ÁLLUNK RENDELKEZÉSÜKRE:

ÁFOR
BENZIN-OLAJ

Javaslat a sofőrök teljes biztosítási védettségére

Mint ismeretes, nagy eredményt jelentett a hivatásos gépkocsivezetők — a sofőrök — számára, hogy egy év óta a közületek is kötelesek megkötni gépjárműveikre a felelősségi biztosítást. A sofőrök most már mentesülnek az általuk idegen személyekben és tárgyakban okozott károk megtérítése alól, hiszen a vállalatok nem kérhetik tőlük annak a károsszegnek a megfizetését, amit a vállalat helyett az Állami Biztosító egyenlített ki.

De az összeütközések alkalmával kár érheti a saját járművet is, sőt okozhat a sofőr olyan balesetet is, amelynél kizárólag a saját — vagyis a vállalati — kocsi sérül meg. Ilyenkor a sofőr változatlanul kártérítési kötelezettséggel tartozik. A magánautósoknak lehetőségük van arra, hogy az efféle károkra, ha akarnak, cascót köthetnek. Igaz, ezt ma már megtehetik a közületek is, de meglehetősen ritkán élnek ezzel a lehetőséggel. Valószínűleg azért, mert a casco díja a teherautókra, autóbuszokra meglehetősen drága. Érthető: ezek nagy értékű járművek, s így a bennük keletkezett kár is nagy összegű lehet.

Ezt az esetleges nagy károsszeget azonban teljes egészében nem lehet a sofőrökkel megfizettetni. A sofőrök anyagi felelősségének mértéke ugyanis az általuk okozott balesetnél — amint erről a Szakszervezet tájékoztatott bennünket — aszerint állapítható meg, hogy a munkája során előfordult vétkes és károsító cselekményért milyen büntető, szabálysértési felelősségre vonásban részesül:

1. Az egyhavi átlagkereset 50%-a a felelősségének a mértéke akkor, ha nem indult ellene eljárás — például a helyszínen bírságolták, vagy nem történt semmiféle intézkedés. Tehát a keletkezett (és meg nem térült) kárból — bármilyen összegű legyen is az — csupán eddig a mértékig lehet kártérítésre kötelezni.

2. Háromhavi átlagkereset a felelősség felső határa, ha:

a) a gépjárművezetőt bírósági tárgyaláson részesítették figyelmeztetésben, büntetés kiszabása helyett;

b) a rendőrség marasztaló határozatot hozott ellene;

c) az ügyész, illetőleg a rendőrség az ügyet társadalmi bírósági vagy fegyelmi eljárásra utalta, és ennek során állapították meg a gépjárművezető vétkességét.

Az esetek többségében ez a háromhavi átlagkereset erejéig terjedő anyagi felelősség a jellemző, ennek megfelelően szabják ki a kártérítést.

3. Egyévi átlagkereset erejéig vonható felelősségre a gépjárművezető, ha vétkessége miatt a bíróság szabadságvesztésre ítélte — függetlenül attól, hogy az ítélet végrehajtását próbaidőre felfüggesztették-e vagy sem.

„A gépjárművezetők anyagi felelősségének biztosítása" tehát azt jelentené, hogy az Állami Biztosító a díj fejében a biztosítást kötött gépjárművezető helyett sohasem az általa okozott teljes kárt térítené meg, hanem csak annyit, amennyit a munkáltató vállalat az előbbiek szerint kártérítésként kiszabhat.

Ilyen értelemben az ÁB már végzett is számításokat. A tervezet szerint a biztosítás díja havi 35 forint lenne; egy évre 400 forint két részletben.

Az eljárás egyszerű lenne. Bejelentik a gépjárművezető ellen hozott kártérítési határozatot a Biztosítónak, s az ÁB kifizeti a biztosítást kötött dolgozó helyett a kiszabott kártérítés összegét.

Persze, a biztosításnak visszatartó ereje is lenne. Az elgondolás szerint az ÁB nem áll helyt a biztosított gépjárművezetőért, ha:

a) a kárt eredményező cselekményt szándékosan követte el;

b) elmulasztotta a kötelező segítségnyújtást;

c) szeszesital hatása alatt vezetett;

d) érvénytelen jogosítvánnyal vett részt a forgalomban;

e) átadta a jármű vezetését illetéktelen személynek;

f) járművét a munkáltató engedélye nélkül vezette;

g) a kár a gépjármű súlyosan elhanyagolt állapotából eredt, és ezt — a bíróság vagy a rendőrség megállapítása szerint — maga a gépjárművezető okozta, illetve erről az elhanyagolt állapotról útnak indulása előtt már tudott;

h) a kár nem a munkaadó által előírt feladatok teljesítése során keletkezett.

Amint látjuk, a tervezet szerint — amelyet a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete is támogat — az újfajta biztosítás nem adna menedéket a felelőtlen, tudatos károkozásnak. A tárgyalások folyamán mégis akadtak olyan vélemények, hogy a sofőrök teljes biztosítási védettségének a lehetősége meglazítaná a munkafegyelmet, csökkentené a gépjárművezetők igyekezetét a biztonságos vezetésre, növelné tehát a közúti balesetek számát.

Ilyen nézetek elhangzottak annak idején a kötelező felelősségbiztosítás bevezetésének ellenérvei között is. (A rend kedvéért azonban meg kell jegyeznünk, hogy akkor pénzügyi természetű problémák is adódtak, — de végül is sikerült az ilyen akadályokat elhárítani.)

Az eredmény?

Ha a magánautósokat megkérdezik, kiket tartanak a legagresszívebb vezetőknek, az elsők között a fővárosi taxisokat és buszvezetőket említik. (Meg ne haragudjanak ezért azok a taxisok és buszvezetők, akik — és ilyenek, tudjuk, sokan vannak — nem érzik ebben érintve magukat.) Nos, a Szakszervezet összeállította számunkra e két sofőr-réteg vétkes baleseteinek adatait.

A fővárosi buszvezetők között 1970-ben egymillió kilométerre átlagosan 12,2 sajáthibás baleset jutott (ott ilyen eseménynek számít az is, ha például hirtelen fékezés következtében sérül meg egy utas). Az 1970-es év első $^3/_4$ évében ez a szám 13,8 volt, Amióta a buszokra is megkötötték a kötelező felelősségbiztosítást, 1971. január 1-től szeptember 30-ig ez a $^3/_4$ évi arány 11,9%-ra csökkent.

Ennél is érdekesebb a taxisok statisztikája. A Fővárosi Autótaxi Vállalat sofőrjei ugyanis 1969. III. negyedévétől elhatározták, hogy havi 60 forintot fizetnek a vállalatnak, a saját kocsiban keletkezett károk megtérítése fejében. Ezt az önként vállalt díjat a taxisok döntő többsége mindmáig fizeti is. És mi történt? Az időtől kezdve, hogy nem tartoznak már anyagi felelősséggel a saját kocsijukban okozott kárért, negyedévenként folyamatosan csökkent a balesetek aránya. Míg 1969. IV. negyedében egymillió km-re még 8,928 baleset jutott, 1970-ben negyedévenként így alakult ez a szám: 5,586 — 5,277 — 5,268 — 4,596. És 1971-ben: 4,086 — 3,456, s a III. negyedévben már csak 2,984 (vagyis kereken 3) sajáthibás baleset jutott egymillió kilométerre.

Miként lehet, hogy éppen amikor már nem kell attól félniök, hogy esetleges balesetükkel önmaguknak, családjuknak gyakran életfogytiglan fizethető kártérítési kötelezettséget idéznek elő, ez nemhogy fokozta volna a taxivezetők nemtörődömségét, veszélyt okozó felelőtlenségét, hanem — ennek ellenkezője történt? Azt a választ kaptuk: ez az önként vállalt „biztosítás" feloldott bizonyos feszültséget, és nyugodtabbá tette az embereket a taxi volánja mögött.

Úgy véljük, érdemes ezen elgondolkozni — és elhárítani minden akadályt az új önkéntes biztosítási lehetőség megteremtése elől. Hogy megszűnjék teljesen az oly sok veszéllyel járó gépjárművezetői foglalkozásnak ez a hátránya, a súlyos anyagi felelősség a gyakran csak elnézésből — de semmi esetre sem készakarva — okozott károkért.

S akkor az a sofőr, aki majd megköti ezt az önkéntes biztosítást, a kötelező felelősségbiztosítással együtt ugyanolyan anyagi védelemben részesülhet, mint az a magánautós, aki — ugyancsak önkéntesen — cascót is kötött.

Véleményünk szerint ha mindnyájan összefognának, akik ebben az ügyben tehetnek valamit, egy év múlva, 1973. január 1-től meg is valósulhatna ez az elképzelés.

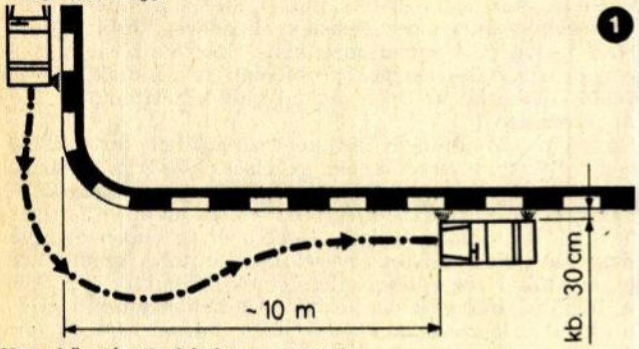
ÍGY VIZSGÁZUNK EZUTÁN AUTÓVEZETÉSBŐL (II)

Előző számunkban „Korszerű oktatással és emelt szintű vizsgáztatással védjük az életet" címmel közöltük Székely Gábornak, a Gépjárművezetői Vizsgabizottság elnöke helyettesének cikkét, majd a bevezető után megkezdtük a módosított gépjárművezetői gyakorlati vizsgák útmutatójának az ismertetését is. Ezúttal a téma folytatását és befejező részét közöljük.

Saroktolatás (2. feladat — 5 pont)

Végrehajtás: a menetirány szerinti jobb vagy bal oldalon álló autó betolatása a betorkolló útra, (imitációjára), a járda vonalvezetését követve. A kiindulási helyzetben az autó a járdával párhuzamosan, attól kb. 30 cm-re áll. A saroktolatás befejezése után hasonló helyzetet kell elfoglalnia a saroktól kb. 10 méterre.

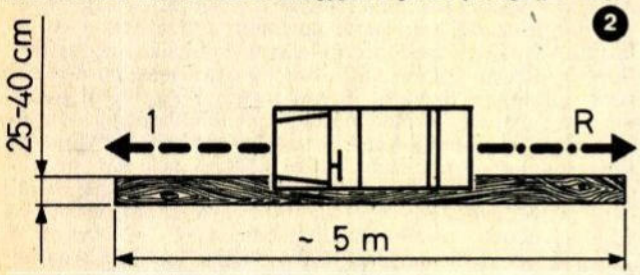
Elégtelen osztályzatot kap a vizsgázó, ha:
a) a motor legalább kétszer leáll;
b) tolatás közben valamelyik kerék teljesen felmegy a járdára;
c) tolatás közben a kerék legalább kétszer a járdához szorul, és ezért ismételni kell;
d) véghelyzetben, figyelmeztetésre, második kísérletre sem tud kb. 30 cm-en belül párhuzamosan a járdával beállni (1. rajz „A"-kép).



Nyomkövetés (3. feladat — 4 pont)

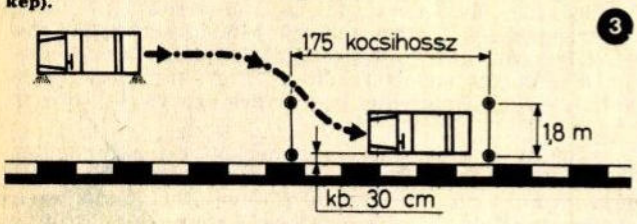
Végrehajtás: kb. 25 cm széles (tgk-nál 40 cm) pallón, esetleg annak 5 m hosszú felfestett imitációján a jobb vagy bal oldali kerekekkel egyenletes, legkisebb sebességgel haladás előre-, illetve hátramenetben. A kerekek a pallót haladás közben nem hagyhatják el.

Elégtelen osztályzatot kap a vizsgázó, ha:
a) kétszeri próbálkozásra sem tud a pallóra ráállni;
b) a kerekek menet közben elhagyják a pallót (2. rajz „B"-kép).



Beállás két kocsi közé hátramenetben, balra (4. feladat — 5 pont)

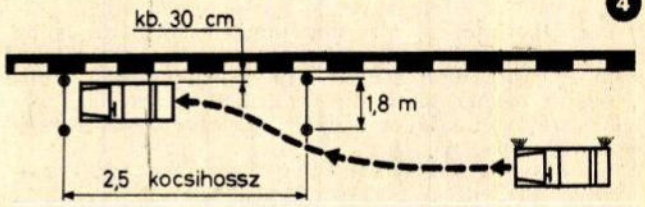
Végrehajtás: tolatással beállás a bal oldali járdaszegély mellett parkoló két kocsi közé a járdával párhuzamosan, kb. 30 cm távolságon belül. A beállási hely a beálló kocsi hosszának 1,75-szöröse. A beállási helyet határoló bóják távolsága 1,8, teherautópályán 3 m. A jelölt kétszer próbálkozhat, ha első esetben nem érinti vagy dönti a bójákat, vagy az autó egyik kerekével sem ment fel a járdára. A feladatot forgalom elől elzárt olyan útszakaszon kell végrehajtani, amely járdaszegéllyel, illetve annak imitációjával rendelkezik. Mindenütt fontos szempont, hogy a beállási helyet határoló bóják könnyen boruljanak és legalább szemmagasságban legyenek (3. rajz „C"-kép).



Elégtelen osztályzatot (0 pont) kap a vizsgázó, ha a feladat végrehajtása során:
a) a motor legalább kétszer leáll;
b) az elöl vagy hátul álló kocsinak nekimegy, illetve a bójákat feldönti;
c) a teljes feladatot kétszeri ismétléssel sem tudja végrehajtani.

Beállás két kocsi közé előremenetben, jobbra (5. feladat — 4 pont)

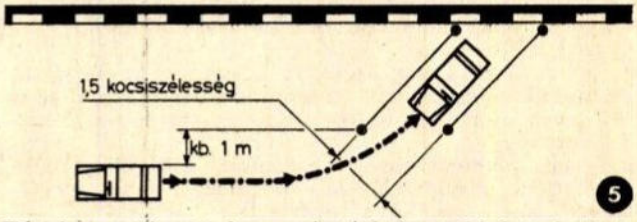
Végrehajtás: beállás a jobb oldali járdaszegély mellett parkoló két kocsi közé előremenetben, a járdával párhuzamosan, kb. 30 cm-en belül. A beállási szabad hely a beálló kocsi hosszának 2,5-szerese. A beállási helyet határoló bóják távolsága 1,8, a teherautópályán 3 m. A jelölt kétszer próbálkozhat, ha első esetben nem érinti (dönti) a bójákat, vagy az autó egyik kerekével sem ment fel a járdára (4. rajz „D"-kép.)



Elégtelen osztályzatot (0 pont) kap a vizsgázó, ha a feladat végrehajtása során:
a) a motor legalább kétszer leáll;
b) az elöl vagy hátul álló kocsinak nekimegy, illetve a bójákat feldönti;
c) a kocsi egyik kerekével felmegy a járdára;
d) a teljes feladatot kétszeri ismétlésre sem tudja végrehajtani.

Beállás ferde parkolóhelyre, hátramenetben (6. feladat — 5 pont)

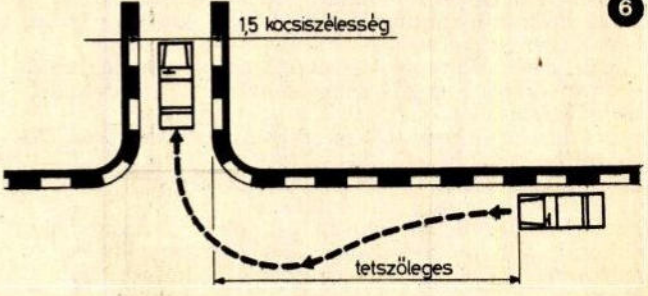
Végrehajtás: a forgalom elől elzárt útszakaszon, ahol az útvonal irányára 45 fokban álló parkolóvonalak vannak felfestve. A vonalak hossza 6 m, egymástól való távolságuk (merőlegesen mérve) kb. másfélszeres kocsiszélességnek felel meg. A betolatást az útvonal hosszával párhuzamos helyzetből kiindulva kezdjük: az autó a parkolóvonalak végétől kb. 1 m távolságban tetszőleges pontról indul (5. rajz „E"-kép).



Elégtelen osztályzatot kap a vizsgázó, ha a feladat végrehajtása során:
a) a motor legalább kétszer leáll;
b) a kocsi valamelyik kerekével teljesen felmegy a járdára;
c) a felfestett vonalat második kísérletre is teljes kerékszélességben túllépi;
d) második kísérletre is csak úgy sikerül beállnia, hogy a kocsi átlós sarkai a mindkét vonalnak megfelelő térhatárt túllépik.

Beállás kapubejáróba előremenetben, jobbra (7. feladat — 4 pont)

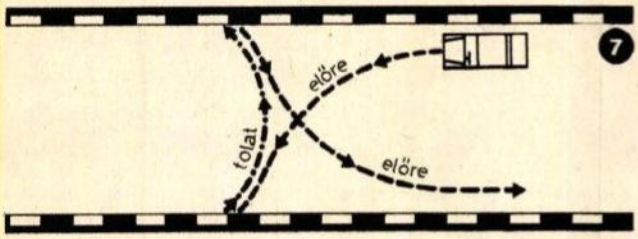
Végrehajtás: menetirány szerinti jobb oldalon álló autó bekanyarodása az ugyanezen oldalon levő kapubejáróba, az úttest hosszirányára kb. merőleges helyzetben. Az autó kiinduló helyzete tetszőlegesen választható, de a járdával — vagy annak imitációjával — párhuzamosan, attól legfeljebb 30 cm távolságra kell megállni (6. rajz „F"-kép).



Elégtelen osztályzatot (0 pont) kap a vizsgázó, ha a feladat végrehajtása során:
a) a motor legalább kétszer leáll;
b) kettőnél többször megy előre a beállási próbálkozások során;
c) a valóságos kapuoszlopnak — a kocsin vagy a kapun látható nyomot hagyva — nekimegy, illetve a kapuoszlopot helyettesítő jelzőoszlopot (bóját) feldönti.

Megfordulás tolatással (8. feladat — 5. pont)

Végrehajtás: a kocsi hosszával arányosan választott szűk, forgalommentes és mindkét oldalán kiépített járdaszegéllyel rendelkező sík úton. A lényeg, hogy azon egy kezdő vezető egyszeri tolatással kényelmesen meg tudjon fordulni. Kerülendő az erősen bogárhátú út és az olyan járdaszegély, amelynek a kocsi sérülése nélkül nem lehet a kerekeket az előre- és hátramenet közben „nekitámasztani" **(7. rajz „G"-kép).**

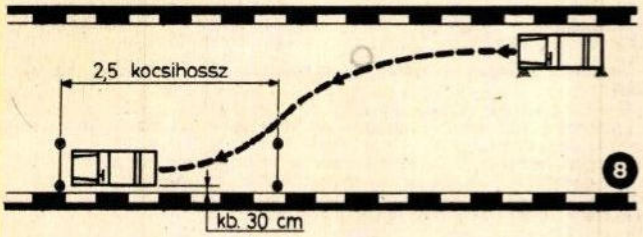


7

Elégtelen osztályzatot (0 pont) kap a vizsgázó, ha a feladat végrehajtása során:
a) a motor legalább kétszer leáll;
b) az egyik kerékkel teljesen felhajt a járdára;
c) a megfelelően széles helyen — ahol egyetlen tolatással is kényelmesen meg lehet fordulni — kettőnél többször tolat.

Beállás két kocsi közé előremenetben, balra (9. feladat — 4 pont)

Végrehajtás: a menetirány szerinti jobb oldalon haladó autó beállása a bal oldalon parkoló két autó vagy annak imitációja közé, a járdával párhuzamosan, kb. 30 cm távolságon belül. A beállási hely — a járdaszegéllyel vagy annak imitációjával rendelkező forgalommentes úton — a beálló kocsi hosszának 2,5-szerese. A beállási helyet határoló bóják egymástól való távolsága 1,8, teherautópályán 3 m. A jelölt kétszer próbálkozhat, ha első alkalommal nem érinti a bójákat, illetve az autó egyik kerekével sem hajtott fel a járdára **(8. rajz „H"-kép.)**

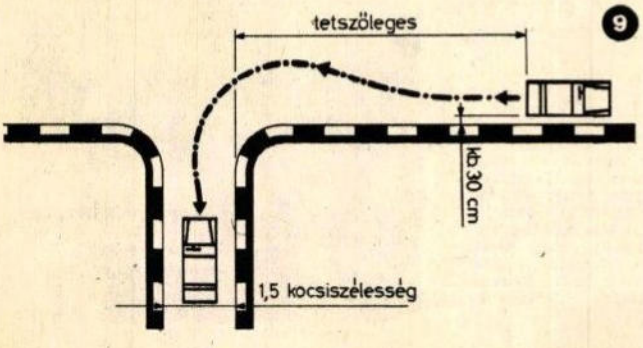


8

Elégtelen osztályzatot (0 pont) kap a vizsgázó, ha a feladat végrehajtása során:
a) a motor legalább kétszer leáll;
b) az elől vagy hátul álló kocsinak nekimegy, illetve az imitáló bójákat feldönti;
c) az autó valamelyik kerekével felhajt a járdára;
d) a teljes feladatot kétszeri ismétlésre sem tudja végrehajtani.

Beállás kapubejáróba hátramenetben, jobbra (10. feladat — 5 pont)

Végrehajtás: a menetirány szerinti jobb oldalon álló autó betolatása az ugyanezen oldalon levő kapubejáróba az úttest hosszirányára kb. merőleges helyzetben. A feladatot forgalommentes, vízszintes, keményburkolatú úton kell végrehajtani, ahol a járdaszegélyeket legalább felfestett vonalak, a kapubejárat oszlopait pedig könnyen boruló jelzőoszlopok helyettesítik. Az autó kiinduló helyzete tetszőlegesen választható, de a járdával párhuzamosan, attól legfeljebb 30 cm távolságban **(9. rajz „I"-kép).**



9

Elégtelen osztályzatot (0 pont) kap a vizsgázó, ha a feladat végrehajtása során:
a) a motor legalább háromszor leáll;
b) kettőnél többször megy előre a betolatási próbálkozás során;
c) a valóságos kapuoszlopnak — az autón vagy a kapun látható nyomokat hagyva — nekimegy, illetve a kapuoszlopot helyettesítő jelzőoszlopot feldönti.


A


B


C


D


E


F


G


H


I

FORGALMI VIZSGA (I. feladatcsoport)

1. Technikai készség a forgalomban (1—4 pont)

Az egész forgalmi vizsga alatti összbenyomás alapján pontozzák: elindulás-megállás sík úton, emelkedőn, illetve lejtőn.
Ha a vizsgaútvonal nem tartalmaz emelkedőt, akkor csak a sík úton való elindulásokat és megállásokat vesszük figyelembe.
Ebben az esetben a technikai jellegű pontszám: 2.
Hibapontot kell adni, ha a jelölt:
a) elindulási kísérlete kétszer sikertelen (a kéziféket nem oldja, helytelen sebességi fokozatot kapcsol, rossz a pedálkezelése, járó motorra „ráöninditózik");
b) a motor a helytelen megállások következtében kétszer lefullad;
c) nem puhán — gördülő fékezéssel —, hanem blokkolással áll meg, miközben a kocsi megfarol, vagy az utána jövők számára baleseti veszélyt kelt;
d) indulásnál és megállásnál a körültekintést, jelzésadást elmulasztja.

2. Sebességi fokozatok helyes alkalmazása, finom sebességtartás (technikai jellegű — 2 pont)

Hibapontot kell adni, ha:
a) a motor a helytelen sebességi fokozat kapcsolása miatt kétszer lefullad;
b) a motor a helytelen pedálkezelés miatt kétszer lefullad;
c) a jelölt a fel- és visszakapcsolásoknál nem érzi a sebességfokozatoknak megfelelő haladási sebességet;
d) a jelölt nyílt úton, zavartalan forgalmi helyzetben nem képes az autót a bekapcsolt sebességi fokozatnak megfelelő lendületben tartani.

3. A pedálok, a sebességváltó és a kormány összehangolt kezelése (technikai és forgalombiztonsági jellegű — 2 pont)

Hibapontot kell adni a jelöltnek, ha:
a) a kapcsolások elvonják az útról a figyelmét;
b) a kormányfogása rossz (görcsösen belekapaszkodik, nem egymást váltó kézzel kormányoz, a kezek huzamosabb ideig egymást fedik);
c) rossz a pedálkezelése (váltásoknál nem szakszerűen használja a tengelykapcsolót, indokolatlanul — kanyarban! — kinyomja a tengelykapcsolót, nagy sebességnél fékezéskor nem használja ki a motorféket, a fékpedál kezelése nem elasztikus . . .)

4. Haladás az úttesten, nyomtartás, kanyarvétel (forgalombiztonsági és technikai jellegű — 4 pont)

Hibapontot kell adni, ha a jelölt:
a) az autót nem tudja egyenes vonalban, saját forgalmi sávjában tartani;
b) a záróvonalon átlép, vagy azt érinti;
c) az előzéskor, kikerüléskor meredeken húzódik ki a kikerülendő, illetve az előzendő jármű mögül;
d) előzéskor, kikerüléskor nem hagy biztonságos oldaltávolságot;
e) az előtte levő akadályt nem veszi kellő időben észre és „csapdába" esik, vagyis beszorul mögéje;
f) elinduláskor indokolatlanul eltávolodik a járdától;
g) szabálytalanul vált forgalmi sávot (különös tekintettel a körforgalomban);
h) nem tud az előírásoknak megfelelően biztonságosan kanyarodni [jobbra nem kisívben, balra nem nagyívben, nem a kanyar ívének megfelelő sebességgel, kinyomott tengelykapcsolóval (!), helytelen kormányfogással, bizonytalan iránytartással fordul];
i) kanyarodás közben felhajt a járdára.

FORGALMI KÉSZSÉG — II. feladatcsoport (5—9 pont)

5. Bekapcsolódás a forgalomba, helyzetfelismerés, az elsőbbségadás gyakorlati alkalmazása, a követési távolságok helyes megválasztása (forgalombiztonsági jellegű — 7 pont)

Hibapontot kell adni, ha a jelölt:
a) az útkereszteződéseknél az autó orrával balesetveszélyesen áll rá a keresztező útra (a balról jövőket sávváltásra, sebességcsökkentésre kényszeríti);
b) Útkereszteződés előtt besoroláskor nem a továbbhaladási szándékának megfelelő forgalmi sávba áll;
c) az útkereszteződéseket nem kellő óvatossággal és körültekintéssel közelíti meg, nem készül fel az azonnali, sima megállásra;
d) a Kresznek az áthaladási elsőbbségre vonatkozó 55. §-a előírásait nem tartja meg;
e) az útkereszteződéseknél a biztonságos áthaladásra, illetve ráhajtásra kínálkozó alkalmat nem használja ki;
f) a haladási sebességét figyelembe véve nem tart biztonságos tér- és távközt;
g) nem veszi fel a forgalom ritmusát.

6. Jelzések adása, észlelése, a visszapillantó-tükör használata (forgalombiztonsági jellegű — 7 pont)

Hibapontot kell adni, ha a jelölt:
a) az irányjelzést elmulasztja (elindulás, kanyarodás, megállás, fordulás, sávváltoztatás, előzés, kikerülés előtt);
b) a működő irányjelző kikapcsolásáról megfeledkezik;
c) az irányjelzést túl korán adja, és ezzel a közlekedés többi résztvevőjét megzavarja;
d) ha a látási viszonyok azt kívánják, a világítást nem kapcsolja be;
e) a forgalom többi résztvevőinek jelzéseit nem észleli és nem veszi figyelembe;
f) a visszapillantó-tükörből nem ellenőrzi következetesen a mögöttes forgalmat (irányváltoztatáskor a tükör használatán kívül hátranézéssel is meg kell győződni az irányváltoztatás veszélytelenségéről!).

7. Jelzőtáblák, útburkolati jelek, jelzőfények, rendőri utasítások figyelembevétele (forgalombiztonsági jellegű — 6 pont)

Hibapontot kell adni, ha a jelölt:
a) a közúti táblák vagy útburkolati jelek előírásait nem veszi figyelembe;
b) a biztonsági jelzőfényeket és a gyalogátkelőhelyeket nem kellő óvatossággal és körültekintéssel közelíti meg;
c) nem ismeri fel a párhuzamos közlekedés lehetőségeit.

8. A forgalmi szabályok gyakorlati alkalmazása (forgalombiztonsági jellegű — 6 pont)

Hibapontot kell adni: minden szabálysértésért, mérlegelve a hiba baleseti veszélyét is.

9. Előrelátáson alapuló közlekedési érzék, defenzív döntési készség, partnerismeret, „célt értető" mozgás (vezetési etikai, vezetés-technikai jellegű — 4 pont)

A feladat lehetőséget ad az egyre jobban előtérbe kerülő defenzív vezetési mód értékelésére. Tulajdonképpen nem pontot vonunk le a jelölttől, hanem vezetési erényeit pontadással értékeljük, ha: megfelelően alkalmazkodik a többi partnerhez; — szándékait (kanyar, sávváltozás, irányváltoztatás, megállás, előzés) kellő időben és érzékelhetően (megfelelő lassulás, elhelyezkedés az úttesten, sebességgel való manőverezés, irányjelzés) tudtára adja a forgalom többi résztvevőinek; — közlekedési partnereivel előzékeny, udvarias magatartást tanúsít.

A forgalmi vizsgát elégtelen osztályzattal kell befejezni, ha a jelölt:

a) a vizsga során balesetet okoz;
b) előidézett baleset bekövetkezését a vizsgabiztos közbelépése akadályozza meg;
c) balesetveszélyes helyzetbe sodorja közlekedési partnerét;
d) a jelzések adásánál olyan hibát követ el, amely balesetet okozhat;
e) a rendőri kar- és fényjelzésnél tilosba hajt;
f) a rendőr vagy jelzőőr jelzésére nem áll meg;
g) a körültekintés (tükör+hátrafordulás) elmulasztása miatt balesetveszélyes helyzetet teremt;
h) a vezetés során a jármű technikai kezelése és ellenőrzése annyira leköti a figyelmét, hogy nem képes a forgalmi követelményeknek megfelelni: egész vizsga alatti ténykedése a bizonytalanság érzetét kelti;
i) az áthaladási elsőbbségre vagy az előzésre vonatkozó szabályokat durván megsérti;
j) a sebességkorlátozásokat huzamosan, jelentős mértékben túllépi.

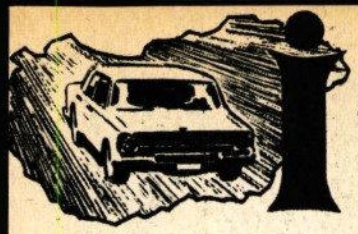
S ezzel befejeztük a korszerűsített, emelt szintű gépjárművezetői gyakorlati vizsga lebonyolításának és az ott támasztott követelményeknek a teljes leírását. Biztosak vagyunk abban, hogy ennek az útmutatónak a gondos tanulmányozása sok segítséget fog nyújtani mind a gépjárművezetői vizsgára felkészítőknek, mind az arra felkészülőknek, a gyakorlópálya országosan előírásszerű kialakításához, illetve a feladatok jó begyakorlásához.

Kóródi Imre
a Gépjárművezetői Vizsgabizottság Titkárságának vezetője



Gábor Istvánné, immár az autóvezetői jogosítvány jogos városmányosa, Bagi István vizsgabiztos és Nagymajtényi János, a Vizsgabizottság Titkárságának előadója társaságában nagy megkönnyebbüléssel és örömmel veszi tudomásul, hogy neki — a cikkben is szereplő feladatok eredményes bemutatásával kifejtett közreműködése alapján — elsőre sikerült a „szigorított" vizsga





Ismerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER
a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

42

A Szent László forrástól továbbhaladva, valósággal „átbillenünk" a Mátra *északi lejtőire. Rövidesen a műút jobb oldalán (a 17-es kmkőnél) levő Vörösmarty-turistaházat érintve — szállás- és étkezési lehetőséggel — kanyargós úton ereszkedve érünk* Parádsasvárra. *Itt is, mint az egész Mátrában, az útjelző és a turistautat jelző táblák igen jól és egyértelműen mutatják a megfelelő útvonalakat. Balra fordulva rögtön a bekötőút mellett balról találjuk a volt Károlyi-kastélyt. Ez a terület is a Károlyi-család birtoka volt. Kastélyukat és a vele szemben levő gyógyforrás védelmét szolgáló pagodát Ybl Miklós terve alapján építették. A kastély hazánk egyik legszebb úttörőtáborai közé tartozik* (1. kép). *A hajdani sasok vijjogását most az úttörők vidám zsibongása és pezsgő tábori élete váltotta fel az 1881-ben épült tornyos, romantikus épületben és környékén. A kínai pagodára emlékeztető, színes majolikával fedett helyiségben naponta sok száz liter híres Parádi-vizet palackoznak* (2. kép). *A gyógyforrás vizét ajánlatos mindenkinek megkóstolni, mert különleges ízű és zamatú „pezsgő".* Parádhután *a még II. Rákóczi Ferenc által alapított üveghuta jogutódjának termékeivel ismerkedhetünk meg. Az éles kanyar után fekszik ugyanis az ismert Parádsasvári Üveggyár. Az Igazgatóság titkárságán — csoportosan (10—15 fő) érkező turisták részére — szívesen adnak belépési engedélyt a gyár területére. Nagyon szép csiszolt és festett használati és dísztárgyakat készítenek* (3. kép). *Az üvegfúvás mestereivel, a nagy műhelyben lezajló gyönyörű tűzijátékkal és igazi „bűvészmutatványokkal" ismerkedhetünk meg. A gyár termékeinek 60%-át exportálják. A bejárattal szemben levő üzletben ki-ki kedve szerint vásárolhat parádsasvári emléket.*

Parád *felé folytatva utunkat, mindjárt a műút jobb oldalán figyelmet érdemel a Mátra őserdejéből itt maradt óriás méretű juharfa, amelyet kerítés vesz körül és „Békefa" néven helyezték természetvédelem alá. De máris Parádon vagyunk. A templomon túl levő útelágazásnál balra fordulva a bennünket is kiszolgáló modern tszszerviz mellett érünk a hagyományosan berendezett palócházhoz. Az 1800-as években készült épületet műemlékvédelem alá helyezték, és a helybéli és a környékben beszerzett jellegzetes bútorokkal, viseletekkel és használati eszközökkel rendezték be* (4. kép). *E szép zsupfedeles műemléki palócházat a hozzá tartozó ólak és pajták teszik teljessé* (5. kép).

Parádot elhagyva, az út bal oldalán levő úgynevezett „Cifra istálló" kelti fel figyelmünket. A XIX. században épült, valóban cifra istállót 1971-ben állították helyre. Az épület két szárnyában tavasztól kezdve tüzes paripák várják a lósport kedvelőit. A középső szárnyban a Közlekedési Múzeum által rendezett kocsitörténeti kiállítás látható. A gondos gyűjtés, rendszerezés és helyreállítási munka következtében a maga nemében páratlan szépségű kiállítással ismerkedhetünk meg. Az első teremben a kocsiépítéssel kapcsolatos iparágak — bognár, kerékgyártó, kovács, szíjgyártó stb. — egy-egy jellegzetes eszköze, felszerelése kerül bemutatásra. A két részre osztott hatalmas teremben a híres magyar kocsikészítő műhelyek eredeti termékeivel és az ezekről készült hiteles s igen tetszetős modellekkel ismerkedhetünk meg (6. kép).

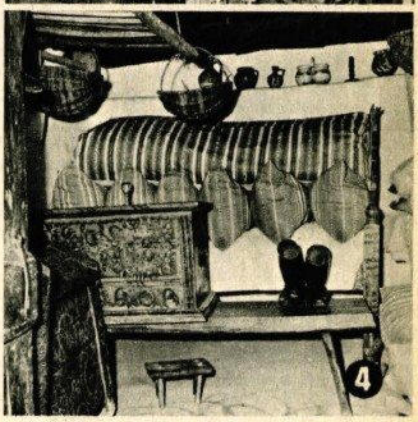
Két történeti nevezetességű csodálatos díszes hintó is bemutatásra került. Az egyik a millenniumi országgyűlési díszhintó, a másik Vaszary Kolos hercegprímás díszhintaja (7. kép). *A rendkívül gazdag kiállítási anyagot a remekbe szabott, gazdagon díszített lószerszámok, nyergek és a kísérő személyzet eredeti öltözetei — kocsis, lovász, díszhuszár stb. — teszik teljessé.*

A „Cifra istállótól" mindössze pár lépésre fekszik Parádfürdő. *Nemzetközi hírnevű üdülő- és gyógyfürdőhely. A különböző ásványi sókat tartalmazó gyógyforrások kiválóan alkalmasak elsősorban a női betegségek és a gyomorbántalmak gyógyítására. A strandfürdő mellett levő turistaházban szállás és étkezés — sőt előfizetéses étkezés is — igénybe vehető. A Szanatóriummal szemben levő patinás épületben kellemes presszó és szórakozóhely. Igen sok sétára alkalmas turistaút teszi változatossá és kellemessé itt-tartózkodásunkat. Parádsasvár, Parád és Parádfürdő nevezetességeinek megtekintése egy teljes napot vesz igénybe.*

(Folytatjuk)

(ÁLMASSY TIBOR felvételei)

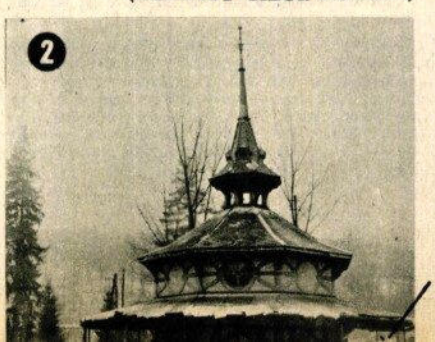














am hiradó

AZ AUTÓKÖZLEKEDÉSI TANINTÉZET Igazgatósága közli, hogy 1972. január 1-i hatállyal megalakult az Intézet budapesti iskolája. Ezzel egyidőben a Pest megyei iskola a budapesti iskolába olvadt be. Az újonnan szervezett budapesti iskola a fővárosi és a Pest megyei gépjárművezető-jelöltek képzésével, továbbképzésével, valamint a szaktanfolyamok szervezésével és lebonyolításával foglalkozik. Címe: VIII., Dankó u. 15., telefon: 131-006, 341-103 és 336-352. Az ügyfélfogadás és tanfolyamszervezés címe: VIII., Baross u. 97., telefon: 130-416 és 133-274.

A MAGYAR HONVÉDELMI SPORTSZÖVETSÉG kiadta az 1972. évre szóló programját. A gazdag rendezvénysorozatból csupán a szakmai szempontból is külön érdeklődésre számot tartó események közül említünk néhányat. Szívesen ad azonban bővebb felvilágosítást az MHSZ Agitációs és Propaganda osztálya a 110-078-as telefonon. Nemzetközi rendezvények: Szocialista országok autómodellező versenye Pécsett, VI. 29—VII. 3-ig; — MOM Kupa autómodellező verseny Budapesten IX. 23—24. Országos rendezvények: MHSZ munkaértekezlet II. 29.; — Tartalékosok aktíva értekezlete XI. hó; — Vezess Kiválóan országos döntő IX. 30—X. 1.; Országos versenyek: Autómodellezés bajnokság I. forduló V. 11.; — II. forduló VII. 8—9.

FELÉRE CSÖKKENT a motorok gyártási ideje az Autóvillamossági Felszerelések Gyárában. Az idén indítómotorokból már 120 ezret, egyen- és váltakozó áramú dinamókból 80 ezret állítanak elő, s ennek kétharmada exportra kerül. A régebbi 24 munkaóra helyett most 11 órai munkával készül az Autóvillnél egy-egy indítómotor. Az exporton kívül valamennyi hazai gyártmányú autóbuszt, teherautót, traktort, kamiont ők látják el indítómotorokkal és dinamókkal. Valamennyi exporttermékük 1975-ig teljesen elkelt. Tavaly 94 millió forint nyereséget értek el, s most ismét mintegy 20 napi bérnek megfelelő nyereségrészesedést osztanak majd dolgozóiknak. Jó ideje ők látják el az NDK-t is négyüléserős indítómotorokkal, továbbá 300 és 500 wattos dinamókkal.

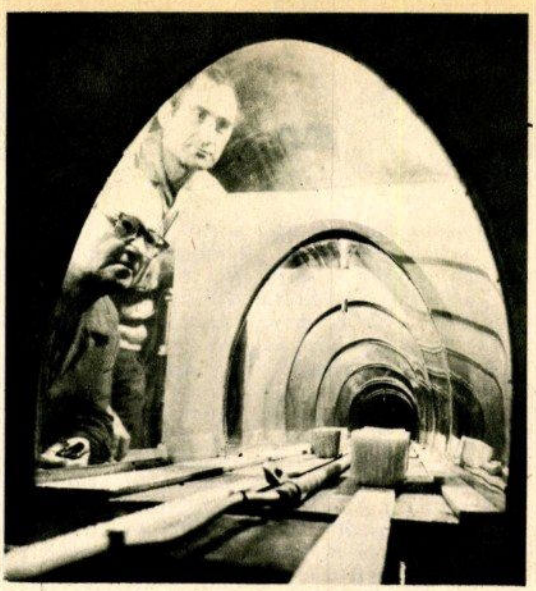
A VEZESS BALESET NÉLKÜL versenymozgalom 1971. évi eredményeit értékelték a X. és XVII. kerületi vállalatok és szövetkezetek. A verseny első helyezettje — azonos eredménnyel — a Kőbányai Gyógyszerárugyár és az Orion Rádió és Villamossági Vállalat gépkocsivezető kollektívája. Az FKBT ünnepélyes díjkiosztóján a nyertesek oklevelet és vásárlási utalványokat kaptak. Foglalkoztak ott a kerületi Balesetelhárítási Tanács megalakításával is. Az alapszabályt már jóváhagyták, s így a versenymozgalom intézőbizottsága elvállalhatta a X. és XVII. kerületi Balesetelhárítási Tanács megalakításával kapcsolatos ügyek intézését. A terv szerint az FKBT új kerületi albizottsága már az év első felében eredményesen tevékenykedhet.

A TO-GA AKKUMULÁTOROK sorozatgyártását megkezdték Délegyházán, az Egyesült Törekvés Tsz akkumulátorüzemében. Évente 20 ezer darabot gyártanak majd a legnagyobb hidegben is azonnali indítást biztosító nagy jelentőségű magyar találmányból, amely iránt több nagy külföldi autógyár is érdeklődik. Árusítását előreláthatólag februárban kezdik meg a Budapest Autójavító Ktsz Pasaréti út sarkán levő szervizében.

„KIVÁLÓ IFJÚ GÉPKOCSIVEZETŐ" cím elnyeréséért versenyfelhívást adott ki a Volán 14-es Vállalat „VIII. KISZ-Kongresszus" nevű alapszervezete. Közel 80 autós fiatal nevezett be az ügyességi, manőverezési feladatokkal is fűszerezett gyakorlati, valamint a széles körű szakmai ismereteket igénylő szellemi vetélkedőbe. Az első helyen végül is Borics Mihály végzett, aki 2000 forint jutalmat kapott. A további helyezettek (Kesztyűs Gyula, Farkas Antal, Szecskó Zoltán és Tieber Ferenc) is pénzjutalomban részesültek. A többi versenyzőnek tárgyjutalmat adott át a zsűri elnöke. A versenyzők egyben megkapták az önkéntes Kresz-vizsgáról szóló hivatalos igazolást is.

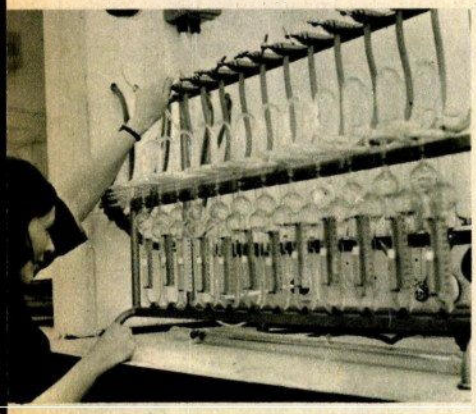
A KÖZLEKEDÉSI ÚJÍTÓK országos ankétján Mátyási Árpádnak, a Szakszervezet titkárának beszámolója alapján értékelték a mozgalom helyzetét. A harmadik ötéves tervben a közlekedés területén 24 400 újítást nyújtottak be, s ebből több mint tízezret vezettek be. Hasznosításuk 200 millió forint megtakarítást eredményezett. A gazdaságirányítás új rendszerének bevezetése után a közlekedésben a korábbi évekhez képest felére csökkent az újítások száma, a különféle intézkedések hatására azonban tavalyelőtt ismét fellendült a mozgalom. A tanácskozáson Kiss Dezső miniszterhelyettes kitüntetéseket adott át a tárca legkiválóbb újítóinak.

HASZNOS SEGÉDESZKÖZ az autósoknak a Lengyel Népköztársaság érdekes ipari újdonsága, az STW—03 típusjelzésű törpe kompresszor. Segítségével gyorsan, fáradtság nélkül felfújhatók az autóabroncsok, a gumimatracok. Egyenáramú motor hajtja, a névleges nyomás 3,5 atmoszféra, a motor teljesítményfelvétele 25 watt.



A budai Alagút szellőzőberendezését egy évtizede építették. Azóta a forgalom többszörösére emelkedett: csúcsforgalom idején csaknem négyezer jármű halad át óránként. A Műegyetem Áramlástani Tanszékén felépítették az Alagút modelljét. Az ezzel folytatott kísérletek alapján már a közeljövőben megkezdik az alagútban egy nagy teljesítményű szellőzőberendezés felépítését. Egyidejűleg természetesen sor kerül a közvilágítás, az út- és járdaburkolat stb. korszerűsítésére is. A korábbi elképzelésekkel ellentétben azonban a nagy átépítések idején sem zárják le a Lánchidat és az Alagutat. Amikor esedékessé válik a Clark Ádám tér átépítése, a híd és az Alagút felújítása, olyan megoldást választanak, amely nem teszi szükségessé a járműközlekedés teljes elterelését.
(MTI — Fényes Tamás felv.)

Mintegy 2 millió tonna kőolajat dolgoznak fel évente a Komáromi Kőolajipari Vállalatnál. Az almásfüzítői gyáregységben 40—50 ezer tonna különböző kenőolajat készítenek. A jól ismert hazai kenőolajakon kívül évente több millió doboz Agip-licencia alapján készült motorolaj hagyja el a gyáregységet. A gyár területén építik fel hazánk egyetlen kenőzsírgyártó üzemét. A laboratóriumban 120-féle fizikai és kémiai vizsgálatnak vetik alá a gyártás során a termékeket



Tallózás a világsajtóból

Új kisautó gyártását tervezik Lengyelországban, Kattowicétől délre, Bielsko-Bialában. Évente mintegy 100 000 autót bocsátanának ki. Az új kisautóhoz a lehetőségekhez mérten ismét külföldi licenciát kívánnak megvenni. Az első lépésben azonban a mostani kiskocsit, a Syrenát telepítik át Varsóból teljesen Bielsko-Bialába. Ezt a kocsit a Fiat—125 bizonyos tartozékaival modernizálják. **(Auto-Markt)**

A General Motors Holden's ausztráliai cég olyan kísérleti kocsit mutatott be, amely igen alkalmasnak látszik kis széria gyártására. Ez a kétüléses Holden GTR—X sportkupé. Figyelemre méltó 1,15 m-es magasságú, üvegszállal erősített műanyag karosszériával rendelkezik, s 3048 kcm-es, 6 hengeres motor hajtja. Teljesítménye 162 SAE-lóerős teljesítményt biztosít 5200 ford/percnél. **(Kraftfahrzeugbetrieb)**

Az első 25 perc dönt élet és halál felett. A 16 év feletti áldozatok zöménél — akik a balesetet követő 12 órán belül meghalnak — az első 25 percben áll be a halál. A mentőkocsi átlag 20 percen belül érkezik. Ez a megállapítás az angol Medical Comission on Accident Prevention-től származik, s erre alapozva tervbe vették az elsősegélynyújtó tanfolyamok hálózatának bővítését. A 25 év alatti embereknél ugyanis a halál fő oka az, hogy a balesetek hatását a hiányzó, vagy éppen a hibás elsősegélynyújtás fokozza. **(Omnibusrevue)**

A Hannoveri Vásár egyik érdekessége volt a „Flexi-Traction", a csaknem teljesen műanyagból (poliuretánból) készült háromüléses jármű, amelynek súlya 250 kg, csúcssebessége 130 km/óra. Fordulékonysága és kitűnő terepjáró készsége főleg a mező- és erdőgazdaságban jelent előnyt, de úszóképessége alighanem a sporthorgászok és vízisportolók érdeklődését méltán felkelti. További különlegessége, hogy kerekek helyett ugyancsak poliuretánból készült üreges hengereken jár. A prototípust egy veszfáliai cég állította elő. A szabadalom átvételéről már amerikai és japán cégek tárgyalnak. **(Hannoversche Allgemeine)**

ÍRÁSBAN – KÉPBEN

BALESET! — BALESET!



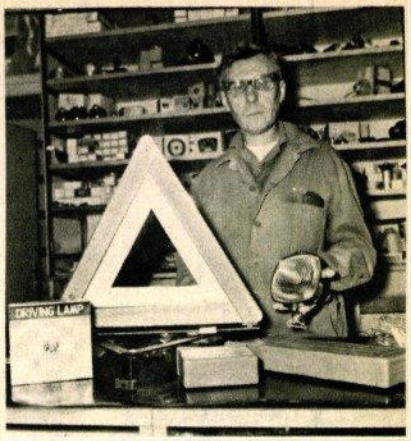
Két súlyos közlekedési baleset helyszínét mutatják be ezek a felvételek. December 27-én kora reggel a Ferihegyi gyorsforgalmi út felüljárójáról a mélybe zuhant egy Opel. Vezetőjét súlyos sérüléssel vitték el a mentők. A másik képen pedig egy ugyanazon a napon történt hármas karambol végső kimenetelét láthatjuk. Egy Bécs felől, az E5-ös úton jövő jugoszláv turista „tempós" Ford Caprija megcsúszott, majd néhány méteres imbolygás után az útról leszaladt és valósággal a mezőbe fúródott. Ugyanakkor érkezett a helyszínre Budapest felől egy Opel és egy Warszawa is. Vezetőik a váratlanul eléjük táruló baleseti helyzetet manőverezéssel próbálták elkerülni. Nem sikerült: mindkét kocsi az árokba futott. A Ford Capri egyik utasát súlyos sérüléssel kórházba szállították. A két különböző helyen bekövetkezett baleset körülményei több közös vonást és tanulságot is rejtenek magukban: a köd és a csúszós út alattomos veszélyhatásai nincsenek tekintettel autómárkára, lóerőszámokra és egyébként bármilyen jó fékhatásra. Az ilyen veszélyeket még időben, a körülményekhez igazodó vezetéstechnikával, józan előrelátással remélhetjük csak kivédeni. És az idei tél még bőven tartogat meglepetéseket...





Autóbillentő

Csupán a kocsi egyik oldali kerekeit kell leszerelni, és a praktikus „bőlcsőlábak" révén mindössze két ember ereje is elegendő ahhoz, hogy az autót oldalára billentse és így meg is tartsa. Ilymódon rögzített helyzetében aztán az alváz környékén az esetleges javítások, korrózióvédelmi munkák könnyűszerrel elvégezhetők. Ezt az emelővál-tozatot a Halifax-i Carena Engineering angol cég hozta forgalomba



VESZÉLYT JELZŐ

Közölhetjük: most már korlátlanul kapható a szaküzletekben az új típusú (az új nemzetközi szabványoknak megfelelő) elakadást jelző háromszög. Mint ismeretes, a Kresz legutóbbi módosításának 19. §-a az elromlott és forgalmi akadályt képező járművekre többek között ezt írja elő:

(1)A közúton elromlott járművet az úttest szélén úgy kell elhelyezni, hogy a forgalmat ne akadályozza. Az ilyen járművet szürkülettől napkeltéig, továbbá ha a látási viszonyok egyébként szükségessé teszik — feltéve, hogy világító berendezése üzemképes —, ki kell világítani. Lakott területen kívül az elromlott gépjárművet — a szóló motorkerékpár kivételével —, valamint az elromlott munkagépet

a) *ha irányjelző berendezése erre alkalmas, valamennyi irányjelző készülékének működtetésével, vagy*

b) *villogó narancssárga fényjelzést adó, elakadást jelző lámpával, vagy*

c) *egyenlő oldalú háromszög alakú, vörös színű — a szabványnak megfelelő — prizmával is meg kell jelölni. A lámpát, illetőleg a prizmát az elromlott jármű mögött legalább 30 m távolságban úgy kell elhelyezni, hogy a járművet a többi jármű vezetője kellő időben észlelhesse.*

Mint ismeretes, ennek hatálya 1972. április 1-től lép életbe. Az Óbudai Gépipari Szövetkezet marcali telepe kapta a megbízást az európai szabványnak mindenben megfelelő, fényvisszaverő elakadást jelző háromszögek előállítására. A gyártás folyamatos, s eddig az időpontig ki is tudják elégíteni az igényeket. Felvetődik azonban a kérdés: mi legyen azokkal a háromszögekkel, amelyeket az autósok korábban szereztek be, de már nem minősíthetők szabványszerűnek. Nos, ezeket a háromszögeket is szabad — büntetés veszélye nélkül! — egy később megjelölendő időpontig használni. De az autós saját érdekében is jól teszi, ha még a hivatalosan megszabott „kihordási idejük" letelte előtt a minden szempontból jobb, jobban látható változatra kicseréli.

És még valami: az előírás szerint csak a lakott területen kívül kell az elromlott járművet vagy az irányjelző mind a két oldali egyidejű villogtatásával, vagy villogó narancssárga fényű lámpával, vagy az előírásszerű elakadást jelző háromszöggel megjelölni. (Tehát bármelyik külön is elég!) Mi azért azt javasoljuk, hogy az elakadást jelző háromszögből mindenképpen tartsunk a kocsinkban egyet. És adott esetben, a félreértések elkerülése végett, a városi utcákon belül is tegyük a kocsink mögé, ha valahol, valamilyen váratlanul adódó üzemzavar miatt kényszerülünk vesztegelni.

AUTÓSOKNAK

ZSIGULI-



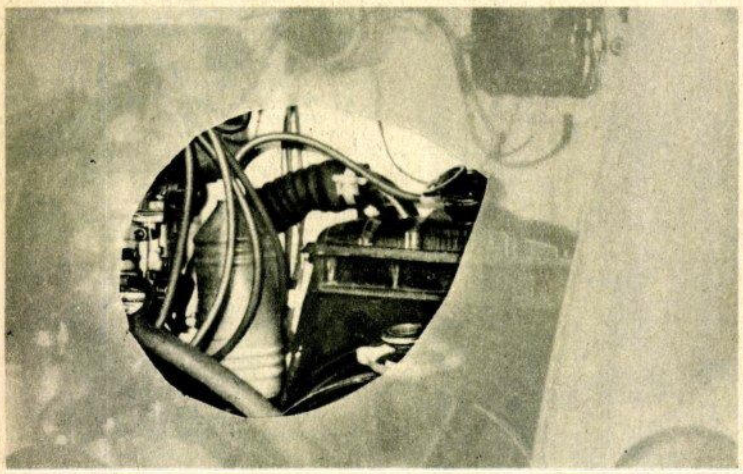
TÉMÁK

Legutóbb ugyanebben a rovatban „Kinek van igaza?" címen tolmácsoltuk egy Zsiguli-tulajdonos kérdését — amelyre még nem is várhattuk a választ —, de közben kaptunk egy olyan tájékoztatást, amely megnyugtató a közölt ellentmondó árkalkulációs nyilatkozatokra is.

Ezt a tájékoztatást most *Schäffer Béla*, az AFIT Szolgáltatási Osztály vezetője címezte hozzánk, hivatkozva egy korábbi megbeszélésre, amely a Zsiguli-kocsik vevőszolgálatát elemezte. Azóta — még 1971. december első felében — rendeztek egy ankétot, amelyre az AFIT székházába hívták valamennyi Zsiguli-szervizmunkára kijelölt vevőszolgálati állomás, illetve javítóműhely vezetőjét. A megbeszélésen nemcsak az eddigi tapasztalatokat értékelték, hanem a Szolgáltatási Osztály pontos útmutatást is adott, hogy a továbbiak során egységesen bírálják el a karbantartással, illetve a garanciális javításokkal összefüggő kérdéseket.

Közismert, hogy az AFIT kezdeményezésére a Togliatti Autógyár főmérnökének vezetésével egy olyan delegáció kereste fel a magyarországi Zsiguli-szervizállomásokat, amely gyors intézkedést tud hozni több gyakorlati probléma előnyös megoldására.

Ugyancsak járt nálunk egy, az érdekelt szovjet gumigyárakat képviselő szakértőcsoport is. De a tájékoztatás arra is kitért, hogy már az új év januárjától további nyolc vidéki szervizállomást vonnak be a Zsiguli-vevőszolgálati hálózatba.

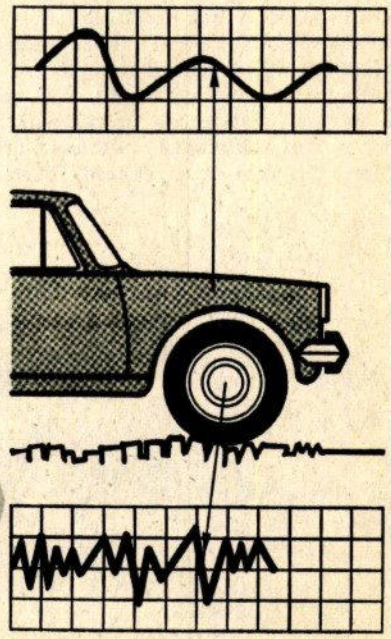


MŰANYAGTARTÁLY A HŰTŐ MELLÉ

— és egy megfelelő műanyagcső e javaslat lényege. Egy *Zastava 750-M* típusú kocsi tulajdonosa, *dr. Sz. L.* küldte be a fényképet és a néhány soros leírást, amely utal a motortérben végzett csekély átalakításra. (Hasonló módon oldotta meg egy *Polski-Fiatnál* a túlfolyócsövön kiáramló fagyálló visszanyerését egy másik olvasónk.) És nem kétséges, hogy az eredeti túlfolyócsőhöz iktatott műanyagflakon jól betölti az úgynevezett kiegyenlítőtartály feladatát. Ennél a Zastavánál a radiátor beöntő-nyílásába egy oda pontosan illeszkedő, 2—3 mm falvastagságú gumigyűrűt helyeztek el, amelyen a túlfolyócső irányába egy V-alakú kimetszést találunk.

A LENGÉSCSILLAPÍTÁS LÉNYEGE nem az utazási kényelmet, hanem az autózás biztonságát jelenti. Szakmai körökben nem új az ilyen fogalmazás, de tény, hogy sok-sok autós még ma is félreérti, lebecsüli a lengéscsillapítók szerepét.

Szó volt erről azon a sajótájékoztatón is, amelyen a *Monroe* cég belgiumi gyárának lengéscsillapítós specialistái ismertették a meghívott magyar autósok körében új kutatási eredményeiket és új modelljeiket. Ugyanakkor cáfolhatatlan dokumentumokkal is bizonyították, hogy a hibás lengéscsillapítók milyen kritikussá teszik a gyorsan haladó, kanyarodó kocsik stabilitását. Utaltak a lengéscsillapítási hibák miatt adódó fékhatás-csökkenésekre, a talaj felett „ugráló", a gumiabroncsokat rendellenesen koptató kerekekre. Hangsúlyozták a lengéscsillapítók időnkénti szakszerű vizsgálatának fontosságát, de megemlítették azt is, hogy ha egy kocsi fékezése, leállása után a karosszéria még tovább „hintázik", az már legyen figyelmeztető az esedékes ellenőrzésre . . .



KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, JANUÁR 15-ÉN

MOSZKVICS	**28 207**
POLSKI-FIAT-1300	**7 281**
POLSKI-FIAT-1500	**2 552**
SKODA	**25 137**
TRABANT Limousine	**36 844**
TRABANT Kombi	**4 712**
VOLGA	**797**
WARTBURG Limousine	**16 770**
WARTBURG de Luxe	**12 809**
WARTBURG Tourist	**1 756**
ZAPOROZSEC	**4 449**
ZASTAVA 750-M	**2 106**
ZSIGULI (Budapest)	**8 503**
ZSIGULI (Debrecen)	**4 818**

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

JANUÁR 23.
Debrecen
Komárom
Miskolc
Nyíregyháza

JANUÁR 30.
Debrecen
Érd
Kecskemét
Miskolc
Nyíregyháza
Szarvas
Zalaszentgrót

FEBRUÁR 6.
Cegléd
Debrecen
Gyöngyös
Győr
Gyula
Kaposvár
Kiskunhalas
Miskolc
Nyíregyháza
Pécs
Szeged
Szentes
Székesfehérvár

FEBR. 9., szerda
Szentlőrinc

FEBRUÁR 13.
Baja
Békéscsaba
Debrecen
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pécs
Siófok
Szeged
Szombathely
Tata
Veszprém

FEBR. 14., hétfő
Dabas

AKIK TÉLEN IS AUTÓZNAK

Azt a közmondást, amely szerint más kárán tanul az okos, tiszta szívből ajánljuk mindazoknak, akik az idén először próbálják ki, hogy milyen is a téli autózás. Bizony, jobb megkérdezni egy-két téli tanulságot azoktól, akik már a saját kárukon megtanulták, mit lehet, mit kell, és mi az, amit nem szabad az autósoknak tenniük, amikor fehérbe öltözik a táj.

Persze, még ha alaposan kifaggatunk jó néhány rutinos autóst, akkor is marad sok-sok olyan tudnivaló, amit végül mégiscsak a magunk kárán tanulunk majd meg. Ez abból is adódik, hogy évről évre változnak az új autók, és a hozzájuk készített téli segédeszközök. No meg a tél adhat olyan furcsa, különleges helyzeteket, amelyekről a beszélgetések során megfeledkezünk, mint ahogy vannak esetek, amelyek átélését igen nehéz szavakba foglalni.

Legutóbb, amikor néhány sort írtunk „Télen is autózni?" címen, ugyancsak kitértünk egy-két alapvető kérdésre, de legalább annyi vár még feleletre. Például nem is jutott volna eszünkbe azt megírni, hogy a csúszós úton különösen veszélyes hirtelen behúzni a kéziféket. Most viszont feltétlenül megemlítjük, hogy a szinte érzéketlenül működő pótfékkel menet közben ne kísérletezzünk... És mindezt azért tesszük most szóvá, mert éppen a napokban történt, hogy egy, a Dunántúlról Pest felé tartó autós minden kényszerítő ok nélkül, — pusztán kíváncsiságból, hogy mi fog történni — a csúszós úton tempózó kocsi kézifékjét próbaként behúzta...

Nos, a más kárából mindjárt megtanulhatjuk, hogy ez nagyon rosszul sikerült próba volt. A kocsi megcsúszott, árokba fordult, összetört. Nem vált ugyan üzemképtelenné, de télen szélvédő-üveg és védőszemüveg nélkül, egy, a csomagtartóból előszedett gumimatracot magunk elé terítve folytatni az utat, nem éppen élvezetes autózás.
Persze, a szélvédő-üveg sem csak akkor törhet össze, ha becsúszunk az árokba, vagy éppen követ, hógöröngyöt hajít rá valaki. Megpattanhat, összetörhet az üveg olyankor is, amikor a ráfagyott jégpáncéltól úgy akarja valaki megszabadítani, hogy meleg vagy forró vizet zúdít rá. Ettől persze megolvad a jég, de ezt a brutális hideg-meleg játékot nemigen viseli el az alatta levő üveg.

Még a langyosvizes szivacsozást is csak óvatosan próbáljuk ilyenkor. Ha nem rendelkezünk valamilyen fajta vegyi jégoldóval, amelyet rápermetezhetünk az üveg jegére, akkor az ősi sózás, majd a műanyaglappal vagy fadarabbal végezhető kapargálás marad hátra. Elég primitív módszer — és a sóslé nem használ sem az üveg gumi-, sem fémkeretének — de a szélvédőt mégiscsak meg kell szabadítani a jégtől, ha autózni akarunk.

A forróvizes kúra egyébként nemcsak a kényes üvegnek, hanem a jeges radiátornak sem tesz jót. A motor befagyott vízterét tehát legfeljebb langyosvizes ronggyal próbáljuk előmelegíteni, és a fagyos hűtőbe sem szabad forró vizet tölteni.

A motorindítás téli receptjei eléggé változatosak, éppen ezért viszonylag kevés az általánosságban érvényesíthető tanács. Úgy is mondhatjuk: ahány konstrukció, annyi szokás.

Még a szívató használatára sem lehet egységesen alkalmazható véleményt mondani. Legfeljebb azt, hogy minél rövidebb ideig szívassunk, illetve úgy, hogy minél kevesebb így szívatott benzin jusson a hidegen dolgozó motor hengereibe. Inkább a gázpedállal igyekezzünk tartani egy nem túl gyors, váltakozó fordulatot a bemelegítés perceiben.

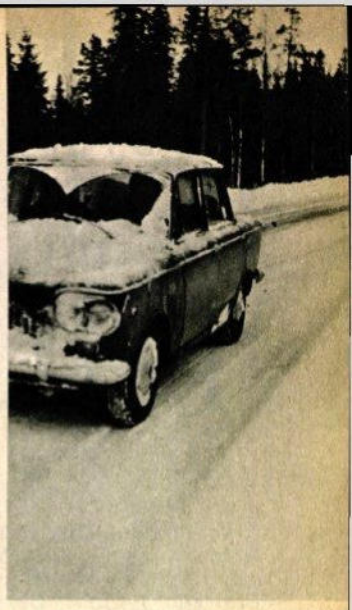
És nem kívánjuk felújítani a melegítés vagy azonnali indulás hagyományos vitapontjait, csupán emlékeztetünk két gyári javaslatra. Az egyik a Wartburgosoknak volt címezve, a másik az új Volgák vezetőihez szólt, hangsúlyozva a motormelegítés fontosságát. Ezeket a tanácsokat lapunkon keresztül tolmácsolták.

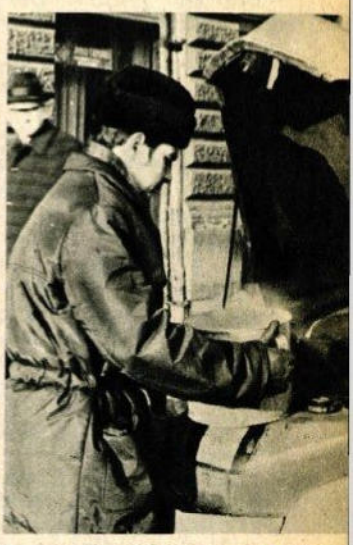
És tulajdonképpen minden olyan típusnál, amelynek gyári kezelési könyve nem ellenzi az indulást megelőző motormelegítést — mint például az újabb Volkswageneknél —, nemcsak hasznos az üzemi hőfok alsó határának elérése, hanem azért is fontos, mert a hideg motornak nincs meg az a teljesítőképessége, amelyet a mai forgalom már az első métereknél megkíván.

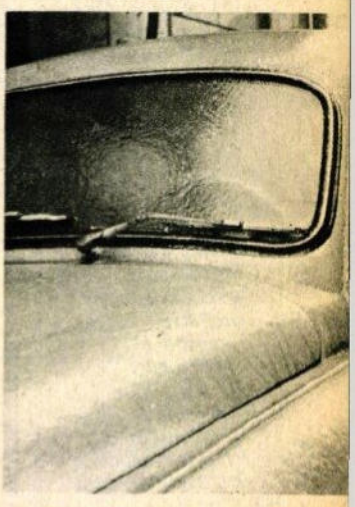
Vagyis nemcsak a motorkímélés, a motorkopás kérdése, hanem a közlekedési mozgékonyság, a biztonság ténye forog itt kockán.

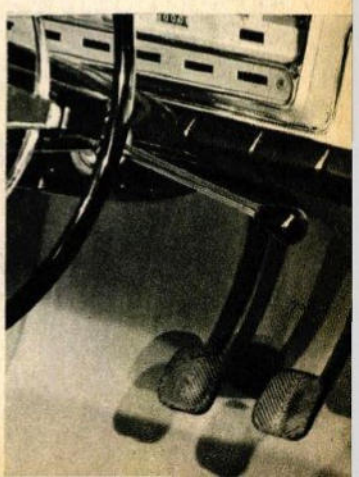
Hasonló a helyzet a szélvédőkre fagyott törlőlapát gumibetétjénél, amelyet szintén nemcsak pusztán azért kell megszabadítani a jégtől, mielőtt bekapcsoljuk annak motorját, mert a leragadt lapát mechanikai rongálást idézhet elő. A gumilapra fagyott jégszemcsék — még ha erőszakos módon meg is indulna a törlőkar — mindenképpen gátolják, hogy a szélvédő-törlők valóban letisztítsák a látómezőt.

És a téli autózásról beszélve megint csak visszatérünk a fékezéshez, amelynek a jeges, csúszós utakon szigorú törvényei, no meg hosszúra nyúló, nem mindig nyomtartó fékútjai vannak. Éppen ezért ismételjük, hogy bánjunk óvatosabban a pedállal, — de a gázpedállal is —, illetve amikor csak mód van arra, inkább a sebességfokozat visszakapcsolásával kezdjük a kocsi lassítását és ezt követően az érzékeny, fokozatos fékezést. **(L. Gy.)**









AZ AUTÓK VILLAMOS EGYENSÚLYA TÉLEN

Nem nagy élvezet csúcsforgalom idejében Szeged felől Budapestre behajtani. A Petőfi-híd elérése előtt például a Soroksári út végén 4, azaz négy forgalomirányító lámpának és egy forgalmi rendőrnek a jelzéseit kell továbbhaladás közben kivárni. Gyakorlatilag ez azt jelenti, hogy 150—200 méterenként meg kell állni, indulni és ismét megállni, és így tovább, — ha aránylag szerencsés fázisban érkezik a kocsi a forgalomirányítási pontokhoz! A valóságban azonban nem ritka eset, hogy 30—40 méterenként kell megállni, mert a forgalmi dugók egymást követik. Ha pedig valamilyen hiba miatt ezen a szakaszon elakad egy kocsi, akkor annak kikerülése már száz-kétszáz méteres járműkígyót idéz elő, amelynek tagjai a viszonyoknak megfelelően talán csak 20 km-es sebességgel tudnak mozogni...

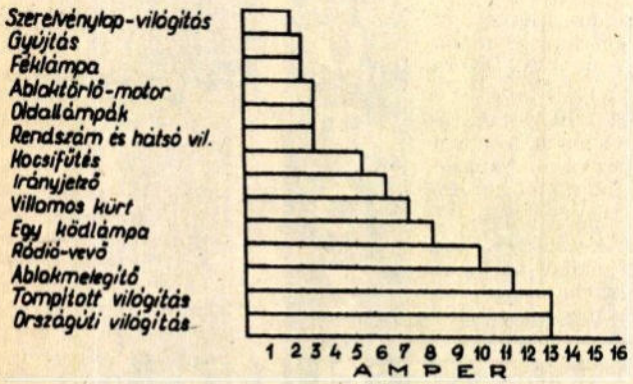
A vezető kénytelen az adott körülményekbe beletörődni. A motor nem örül ugyan annak, hogy kis sebességgel halad a kocsi, de csak engedelmeskedik, hiszen kap benzint, kap gyújtást. De nem így a kocsi villamos berendezése. A gyújtás áramot igényel, a lámpák fogyasztanak, a kocsifűtésnek működnie kell, és a vezető a reggeli híreket hallani akarja a kocsi rádióján, akár lassan, akár gyorsan jár a motor. Az áramszükséglet fennáll, sőt téli üzem esetében még nagyobb mértékben is, mint nyáron. Ez pedig kockára teszi a kocsi villamos berendezésének egyensúlyát.

Miként sok más esetben, a jármű villamos hálózatának zavartalan üzeme is a termelés-fogyasztás egyensúlyán alapszik.

A kocsin a dinamó termeli a villamos teljesítményt (watt), a motortól vett mechanikai energia árán. A fogyasztók — kezdve a gyújtástól egészen a fényszórókig — igényük szerint felhasználják a teljesítményt. Minthogy a kocsi motorja nem hajtja állandóan egyenletesen a dinamót, ezért ennek teljesítmény-szolgáltatása sem egyenletes. A fogyasztók igénye sem állandó, mert bár menet közben a gyújtás mindig működik, a lámpákat vagy a fűtést mégsem kell állandóan használni. Hol marad tehát a termelés-fogyasztás egyensúlya?

Itt lép be mint egyensúlyozó szerv az akkumulátor. Ha úgy billen a mérleg, hogy a fogyasztók többet kívánnak, mint amit a dinamó adni képes, ő pótolja a hiányt. Ezt azonban csak akkor teheti, ha kap a dinamótól, amikor a fogyasztók nem veszik igénybe annak szolgáltatását.

A villamos teljesítményt wattokban mérjük. Ez pedig volt-amper szorzatból adódik. A gépkocsi villamos hálózatának feszültsége: vagy 6 volt, vagy 12 volt. A továbbiakban ezért nem kell teljesítményről, wattról beszélnünk, csak az ampereket vesszük figyelembe: hány amper áramot ad a dinamó, hány amper folyik az akkumulátorba vagy onnan ki, hány ampert igényelnek a fogyasztók.



Utóbbira tájékoztatást nyújt az ismert, de több figyelmet érdemlő ábra, amely mutatja, hogy például egy 6 voltos gépkocsihálózatban kb. hány amper kell az egyes fogyasztók működéséhez. Gyakorlati alapon megállapították, mely fogyasztókat kell állandó üzeműnek venni (pl. gyújtás, két fényszóró, rendszámtábla-világítás stb.). A többi csak időszakos fogyasztó. Ezen az alapon a dinamó áramszolgáltatását úgy állapítják meg, hogy az állandó fogyasztók ellátásán kívül az időszakosak részbeni ellátására és még az akkumulátor töltésére is jusson áram. Ez a számítás nyáron megfelel, de más a helyzet télen.

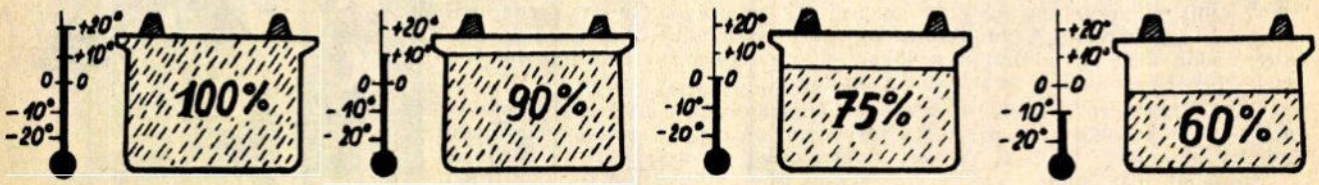
Az időszakos fogyasztók (ablaktörlő, kocsifűtés, ködlámpa stb.) többet vannak üzemben, több áramot igényelnek.

Most kellene az akkumulátornak helytállnia. De minnél hidegebb, annál jobban csökken a teljesítőképessége, amit másik ábránk ugyancsak szemléletesen mutat. Azt sem szabad elhanyagolni, hogy a hideg akkumulátor sokkal nehezebben töltődik, mint a meleg. Napközben ugyanolyan kocsihasználati körülményeket feltételezve, télen sokkal kevesebb töltést vesz fel az akkumulátor, mint nyáron. Hozzáveve még a városi forgalom viszonyait, amikor sok megállás és lassú járás miatt a dinamó nem is tud töltőáramot adni, világos, hogy a biztos üzem egyensúlya felbomlik.

Mit tehetünk, hogy mégse kerüljünk bajba?

1. Ne engedjük az akkumulátort nagyon kihűlni.
2. Ellenőrizzük minden csatlakozás feszességét az akkumulátoron és a feszültségszabályozón.
3. A tél beállta előtt (de még most sem késő) a feszültségszabályozó rugójának enyhe feszítésével állítsuk vagy állíttassuk be pár tized volttal nagyobbra a dinamó feszültségét. Ez éppen elég arra, hogy a dinamó a téli szükségletnek megfelelő néhány amperrel többet adjon.
4. Ha azt tapasztaljuk, hogy nem olyan könnyen forog az indítómotor mint eddig, vagy azt látjuk, hogy indításkor a bekapcsolt fényszórók fénye észrevehetően csökken, akkor azonnal töltsük árammal az akkumulátort külön áramforrásról, mert a kocsi menetviszonyai olyanok, hogy a dinamó nem képes annyi áramot fejleszteni, amennyi a jó töltést biztosítaná.

Tömösy M. Jenő



Dipl.-Ing. Karl Jérôme:



Párizs, London, Torino
– AZ AUTÓSZALONOK ALKONYA?!

Napok óta, örömmel készültem arra, hogy az AM olvasóinak összefoglaló áttekintést adjak a most búcsúztatott 1971-es esztendő nagy évzáró autókiállításairól.

Élvezettel nézegettem, rendezgettem a sok szép fényképet, prospektust. A csendes téli estéken visszaidéztem magamban a Szalonok nyitás előtti izgalmát, feszültségét, a fények és formák káprázta tó csillogását, keresgéltem azokat a szavakat, amikkel méltóképpen jellemezhetem az olasz karosszériaművészek — *Pininfarina, Bertone, Ghia, Zagato, Sessano, Coriasco* és mások — legújabb alkotásait.

Szavalókórusok, haragos hangorkán zökkentett vissza a valóságba: Bécs diáksága, munkásai, alkalmazottai tüntettek az autók ellen, követelték az egész belváros teljes lezárását az autóforgalom elől. Tiltakoztak az ellen, hogy az ember természetes környezetét az autók szisztematikusan szétrombolják...

Elérkeztünk volna hát oda, hogy bekövetkezett, amit ugyan tudatosan senki sem akart, ami ellen viszont csak igen kevesen próbáltak valóban tenni valamit: az imádott, körülrajongott autó egyre inkább ellenséggé, kártékony elemmé válik, amely túlzott szaporodásával nemhogy kellemesebbé, hanem egyre kibírhatatlanabbá teszi az ember életét?

Előttem fekszik ugyanakkor egy igen neves európai (osztrák) autós szakújságíró cikke, aki a következőképpen kezdi beszámolóját a Londoni Autószalonról:

„Nem láttunk szenzációt, semmi alapvetően újat! Ha valami feltűnt, akkor az, hogy az autók egyre hasonlóbbá válnak egymáshoz, erősen uniformizálódnak. Szépek ugyan, de hát túlságosan hasonlítanak már egymáshoz..."

Te jó ég, hol él ez az ember?!

Tulajdonképpen örülnie kellene annak, hogy ma már világszerte köz ismertek azok a körülmények, amelyeket egy autóval szemben támasztanak, hogy: gazdaságosnak, célszerűnek, biztonságosnak kell lennie, maximális használati értéke legyen az adott üzemviszonyok között, és úgy kell kialakítani, gyártani, hogy olyan áron kerülhessen a piacra, amit az átlagautós meg is tud fizetni.

Az autó ma már nem játékszer, nem a gazdagok hobbyja, hanem tömegközlekedési eszköz.

Kérdés azonban, hogy még meddig! Jaj annak a konstruktőrnek, annak az autógyárnak, amelyik ezt nem akarja tudomásul venni, amelyik ezt figyelmen kívül hagyja.

Aki erre most azt mondja: „Nahát, ide jutottunk!" — aki sajnálkozik, kesereg, az igazában soha nem ismerte fel az automobilizmus, a motorizáció szerepét, jelentőségét, az csak addig szerette igazán az autót, amíg csak neki, vagy keveseknek lehetett olyan.

Mi sem természetesebb tehát, hogy amikor egyértelműen ismert a cél, ismertek annak elérésére a módszerek, lehetőségek, akkor a megoldásoknak is egyre hasonlóbbakká kell válniuk.

Az is igaz viszont, hogy ilyen körülmények között erősen csökkent az autókiállítások jelentősége. Ugyanakkor tény, hogy sokkal több köze van a való élethez annak, amit ma egy autószalonon látni, mint például tíz évvel ezelőtt.

Kétségtelenül kevesebb a színfolt, a szenzáció, az izgalmas újdonság. De kérdezem, mi jobb: kirakaton keresztül nézni az elérhetetlent, avagy kiválasztani azt, ami elérhető, megvehető?!

Most azt kérdezhetné egyik-másik kritikus, hogy: akkor mit keresnek a Szalonokban a különleges csemegéket bemutató kis cégek, karosszériások? Hát bizony keveset, ha saját lábukon kellene megállniuk. Ők ma már kevés kivétellel a nagyok „gyerekei" (*Fiat:* Ferrari, Abarth, Autobianchi; — *Volkswagen:* Porsche, NSU, Audi; — *Citroën:* Maserati; — *BLMC:* Austin—Healey, MG, Jaguar, Van den Plas, Wolseley — hogy csak néhány példát említsünk), illetve azok megbízásából élnek. A „kicsik" addig játszadozhatnak, amíg a nagyok adnak rá „zsebpénzt".

*

Talán kicsit hosszúra sikerült ez a bevezető, tekintve, hogy tulajdonképpen összefoglaló képet, analízist akartam adni az őszi nagy autószalonokról — Párizsról, Londonról, Torinóról.

Úgy vélem azonban, mindezek elmondása nélkül torz lett volna a kép, annál is inkább, miután az autókiállításokon alig láttunk „újat", „izgalmasat", „szenzációt".

PÁRIZS

Nem volt véletlen tehát, hogy a Párizsi Szalon legnagyobb eseménye a földalattinak, a Metrónak egyidejű sztrájkja volt. A francia főváros közlekedése teljesen összeomlott, és a legrosszabbul az járt, aki autóval próbált közlekedni. Ilyen háttér mellett autószalont nézni szinte kihívásnak számított. Aki mégis elgyalogolt a Porte de Versailles-hoz, körülbelül ugyanazt látta pódiumon, kifényesítve, ami ezrével állt, dudált vagy várakozott az eltorlaszolt utcákon — koszosan!

Szép volt a *Mercedes 350 SLC*, a *Pininfarina „Riviera"* (Peugeot—504 elemeken), az *Heuliez „Espace"* (Citroën SM alapon) és *Coggiola* Volvo Coupéja. A többi autós cégek csak áttekintést adtak széles skálájuk programjából.

LONDONBAN

is főleg a csinos „manekeneket" nézték a látogatók, és az angol autóipar gazdasági nehézségei, a sztrájkok voltak a fő beszélgetési témák. Ugyanakkor csak a „javíthatatlanokat" lepte meg, hogy a legnagyobb eladási sláger ma a *Morris „Marina"*: egy autó, amely teljesen konvencionális építésű, de olcsó, egyszerű és megbízható. Csoda, ha többen veszik, mint a Rolls-Royce-t vagy a Jaguárt?!

TORINÓBAN

már több volt a „csemege".
A remekbe sikerült *„Alfasud"* és a *Fiat—127* — ez utóbbi azóta már két fórumon is elnyerte az „Év autója" címet — újra bizonyította, milyen nagyok ma az olaszok az autóépítés terén.

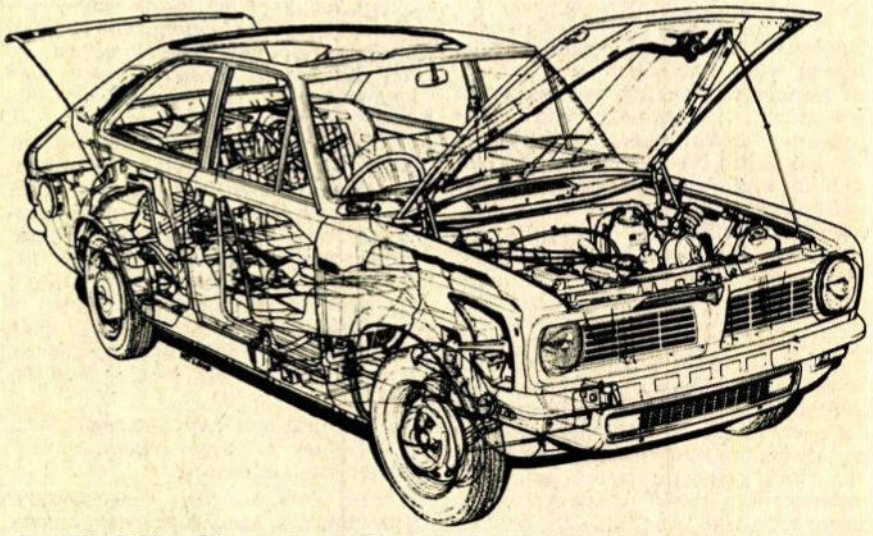
Ők igazán „mernek" és tudnak, és bizony nem véletlen, hogy a világszerte folyamatban levő koncentrációs folyamat során partnereiket a franciákban találták meg.

Igazán kevesen képesek arra, hogy úgy egy kalap alá hozzák a célszerűséget, korszerűséget, eleganciát, és egy gazdaságos sorozatgyártás gyakran divergáló, sokféle követelményeit, mint például a *Fiat* és a *Citroën*.

Hogy az olaszok forma- és szépérzéke sem romlott, fantáziájuk sem csökkent, bizonyították a különleges karosszériák és meseautók, amelyek képei az olvasónak bizonyára többet mondanak minden szövegnél. Jólesik ezeket a csoda-kocsikat nézni, már kevésbé kellemes beleülni, de megvenni, — minek?!



Ezt az újdonságot ugyan még a Párizsi Szalon közönsége sem láthatta, de alighogy bezárták a kiállítást, a Renault váratlanul propagálni kezdte a kis R—5 típust. Ez az a mini-autó, amelyre a korábbi hírek szerint R—2 jelzéssel számított az autósvilág. Most sok találgatás fűződik ahhoz, hogy miért volt olyan sürgős ismertetni azt a prototípust, amely a gyár közlése szerint sem várható 1972 ősze előtt. Állítólag valamivel drágább lesz, mint a mai R—4, de valamivel olcsóbb, mint az R—6. Egy fronthajtású, 3,5 méternél nem hosszabb, 782 és 956 cm³-es motorral egyaránt ígért háromajtós — a harmadik ajtó a hátfalon —, négy-ötüléses francia Miniről van tehát szó

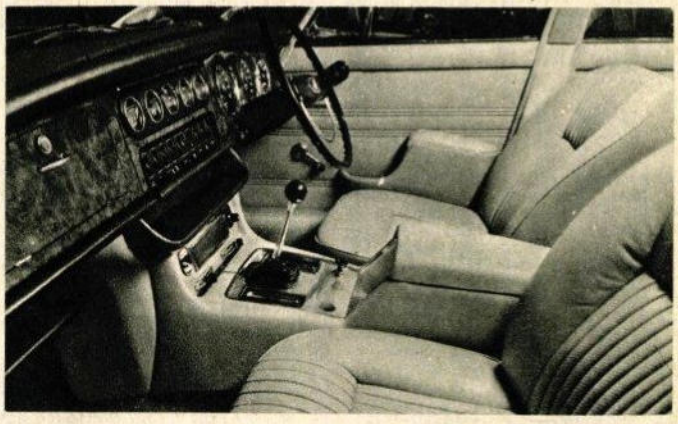




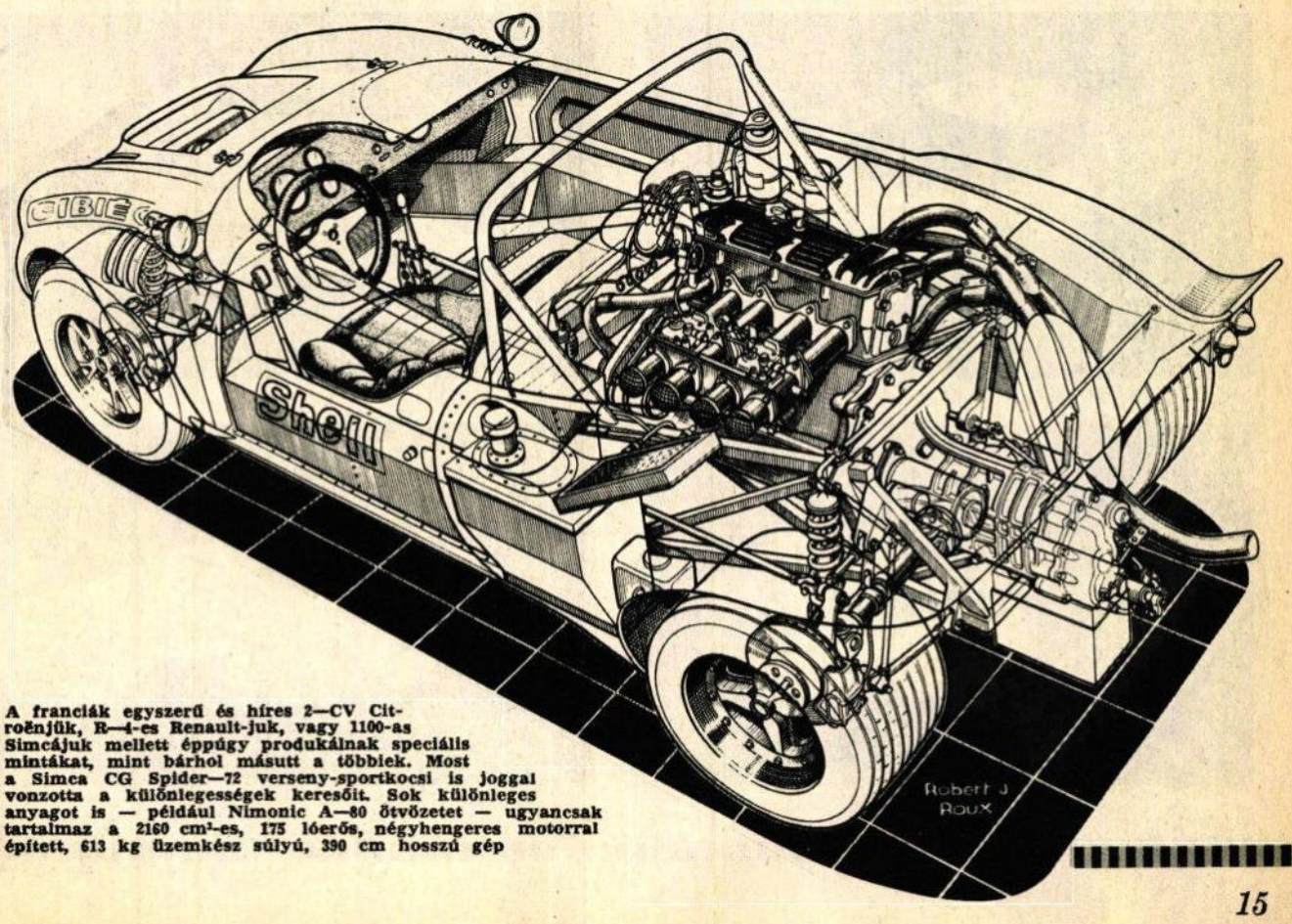
Az AM olvasói előtt sem tűnhet szenzációs újdonságnak a konvencionális építésű, orrmotoros, hátsókerékmeghajtású Morris „Marina". A kocsi premierje sem fűződik az 1971-es őszi Londoni Szalonhoz. Az viszont tagadhatatlan, hogy ott is bizonyítani tudta a kétféle karosszériával gyártott, más-más teljesítményű motorral kapható klasszikus modell iránti érdeklődést

Természetesen az angol autóipar sem tért át a kizárólag szolíd megjelenésű modellek előállítására, és ha nem is nagy sorozatokban, de készítik a képen látható Lotus „Europa" típust és a hasonló sportváltozatokat. Egy ilyen műanyag-karosszériás, kétszemélyes, sajátságos vonalvezetésű Europa S—2-es kupé, kétvezértengelyes, 6000 fordulatnál 105 lóerőt biztosító motorral — közvetlenül az ülések mögötti középmotorral — 188 km/óra végsebességet ér el



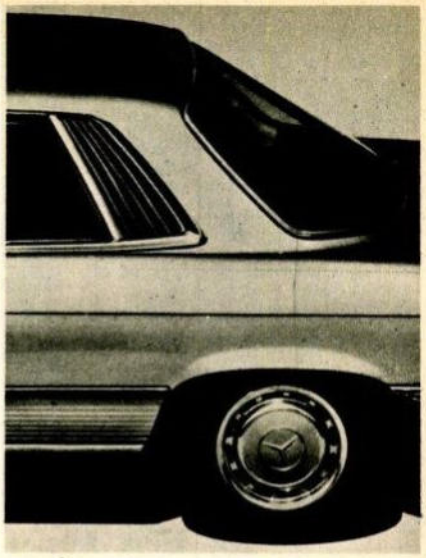


És a minden porcikájukban különleges megoldásokat, különleges minőséget hirdető BLMC Jaguárok sem hiányoznak a szigetország autóipari választékából. Az is érthető viszont, hogy egy ilyen XJ6-os belső komfortja nem azok számára készül, akik a Minik, az 1100-as BLMC kocsik vagy akár az 1300-as Marinák csoportjában keresnek maguknak autókat



A franciák egyszerű és híres 2—CV Citroënjük, R—4-es Renault-juk, vagy 1100-as Simcájuk mellett éppúgy produkálnak speciális mintákat, mint bárhol másutt a többiek. Most a Simca CG Spider—72 verseny-sportkocsi is joggal vonzotta a különlegességek keresőit. Sok különleges anyagot is — például Nimonic A—80 ötvözetet — ugyancsak tartalmaz a 2160 cm³-es, 175 lóerős, négyhengeres motorral épített, 613 kg üzemkész súlyú, 390 cm hosszú gép





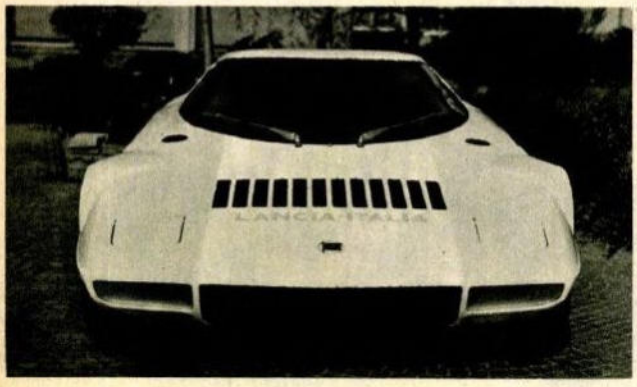
Az 58. Párizsi Autószalon látogatói a hatalmas csarnok egyik legszebb kocsijának mondhatták ezt a 350 SLC Coupét, amelyet Mercedesék — minthogy 1971-ben Frankfurtban nem tartottak autókiállítást — a francia fővárosban mutattak be. A nagyteljesítményű — 230 lóerős — V—8-as motorral épített, a 350 SL típusnál tágasabb belsőterű, annál 360 mm-rel nagyobb nyomtávú elegáns Mercedes építői nemcsak azt ígérik, hogy ez a kocsijuk 0-tól 100 km/ó-ig 9 másodperc alatt gyorsul, hanem e modell biztonságát is példásnak tartják. Külön képen szemléltetjük az utastér hátsó „toldását", ami feltűnő különbség a 350 SL és a nagy szellőzőrácsos SLC között



A jobb oldali képen egy szolid Bertone-karosszéria, illetve az olasz Lamborghini Jarama 400 GT, különleges keréktárcsákkal, tizenkéthengeres V-motorral, a felső kategóriából, ahol a prospektus nem is említi, hogy ez a kocsi 350 lóerős és 250 km/óra sebességre alkalmas. És ide csatlakoztatunk négy felvételt arról a Lancia „Stratos HF" kocsiról, amelynek felépítménye Bertone legújabb stílusát hirdeti. Ez a Lancia 1,6—2,5 literes motorral variálható, és természetesen ettől függően alakul a 367 cm hosszú, 170 cm széles, 108 cm magas, 216 cm tengelytávú, kétüléses — szélvédőoszlop nélküli! — Lancia teljesítménye, sebessége



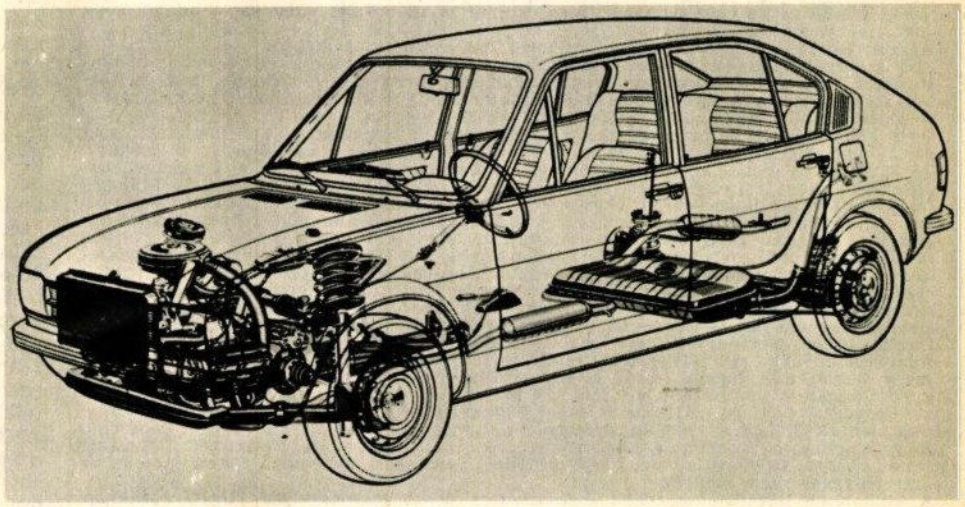




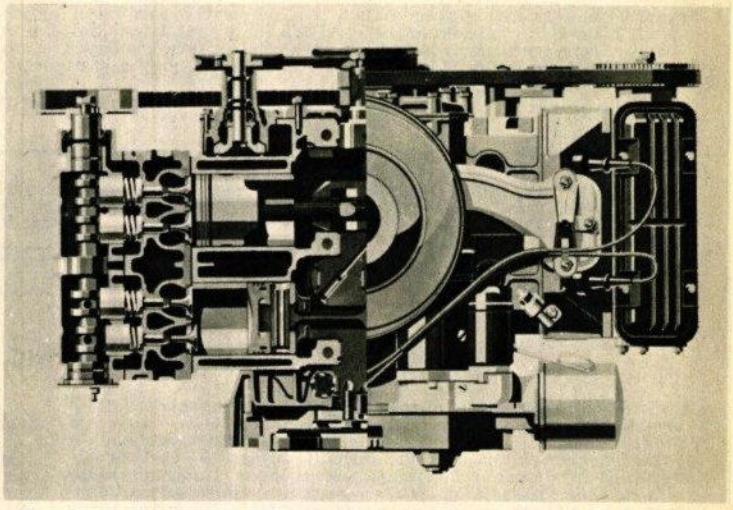




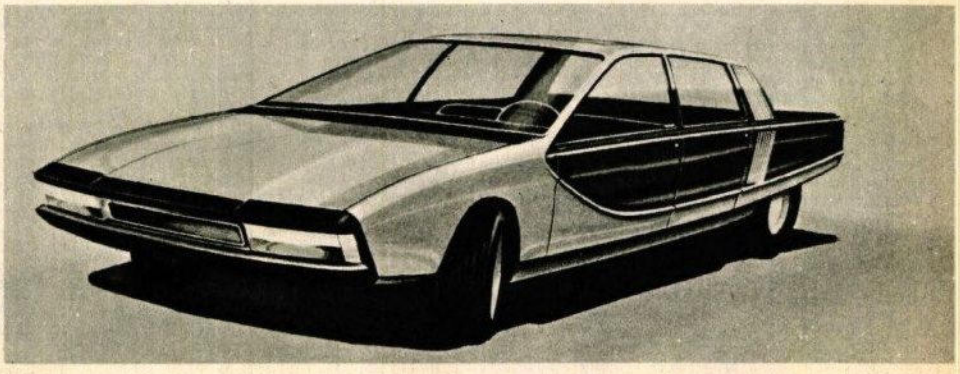
Sem a párizsi, sem a londoni autó-show-k nézői nem találkozhattak az 1971-es év végén megjelent slágerrel, hiszen az Alfasud — vagyis az Alfa-Romeo Déli-Olaszországban épített új gyárának új típusa — csak novemberben, a Torinói Autókiállításon került a közönség elé. Az AM igen frissen, még a múlt esztendő 22-es számában ismertette ennek a kocsinak néhány lényegesebb technikai megoldását és adatát. Itt azonban már nemcsak rajzokat, hanem fotót is láthatunk az első fronthajtású Alfa-konstrukcióról, az 1186 cm³-es, 73 lóerős, boxermotoros típusról, amely egyaránt készül két- és négyajtós karosszériával



Úgy véljük, hogy az Alfasud négyhengeres, vízhűtéses — hengersoronként egy-egy fogazott szíjjal meghajtott vezérműtengelyes —, függőszelepes boxermotora külön bemutatást érdemel. Felülnézetben látjuk itt a 80 mm furatú, de csak mindössze 50 mm löketű, 8,8:1 sűrítésű, 6000 fordulatnál 73 lóerőt adó, tömör építésű szerkezetet, amely közvetlenül a 150 km/óra sebességű kocsi orrában kap helyet



Trinóban a különleges karosszériával hivalkodó autók sorában már ott állt ez a Pininfarina prototípus, amelyről azonban mégis csak rajzot közlünk, mert a kocsi fotóján nem látszanak ennyire tisztán a dominálló vonalak. Mintha két ellentétes stílust, mintha két különböző autóskorszak divatját ötvözték volna össze. A modern, gumibetétes kocsiorr, a tégla formájú lámpatestek, a kissé régiesnek ható, díszítésként alkalmazott, ívelt, sötét színű oldalbetét, illetve ez az egész nem könnyen értékelhető Farina-meglepetés most egy Wankel-motoros Ro—80 vázszerkezetre került rá. Talán azért, hogy nagyobb legyen a feltűnés . . .



MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

AZ OKTATÁSI BIZOTTSÁG FELADATAI

A Motoros Klubokban, Szakosztályokban és Csoportokban általában — helytelenül — nem állítanak fel Oktatási Bizottságot. Pedig e Bizottságnak fontos szerepe van a szervezet életében. Ezt a munkát is tervszerűen kell végezni, mert a tagok továbbképzésében és új tagok nevelésében csak így lehet komoly eredményeket elérni.

Az Oktatási Bizottság vezetőjeként olyan személyt kell megbízni, akinek a továbbképzések és oktatások szervezésében kellő jártassága van. A Bizottságba beválasztott tagok feladata segíteni a vezetőjüket az adminisztratív és szervezési munkában. A Bizottságnak kettős feladata van. Elsősorban a jogosítvánnyal rendelkezők továbbképzése, Kresz- és műszaki vonalon, másodsorban a motorozni vágyókat tanítani, hogy jogosítványt szerezhessenek.

Nézzük először: milyen munkával és feladattal jár a továbbképzés.

Aki a forgalomban részt vesz, állandóan ismételnie és tanulnia kell. Sokkal biztonságosabb szobában, társaságban megbeszélni és megvitatni a közlekedés írott és íratlan rendjét, a motorok működését és hibaforrásait, a kialakult helyi szokásokat, a forgalomban beállított változásokat stb.

A továbbképzés tehát nemcsak akkor aktuális, amikor a motorok téli álmukat aluszszák, hanem akkor is, amikor azokkal már javában járjuk a várost és az országutat. A Kreszről, a helyi közlekedés rendjében beállott változásokról, a balesetvédelmi oktatásról, a jogosítványok és forgalmi engedélyek hatósági intézéséről a Belügyminisztérium helyi szervei — felkérésre — szívesen tartanak a klubnapokon előadásokat. A tanultak ismétlésére szórakoztató formában adnak alkalmat a különböző vetélkedők. Lebonyolításukhoz segítséget nyújt a helyi Közúti Balesetelhárítási Tanács.

A Bizottság fontos feladata a vezetéstechnikai továbbképzés is. Ennek célja a közlekedésben váratlan eseményekből előforduló balesetek elkerülése. Rendszeres gyakorlással meg lehet és meg kell tanulni az első és hátsó fék helyes használatát, mikor szabad letenni a lábakat, hogyan közlekedjünk sáros, vizet, jeges, homokos utakon. Ilyen gyakorlati oktatásra megfelelő pályát kell készíteni, és oktatónak rutinos motorosokat, neves versenyzőt, vagy edzőt érdemes felkérni. Itt kell megjegyezni, hogy motorversenyeken ne csak azt figyeljük és jegyezzük meg, hogy kik voltak a győztesek, helyezettek, hanem lessük el a vezetéstechnikát is. A crossversenyző, „közepes gyorsasággal" a legrosszabb útviszonyok között halad, ezért a vezetési reflexeit rendszeres edzéssel és gyakorlással a lehető legtökéletesebbre fejleszti ki. A túramotorosnak nem kell „cross" pályán gyötörnie a nehéz keresetéből megvásárolt motorját, mert nagyon jó szolgálatot tesz erre a célra a lapunkban is ismertetett ügyességi versenypálya. Ez nem igényel nagy területet, nem veszi igénybe a féltett motort, és ami lényeges, nem költséges.

A kluboknak természetesen kell foglalkozniok az új motorosokkal is! Rovatunkban már gyakran ismertettük az Országos Motoros Bizottság felhívását, hogy a klubok szervezzenek motorvezetői tanfolyamot. Egyetlen klubnak sem mindegy, hogy saját nevelésű taglétszáma hogyan alakul, s a motorvezetésen kívül milyen irányba befolyásolják az új motorosok érdeklődési körét. A tanfolyamokon a klub vezetősége ismerteti a szervezett motorosok életét, a közös túrázások előnyét, a motoros találkozók érdekességeit. Akik így lépnek be a klubba, biztos, hogy a szervezett motorosok táborának jó és lelkes tagjai lesznek.

FROMBOLD GYULA

KÖSZÖNTJÜK AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROSBIZOTTSÁGA ÁLTAL JANUÁR 22—23-ÁN RENDEZENDŐ ORSZÁGOS MOTOROS ÉRTEKEZLET RÉSZTVEVŐIT! SOK SIKERT KÍVÁNUNK A TANÁCSKOZÁSHOZ, VALAMINT AZ OMB ÉS A MOTOROS KLUBOK TOVÁBBI MŰKÖDÉSÉHEZ!

AZ AUTÓ—MOTOR SZERKESZTŐSÉGE

SZEGEDI VOLÁN-PROGRAMOK

A Szegedi Volán SC Túramotoros Szakosztálya másfél évvel ezelőtt 4—5 taggal alakult meg. A létszám csakhamar félszázra emelkedett, s az első évben a szegedi motorosok az országos túrákon kívül jártak Romániában, Jugoszláviában és az NSZK-ban. A hazai kirándulások alkalmával nem egy Kresz- és műszaki vetélkedőn szerepeltek sikeresen. Tavaly eljutottak Olaszországba, ahol részt vettek a FICC Rallye-n, kirándultak újra jugoszláv és román tájakra, s képviseltették magukat a hollandiai FIM Rallye-n is.

1972. évi terveik szerint csehszlovákiai, NDK-beli, jugoszláviai és lengyelországi motoros utazáson vesznek részt a klubtagok. Hazai eseményeik közül kiemelkedik a Délalföldi Motoros Találkozó.

A téli hónapokban sem maradnak program nélkül a motorosok: október közepétől március végéig közlekedési, műszaki, balesetelhárítási, egészségügyi, turisztikai előadásokat rendeznek. Legközelebb január 25-én biztosítási szaktanácsadást tartanak, s szó lesz a sátor és más kempingfelszerelések szakszerű kezeléséről, használatáról is. Február 2-án pedig a hétpróba versenyeken részt vevő csapatok feladatait, a vetélkedő megszervezését beszélik meg.

A Túramotoros Szakosztály címe: Szeged, Vörösmarty u. 3. Klubest és tagfelvétel minden kedden 17—20 óra között.

BUDAPESTI KLUBNAPTÁR

A Hungária Túramotoros Klub (Bp. V., Rosenberg hp. u. 1.) klubestje, tagfelvétel és motorvezetői tanfolyamra való jelentkezés minden héten szerdán 17.30—20 óra között.

Január 26-án: Az Állami Biztosító tájékoztatója.

Február 2-án: Tavaszi programok előkészítése.

Február 9-én: „Kamerával külföldi tájakon" sorozat hetedik előadása: jugoszláviai diaképek a FIM Rallye helyszínéről.

MAJDNEM HAZÁIG MOTORRAL!

A motor vezetője bizonytalanul és görcsösen kapaszkodott a kormányba — időnként újrafogta a gázmarkolatot, mert az rakoncátlanul visszacsúszott dermedt, kesztyűs kezében. A gödrös makadámúton mintha lovagolt volna, az első teleszkópok rövidre zsugorodó, majd hivalkodóan hosszúra nyúlt szára felcsillanva jelezte, milyen nagy az úttest szintkülönbsége. A komótosan ringó P—10-es fel-felröffent, és kékesszürke füstje szlalomcsíkot húzva tűnt el a halvány ködben.

A falu, ahová a motoros igyekezett, még vagy hat kilométerre volt, de két-három perc múlva kiér a jó aszfaltútra. Számtalanszor megtette már ezt az utat, a tanya és a falu között. Az apósához járt, amikor még nem volt az apósa, akkor a lányához, így szinte minden kanyart, gödröt és huppanót ismert. Most mégis minden kátyút derékon kapott el első vagy hátsó kerékkel. Alig tudott a nyeregben maradni.

A tanyán iszogattak egy kicsit az apóssal!

Ritkán szokott inni, motorral pedig egyáltalán nem, most mégis engedett az öregnek. — „Csak egyszer van János-nap egy évben, fiam!... És most, hogy két János találkozott, csak megünnepeljük valami itókával!" Megittak egy üveg bort és még ráhúztak egy-egy pohár szilvapálinkát is.

Amikor felült a motorra, még nem érezte, hogy megártott az ital. A következő gödröt megint telibe találta, pedig azt könnyen kikerülhette volna. A kátyú mélyén csúnyán „leütött" a két teleszkóp és a P—10-es megbillent. Az utolsó pillanatban egy gyors kormányrántással szerezte vissza egyensúlyát. Most már érezte, hogy nagyon bizonytalan, de feltűnt a kereszteződés. Körültekintés nélkül kanyarodott rá a főútra.

A széles, szürke aszfaltút simaságával, közepén fehérlő terelővonalával, mintha visszaadta volna biztonságérzetét. Gázt adott. A hideg levegő „vonítani" kezdett a füle mellett, és a kabátujján keresztül még a hónaljában is érezte. A nagy sebességtől beszűkült a látótere. Kopasz fák, bozótok, kukoricagórék suhantak el, és a terelővonal elmosódott csíkját hol a bal, hol a jobb oldalon látta. Percek alatt a faluba ért. Ösztönösen lassított, és merészen bekanyarodott az ismerős útcába. Át kell majd mennie egy patak hídján, onnan még 200 méter, és otthon lesz. A nagy kőhíd alatt mélyen kígyózott a kis patak, két partja ki volt kövezve és átívelte még egy szűk fahíd is. A motoros a híd előtt egy váratlan manőverre határozta el magát. Felkaptatott a gyalogjárdára, és nagy sebességgel megcélozta a keskeny fahidat.

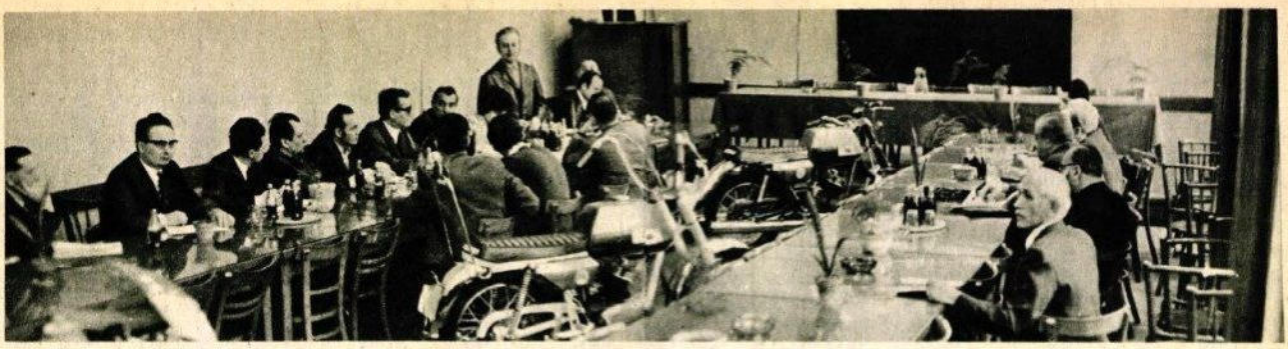
Egy másodpercbe is belefér egy tragédia! Recsegve törte át a híd karzatát és a levegőben elvált motorjától. Bukósisakja tompán, nagyot csattant a part kövezetén, és teste aléltan csúszott alá a mederbe.

A P—10-es felakadt gázmarkolattal „üvöltött" és sistergett a patak sekély vizében. A szomorú látványt eltakarta a felcsapódó gőzfelhő.

JÁNOS-NAP VOLT ÉS AZ CSAK EGYSZER VAN EGY ÉVBEN!

Ezt az igaz történetet a Hungária Túramotoros Klub legutóbbi balesetelhárítási oktatásán mondta el egy rendőrtiszt, mindannyiunk okulására!

BALOGH ZOLTÁN



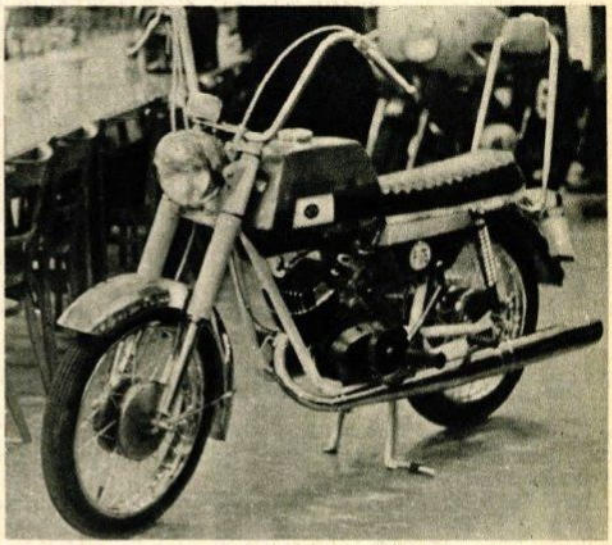
Bemutatkozott a P350

A Csepeli Motorkerékpárgyár elég nehéz körülmények között végzi műszaki-fejlesztési munkáját. A konstruktőrök egyre-másra szerkesztik az új modelleket, és az elkészült mintadarabok eltűnnek az enyészetben, mert a hazai kereskedelem ilyen-olyan kifogással nem segíti elő az új típusok megszületését. Ha kicsi a motor, akkor az a baj, ha nagyobb, akkor azért nem kell, ha szerény a kiállítása, akkor az egyszerűsége miatt nem felel meg, ha fényűzőbb a külleme, akkor nagyon drága. (Példa erre a két év előtti 175-ös, amely akkor túlzottan spártai volt, és most, ugyanez a motor, új ruhájában „hippysnek" lett bélyegezve.)

Mindez a csepeliek legújabb konstrukciójával, a P350-nel kapcsolatban jutott eszünkbe, a december 21-i műszaki tervtárgyaláson, amelyet a kereskedelmi és műszaki követelmények felmérése céljából tartottak a Csepeli Műszaki Klubban. A meghívott négy kereskedelmi vállalatból csak kettő jelent meg, és azok megbízottai is elég hűvösen vélekedtek. (Csupán a Csepel Nagyker képviselőjének tetszett a P350, de elismerő szavai után sietve hozzáfűzte: „Fő a megbízhatóság".)

Nem a mi feladatunk megvédeni a csepelieket, annál kevésbé, mert nekünk is van minőségi kifogásunk egyes gyártmányukat illetően. Mégis úgy tartjuk, jobban kellene kihasználni a világpiac egyre növekvő keresletét. Három száraz adat: 1971 első 6 hónapjában Nagy-Britanniában 60 000 motorkerékpárt adtak el, ami tízezerrel több, mint az előző év azonos időszakában; ugyanekkor 85,7%-kal nőtt a levizsgázott új motorkerékpárok száma az NSZK-ban... — és végül: az 1970-ben gyártott 2,9 millió japán motorkerékpárból 1,5 milliót exportáltak.)

(R.)



„Ő" a megújhodott, P175, amelyből több példány készült, és három mögött 24 000 hibátlanul lefutott km van. Teljesítményük 17—18 LE 6750 fordulaton, végsebességük 102—108 km/óra. Nagyon jól fest ez a kék-fehér színösszeállítású ügyes jószág



Ez az első P350 motorszáma



MATTI VIRO ÉS AZ Ő VÉN PANNÓNIÁJA

A finn *Matti Viro* nem ismeretlen az AM olvasóinak, hiszen évről évre helyet kap ezeken a hasábokon. Igen, ő az a lelkes motoros, (mellékesen a pihtipudasi iskolában tanító), aki rendszeresen részt vesz az NSZK-beli *„Das Motorrad"* c. újság „Nyomkereső versenyén". A kiírás szerint három csoportban folyik a vetélkedő, amelynek feladata a *„Barlang és őskori barlangrajzok"*, továbbá a *„Természetes vízesések"* és *„A repülés úttörői fel- és leszállóhelyeinek"* felkeresése Európa területén. A légvonaltávolságok, valamint a felkeresett célpontok száma alapján számították ki a szerzett pontokat, amelyekért sok-sok motoros-turista gyúrta a kilométerek ezreit.

Ismeretes, hogy *Viro* tanító úr, valamint két lánytanítványa, *Raila Rinne* és *Tuula Kinnunen* rendszeresen indulnak ezen az érdekes versenyen, — mégpedig Pannóniákon. Mindhármuknak az ötvenes évekből származó TL típusú motorjuk van, és ami külön figyelmet érdemel, mindhárom csoportban versenyeznek.

A *„Das Motorrad"* négyoldalas kiértékelő cikkében írja: *„Matti és tanítványai Finnországból a legendás Pannónián motoroztak, amelyből ott Pihtipudasban annyi lehet, mint tengerparton a homok."* (Bár úgy lenne! AM.) *Raila Rinne* motorja egy évvel öregebb, mint *Tuula Kinnunené*, ezért lett *Railáé* a 6. hely.

És íme, az eredmények. Az I. csoportban 2. *Viro* (Pannónia 1957), 11. *Rinne*, 12. *Kinnunen*. A II. csoportban 3. *Viro*, 6. *Rinne*, 7. *Kinnunen* és végül a III. csoportban 2. *Viro*, 3. *Rinne* és 4. *Kinnunen*.

Ezúttal is gratulálunk finnországi motoros barátainknak!

Újból: ÁLOM és VALÓSÁG

A KPM Autófelügyeletnek a Budapest X., Gyömrői út 105. sz. alatt levő Főtefu-telepen működő vizsgabiztosai nevében az ottani brigád vezetője, Tóth József vizsgabiztos a mellékelt levél továbbítását kérte tőlem azzal, hogy járjak közbe, hogy az Autó-Motor a levelet közölje le, és esetleg szólaltassa meg ez ügyben ismét az „Álom és valóság" című cikk szerzőjét.

A cikket magam is olvastam közvetlenül a megjelenése, 1971. október 6-a után. Egyetértek munkatársaimnak azzal a véleményével, hogy a cikk ide vonatkozó része nem építő hatású! Helyénvalónak tartom a sajtó csipkelődéseit megalapozott ügyekben, de itt a szerző alaposan mellétrafogott. Nem az Autófelügyeleten és nem a hatóságokon múlott és múlik, hogy a motorkerékpárok vizsgáztatása bürokratikus jellegű. Két lehetőség van e téren; vagy koncentrálja a kereskedelem a forgalomba hozatalt arra a néhány helyre, ahol kellően felkészült szakembereket tud biztosítani ahhoz, hogy valóban felelősséggel szavatolhasson azért, hogy a jármű eladási állapotában a hatósági előírásoknak megfelel — de ez a koncentrálás nyilván a forgalomba hozás helyeit csökkentené jelentősen, ami nem kívánatos —, vagy fenntartják a jelenlegi helyzetet. Ez egyébként a Belkereskedelmi, valamint a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium álláspontja. Ha a cikk szerzője kellő időben tájékozódott volna, bizonyára nem írt volna e témában szakszerűtlen és destruktív módon.

A cikkben érintve voltak a budapesti vizsgahely dolgozói. A róluk említettek ugyancsak hagynak kívánnivalókat.

Budapest, 1971. december 30.

KPM AUTÓFELÜGYELET
Mészáros Árpád igazgatóhelyettes

Válasz egy „gépjárművizsgával foglalkozó" cikkre

Az Autó-Motor múlt év október 6-i keletű számában „Álom és valóság" címmel Rózsa György elvtárs a gépjárművek vizsgáztatásával kapcsolatos észrevételeit vetette papírra.

A nem éppen tanulságos írásműre kívánok ezúton válaszolni, és a valóságtól eltérő tényekre rámutatni.

A cikkíró, Rózsa elvtárs kifogásolja és nem ért egyet azzal, hogy az üzletekben megvásárolt motorkerékpárokat a hatósági jelzések kiadása előtt vizsgára kell előállítani. Ugyanakkor megfeledkezik arról, hogy az üzletekből kiadott járműveket a tüzetes vizsga során nemegyszer kell a közlekedésbiztonság szempontjából megállapított hiányosságok miatt megbuktatni. Igaza van a cikkírónak abban, hogy az ilyen megállapítások az elmaradtalással sújtottak részéről semmiképpen nem váltanak ki szimpátiát, azonban a tények ezek szükségességét igazolják.

Mellékesen megjegyezve, nem érthető, hogy a cikkíró a színes riportban miért nem fordított nagyobb gondot a pontos cím, Gyömrői út 105. jelölésére és azt miért növelte meg 99-cel, azaz 204-re. A telephelyet is mint autóbuszgarázst említi. Ezen a telephelyen kizárólag közhasználatú tehergépkocsikat üzemeltetnek, hiszen a Főtefu központi telepe, amely vállalatnak nincs is autóbusza. A gépjárművek oldalfalán, akárcsak az üzem bejárati kapuján tisztán és egyértelműen ez és a Gyömrői út 105. szám olvasható. Ennek alapján az emberben felébred a gyanú, hogy a tisztelt Szerző esetleg nem is járt a riport színhelyén, mivel ekkorákat téved. E tévedései a további megállapításainak hitelét is aláássák.

A t. Szerző bizonyos iróniával említi cikkében, hogy a megfélemlített, vizsgára váró járműtulajdonosok szorongva várják a járművük sorsa felett ítélkező és valaha méltóságos úr megszólítást megkövetelt vizsgabiztost. A vizsgára várók hangulata valóban meglehetősen nyomott, ami azonban elsősorban emberi tulajdonságból adódó, vizsga előtti állapotnak tudható be. Abban igaza van Rózsa elvtársnak, hogy a múltban, pontosabban a húszas évek végén és a harmincas évek elején a cikkíró által talán nem is ismert vizsgabiztos, Csinponeri Dénes postafőigazgató volt az, aki valóban megkövetelte az őt akkor megillető méltóságos megszólítást. De az az idő elmúlt, ezen a munkahelyen is a szocializmust építik a becsületes dolgozók.

A cikk befejező részében a Szerző sértő iróniával tesz említést arról, hogy 13.00 óra után, amikor a bizottság „gyomornedve" megnövekszik, akkor már az elmúlt óráknál lényegesen kevesebb figyelemmel és egyszerűen mindent jóvá hagyva végzik munkájukat. Ezt vizsgabiztos társaim nevében visszautasítom.

E sorokkal kívántam ugyanazon a fórumon, ahol az előzmény megjelent, a vizsgabiztosok munkáját aláásó, de nem utolsósorban a vizsgabiztosok személyét sértő cikkre válaszolni.

Szívesen vennénk, ha a cikkíró elfoglaltsága ellenére szakítana magának időt arra, hogy legalább egy teljes napon mint közvetlen szemtanú győződne meg az ilyen területen végzett munka eredményéről, és a teljes megismerés után tenné meg észrevételeit, annál is inkább, mivel az építő kritikát mindig és mindenkitől örömmel veszem, de a romboló kritikák ellen mindig harcolni fogok.

Tóth József

A cikk írójának válasza

Végtelenül sajnálom, hogy „nem éppen tanulságos"-nak minősített cikkem miatt bárki is személyében megsértődött. Én ugyanis nem egyes emberek magatartását vettem tollhegyre, hanem a bürokráciát, amely bonyolulttá teszi és megnehezíti a megvásárolt motorkerékpárok átvételét és forgalomba állítását. Cikkem végén azt a kérdést tettem fel:

„Miért nem lehet megszüntetni ezt a teljesen felesleges, időt, idegeket, pénzt emésztő vizsgarendszert, és a dolgozók, valamint a népgazdaság érdekeit is figyelembe vevő egyszerűsítéssel egy új, bürokrácia nélküli eljárást kidolgozni?"

Az Autófelügyelet válasza szerint: „Nem az Autófelügyeleten és nem a hatóságokon múlott és múlik, hogy a motorkerékpárok vizsgáztatása bürokratikus jellegű." Hát akkor kin múlik? Csak a hatóságok szervezhetnék meg, hogy a motorkerékpárokat ugyanúgy levizsgáztatva, rendszámtáblával vehessék át a vevők az üzletben — vagy legalábbis a raktárban —, mint ahogy a Merkur is úgy adja át az új autókat. Ezzel szemben a motorkerékpár vevőjének szaladgálnia kell útvonalengedélyért, vizsgáztatásért, rendszámért. S mindez esetleg több napot is igénybe vesz!

Maguk a vizsgáztatók, személy szerint nem tehetnek arról, hogy vizsgáztatniok kell. Ezt a munkát szabták ki rájuk. És azt is természetesnek tartjuk, hogy — amint írtuk: „Aztán 1 óra felé, amikor megindulnak a gyomornedvek, meglódul a vizsgáztatás iráma is." Mivel cikkem hangvétele teljes egészében irónikus volt, nem szabad megharagudniok az ott dolgozóknak, hogy magát a helyzetet, mint a bürokrácia kinövését kritizálva, a Gyömrői úti felesleges, általunk alapvetően bürokratikusnak tartott vizsgáztatásról leírt képet így fejeztem be.

(Azt a helyesbítést természetesen köszönettel fogadom, hogy a telephely címét rosszul írtam: az valóban nem a Gyömrői út 204., hanem a 105. szám alatt van. Elírás volt, rosszul jegyeztem fel a noteszomban. De ez nem jelenti azt, hogy nem jártam valóban a helyszínen.)

A levélíró elismeri, hogy „A vizsgára várók hangulata valóban meglehetősen nyomott". Miért van erre szükség? Miért kell izgulnia egy vevőnek, hogy a 10 ezer forintjáért vásárolt tartós közszükségleti cikk csakugyan használható-e?

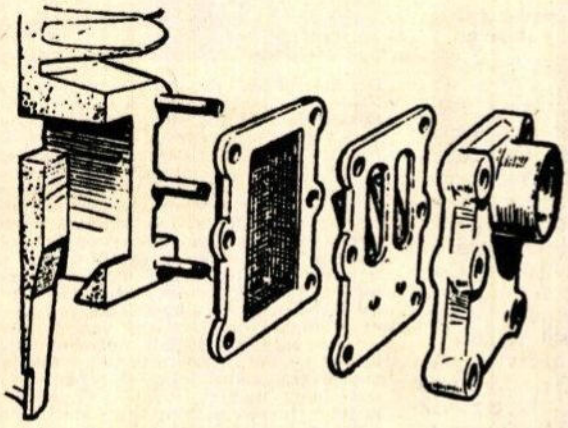
Azt szeretnénk tehát, hogy cikkünk alapján megváltozzék ez a helyzet, és a motorkerékpárok átadása ne legyen többé „bürokratikus jellegű". Tudjuk, hogy ezen nem a vizsgáztatók, a kijelölt munkájukat végző emberek változtathatnak, hanem igenis a hatóságok. Ennek az elintézéséről szeretnénk választ kapni.

Rózsa György

AZOK A MEMBRÁN-NYELVEK

Bezzeg nem kellene feltalálni a melegvizet, ha meghallgatnák a tapasztalatokban gazdag öregeket! Úgy tűnik, ez a megállapítás még a Távol-Keleten is érvényes lehetne. A japán Yamaha-gyárban ugyanis megkezdték a sorozatgyártását azoknak a „hétcsatornás" motoroknak, amelyeknél nem a hagyományos módon vezérlik a kétütemű motorok gázoszlopát.





A Yamahánál a gázoszlop éppen besuhan a dugattyúpalást furatán. Érdekes a hengerfurat kiöblösödése a szívónyílás felett

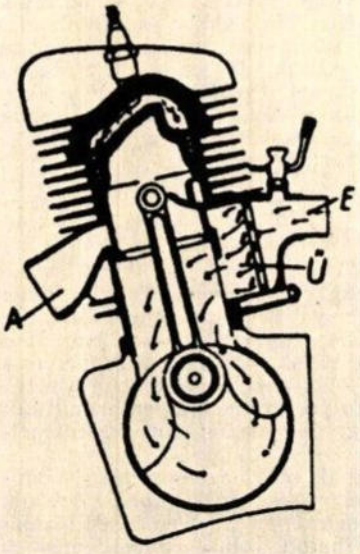
A DKW-n drótszita fogta fel a leszakadt membránt

Az ősmegoldás a DKW-n, amelyen jól látható az alapelv

Miként erről a „Das Motorrad" szakújság is hírt ad, ismét felfedezték a membrán-„szelepet", amelyet a harmincas években több motorkerékpárgyár alkalmazott a kétüteműinél, sőt a DKW egyik versenymotorját is ilyen lengőnyelves membránnal látták el. (Mellesleg szólva, ez a versenymotor igen eredményes volt; az ezt felváltó, forgótárcsás típus valamennyivel több lóerővel rendelkezett, ámde az alacsonyabb fordulatszám-tartományban a membrános volt az erősebb.)

Arról van szó, hogy nem a dugattyú palástja, hanem a motor előszívása vezérli a töltést, azaz a vákuum leemeli az alaplapról a szegecsekkel rögzített, különlegesen finom acéllemezből készült nyelveket, és ezzel szabad utat kap a porlasztó torkánál a tüzelőanyag-levegő keverék. Amikor a dugattyú elindul a felső holtpontjáról lefelé, megszűnik a vákuum, és az acélnyelvek visszapattannak a helyükre, azaz megszüntetik a motor töltését.

A kétüteműeknek ez a vezérlése jónak volt mondható egy bizonyos fordulatszámig, de túl ezen fennállt a nyelvek törésének veszélye; ez nemcsak a motor leállásával járt, hanem, ami ennél jóval kellemetlenebb, bekerült a hengerbe, ahol csinos károkat okozott. Később úgy segítettek a bajon, hogy egy dróthálót iktattak a nyelvek és a henger közé. Aztán közel négy évtized múlva feléledt a membrán, hogy megkezdje hódító útját, merthogy a Yamaháék „találmánya" kiküszöböli az ősmegoldás gyengéit. Elsőként az úgynevezett Scrambler modellnél, a 100, a 125, a 175 és a 250 kcm-es típusnál alkalmazták a henger szívótorkában elhelyezett acélnyelveket, amelyek nyugalmi állapotban ék alakú dugót alkotva zárják a szívótorkot.



További két érdekességgel is szolgál ez a módosított membránvezérlés, amely besegítésként elfogadta a hagyományos résvezérlést is. Amikor a dugattyú eléri az alsó holtpontot, akkor a felső élével megnyit két újabb nyílást (ezért hirdetik ezeket a motorokat hétcsatornásnak, lévén a Yamaha eredetileg ötcsatornás), s e két nyíláson át a dugattyú oldala és a membrán-ék közötti holttérben megszorult keverék kijut a dugattyú fölé a hengerbe. A másik érdekessége az, hogy a membrán-nyelvek csúcsának irányában furattal látták el a dugattyú palástját, és amikor az elsuhan a csúcs előtt, akkor egy további „spriccert" kap a forgattyúsház.

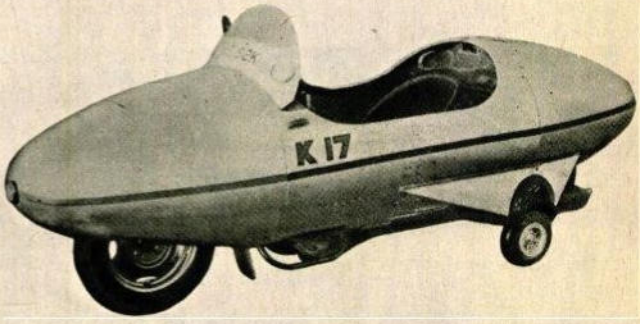
A japánok olyannyira hibátlannak tartják ezt a vezérlést, hogy legújabb, négyhengeres 750-esüknél is ezt a módszert alkalmazzák. E típus gyártására 1972. végén kerül sor.

Beleülnek-e az angolok?

A nagyvárosi forgalom mind gyakoribb akadályozója a találóan elnevezett dugó, amelynek ellenszeréül Nagy-Britanniában ezt az egyszemélyes, 2+2 kerekű járművet gondolták ki. A K—17 nevű kísérleti járgány viszonylagos védelmet nyújt utasának az időjárási viszontagságok ellen, de az autónál mindenképpen kedvezőbb közlekedést biztosít a városban.

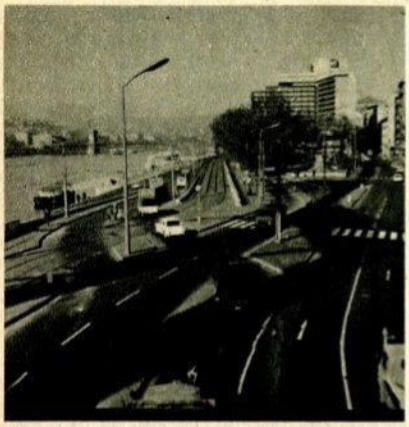
A boxer elrendezésű, kéthengeres, 18 lóerős, 250 kcm-es Velocette-motor a teljesen zárt padló alatt helyezkedik el, kormányszerkezete motorkerékpár rendszerű. A 8 hüvelykes oldalkerekek csak álló helyzetben érintik a talajt, az elindulás pillanatában felemelkednek, de adott esetben — mélyen döntött kanyarban — támkerékként dolgoznak. Az elektromos önindító gombja a szerelvényfalon található, akárcsak a többi műszer. A karosszérián belül elhelyezett fényszóró a kinyitható tükörre veti sugarát, majd onnan kerül a fény a jármű elé. Kisebb csomagok elhelyezhetők a lezárható csomagtérben.

A K—17 jelzés a tervező és készítő Tom Killeen nevének kezdőbetűjére, a szám pedig a 17. kísérletre emlékeztet. Lesz-e ebből a járgányból sorozatgyártás? Nagyon kérdéses, hajlandók lesznek-e beleülni az angolok.



1971. október 14-én reggel 7,35 órakor az 5. sz. országos főútvonalon a 39-es kilométerkő közelében egy felnyitott gépháztetejű Csepel teherautóra lettünk figyelmesek, amelyből füst szállt fel. Azonnal megálltunk és segítő szándékkal siettünk a már lángra lobbant motorral álló kocsihoz, de bennünket is megelőzött az AD—79—60 rendszámú fekete Volga vezetője, aki oltókészülékkel sietett a bajba jutott Csepel kocsi vezetőjének segítségére. Mire az FH—82—09-es Csepel vezetője magához tért az ijedtségtől, a tűz már kialudt, a segítséget nyújtó Volga vezetője visszaült kocsijába — és folytatta megszakított útját.
Kérem az Autó—Motort, tolmácsolja a Volga vezetőjének azt a köszönetet, amely a segítőnek minden autós részéről kijár, és pótolja ezzel azt a mulasztást, amelyet a Csepel vezetője, nyilván első ijedtségében követett el.

LANTOS ÁRPÁD
Pécs, XIV. sz. Autójavító V.

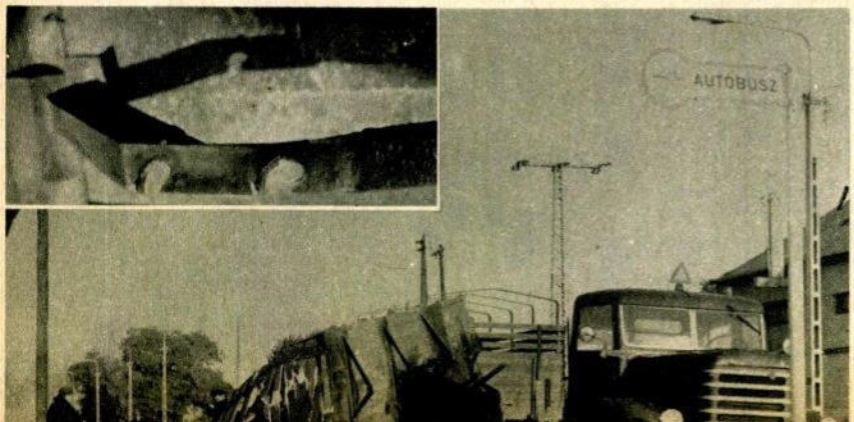


Ritkán mutat ilyen „csendes" forgalmi képet ez a kereszteződés itt, az Erzsébet-híd északi oldalánál. A Belgrád rakpart felől a csúcsórákban különösen nehéz lejutni — a kijelölt belső forgalmi sávból — az alsó rakpartra vezető útra. Több megértést és előzékenységet kérnek tehát az Apáczai Csere János utcai fő irány felől érkezőktől mindazok, akik ezen a ponton sokszor hosszú sorban vesztegelve várnak e balesetveszélyes manőver végrehajtására. És még valami: ha az Apáczai Csere János utca felől érkező autós előzékenyen int is az itt várakozóknak, hogy előnyét megértéssel feladja, s maga elé engedi őket, azért vigyázzunk! A villamosok (2-es járat) is meglehetősen gyakran keresztezik az alsó rakpart felé — és onnan — vezető utat. Tehát a buzdítás dacára csak akkor induljunk el, ha a villamosok forgalmát nem akadályozzuk. Jó lenne itt is egy jelzőlámpa. Reméljük, hogy a Felszabadulás tér és környéke átrendezésével egyidejűleg mihamarabb sor is kerülhet erre...

NYIRO GYULA
szobrászművész
V., Havas u. 2.

A Békéscsabai Finommechanikai Gépnagykereskedelmi Vállalat tehergépkocsiján 10 fúrógépet szállítottak. Összsúlya 50 mázsa felett volt, a rakomány súlypontja pedig elég magasan ahhoz, hogy valami zökkenő következtében lezuhanjon — éppen a buszmegálló várakozóhelyére. Szerencsére akkor nem várakozott ott senki. Nekem, mint laikusnak is megdöbbentő volt, hogy ezek a 4—5 tonnára méretezett pótkocsik ilyen gyengén, ilyen primitív módon vannak rögzítve az alvázhoz. Csoda, hogy ez a vontatmány 50 kilométert is el tudott így jönni.
A képek láttán egyesek elgondolkozhatnak majd azon is, hogy nem lehet akárhogyan rakodni egy kocsira, másrészt a konstruktőrök is levonhatják a tanulságot, hogy ez a fajta megoldás nem lehet jó ilyen teher biztonságos szállításához. Tömegkatasztrófát is okozhatott volna. Hihetetlennek tűnik, hogy 6—8 félcollos csavar fogja az alvázhoz a meglehetősen magas építésű rakfelületet — olyan szögvas-vázon, amely kinyílik, mint a tubarózsa. Úgy vélem, nem ártana, ha a szakemberek felülvizsgálnák ezt a konstrukciós sajátosságot...

BENCSIK FERENC
fényképész, Örkény





Délutánonként az Árpád-hídon megyek haza Óbudáról Pestre. A Váci útnál a közlekedési lámpa nem egyértelmű jelzési képe miatt gyakran támad vita. Előfordult, hogy a mögöttem álló idegesen villogtatott, vagy minősíthetetlen szitkokat szórva próbált rávenni, hogy a piros jelzés ellenére a Marx tér felé forduljak be jobbra. Jóllehet ő is láthatta a jelzőlámpa üvegében az egyenesen és jobbra mutató nyilat. Velem együtt sokan ezt úgy értelmezték, hogy akár egyenesen tovább haladni, akár jobbra befordulni csak zöldre lehet. Függetlenül attól, hogy ez a lámpa — a Váci útra vezető, jobbra elhajló pályán elfoglalt helyzetemet tekintve — bal kézre esik. Egy alkalommal a szolgálatot teljesítő rendőr is intett, hogy menjek tovább. Engedelmeskedtem, hiszen tudom, hogy amennyiben a hatósági közeg a forgalmi lámpával ellentétes utasítást ad, az ő jelzését kell figyelembe venni. Örültem, amikor ez a téma az AM 21-es számában helyet kapott. És különösen örültem annak, hogy ez nem maradt pusztába kiáltott szó: a sokat vitatott lámpa a jelzési képét azóta csupán egyenesen felfelé mutató nyílra módosították. Most már nem lehet félreértés.

FÜREDI PÁL
Bp. III., Polgár u. 8—10.



A Thököly úton haladtam kocsimmal a Keletitől a Dózsa György út felé, majd a Cserhát utcában fordultam balra nagyívben. Itt a szolgálatot teljesítő rendőrök, hiányos Kresz-tudásomra hivatkozva — igaz, nagyon barátságosan és jóindulatúan — megbüntettek. A fellebezés igen kétes kimenetelű kockázatát nem mertem vállalni, és — jobb a békesség — inkább kifizettem a meggyőződésem szerint indokolatlanul kirótt, de viszonylag csekély összegű helyszíni bírságot.
A Kresz 24. § (2) bekezdése értelmében a tilalmi jelzőtábla hatálya a következő útkereszteződésig tart. Tehát a jelzett helyen már feloldja az útkereszteződés.
Hasonlóan sok félreértésre ad okot, ha valaki a Margit-híd felől jövet a Szt István körútról balra a Sallai Imre utcába kanyarodik, illetve a Sallai Imre utcai torkolat közelében „U-fordulóval" a Szt István körúton balra visszakanyarodik. A rendőrök hivatalos álláspontja sem egyöntetű. Egyesek szerint — ahogyan a Kresz is írja — a tilalom csupán a kereszteződésig tart, tehát az utcába be lehet balra nagyívben kanyarodni, vagy akár vissza is szabad fordulni. Mások viszont — szerintem helytelenül — azt tartják, hogy a tilalom csak a kereszteződési (jelen esetben az útburkolattal szemközti) négyszög elhagyása után, vagyis azon túlhaladva oldódik fel.
Szerintem ezt a kérdést hivatalosan tisztázni kellene! (Vagy addig is kiegészítő táblákkal, esetleg útburkolati jelekkel megelőzni a vitákat.)

HUBAI MIHÁLY
VI., Lenin krt 108.

BERLINI TANULSÁGOK (3)

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

A sebesség megjelölése az NDK-ban fénypontjelzéssel, kb. 50 × 50 cm nagyságú jelzőfelületen történik minden irányított csomópont után. E sebességjelzőnek — azonkívül, hogy jól észlelhető — az az érdekessége, hogy a négyszög nincs egészen fénypontokkal ellátva, csupán az 1—2. sz. képeken látható módon. A sebességjelzőket rendszerint a forgalmi sávok felett helyezik el, a kereszteződésen túl. Néhány tapasztalat a sebességjelzővel kapcsolatban:

— a sebességjelző lehetőleg a vonatkozó zöld jelzéssel égjen együtt (tilosba hajtás veszélye miatt);

— a kereszteződéshez tartozó forgalomirányító berendezés kikapcsolásakor a sebességjelzőt is ki kell kapcsolni;

— rossz időjárás esetén (csúszós úttest, sűrű köd) úgyszintén ajánlatos a sebességjelzőt lekapcsolni.

Berlinben kitűnt, hogy a jelzett sebességeket, amelyek a természetes menetsebességeknek megfeleltek, mindig megtartják. Berlinben megmutatkozott, hogy a nagyvonalúnak mondható sebességjelzéssel sikerült megakadályozni a zöldhullámban haladó járműoszlopok nyúlását is.

A koordinált rendszerek hatásosságával kapcsolatosan kijelenthetjük, hogy mindenképpen fokozza a biztonságot. Csökkenti az utazási sebességet. Ezt azonban nem szabad túlértékelni, mert például egy öt km-es szakaszon mindössze 2—3 perces időmegtakarítást eredményez. A megállások elkerülésével csökken a zajképződés és a levegő szennyeződése. Érdekes a pénzben kifejezhető népgazdasági megtakarítás. Berlin esetében állapították meg, hogy egy hat km-es vonal koordinálásánál a közbülső megállások csökkentése révén a megtakarítás évi 1,5 millió márkát érhet el.

3. Mozaikok

Közel egy éve, hogy nálunk a rendelkezések nem engedélyezik a zöld jelzés végén a néhány másodperces figyelmeztető villogást. Azóta nagyon sok gépkocsivezető reklamációja jutott el hozzánk is, hiányolva a néhány másodperces zöld villogást. Lehet, hogy van ebben valami realitás. A berlini jelzőlámpákat figyelve is éppen ez jutott eszünkbe. Itt is megtalálható ugyanis a zöld jelzés végén a figyelmeztető jelzés. Igaz, hogy nem a zöld villogásával, hanem néhány másodpercig a zöld együtt világít a sárga jelzéssel. Nézzük tehát a lámpa jeladási sorrendjét:

— piros
— piros—sárga
— zöld
— zöld—sárga

A jelzőlámpákkal kapcsolatosan másik érdekesség, hogy azok általában kétfázisúak. A kanyarodások ennek ellenére általában lehetségesek. A balra kanyarodások így több kereszteződésben igen komplikált helyzetet teremtenek. Olyan kereszteződésben, ahol nincs elegendő hely a balra kanyarodók felállására, gyakran előfordul, hogy a járművek minden irányból bennragadnak. Ez persze csak nekünk volt meglepő. A berliniek, ha már belül voltak a kereszteződésen, csak azt várták, hogy mikor adódik annyi időhézag a szembejövők vagy a keresztirányban haladók között, hogy kiosonhassanak. Valójában több útkereszteződésben a kereszteződési négyszög olyan nagy, hogy bőven van hely, ahol kivárhatják a szembejövők elhaladását. Fölösleges is volna ilyen adottságok mellett elaprózni a periódusidőt.

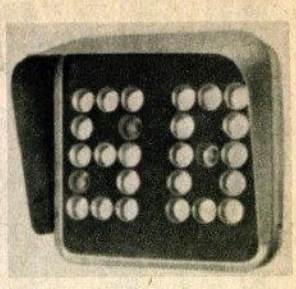
A jelzőlámpák elhelyezése tekintetében nagy eltérés nem mutatkozik a hazai gyakorlattól. Főként a konzolos befüggesztések gyakoriak. Ott, ahol a besoroló 5—6 forgalmi sávos, és ez elég gyakori, csak a szélső sávok fölé függesztenek jelzőlámpákat.

Nyílkontúrokat nem láttunk. Itt korábban sem alkalmazták. Ellenben, ahol a jelzőlámpa kanyarodást szabályoz, ott a lencsékben fekete nyilat találunk.

A németek jelzéseire általában azt mondhatjuk, hogy nagyon praktikusak. Ahol szükséges, előjelzik a forgalomirányító lámpát, mégpedig igen észrevehetően.

Nyomógombos gyalogosjelzőnél feltűnően nagy tábla mutatja: gyalogos önkiszolgálás. Ha figyelmesebben megnézzük a fényképet, pontosan a gyalogátkelőhely vetületében azt láthatjuk, hogy a gyalogosok útja el van korlátozva. Azt hihetné az itt járó magyar, hogy ez valamelyik budapesti építőipari vállalat kezemunkája. Tévedés. Ez a korlát pontosan a gyalogosok védelmét szolgálja azáltal, hogy megakadályozza a tehergépkocsik felhajtását a járdára. Megéri tehát, hogy szó nélkül kikerüljék.

Bármerre jár az ember az NDK fővárosában, mindig figyelmébe akad a TV-torony. Így történt akkor is, amikor kocsinkból, balra kanyarodás közben lefényképeztük a forgalomirányító rendőrt. Kétségtelen, hogy ez a dobogó, amelyről a német rendőrök irányítják a forgalmat, igen szembetűnő. E dobogó másik előnye, hogy a szolgálat befejeztével nem távolítják el az úttestről. ■

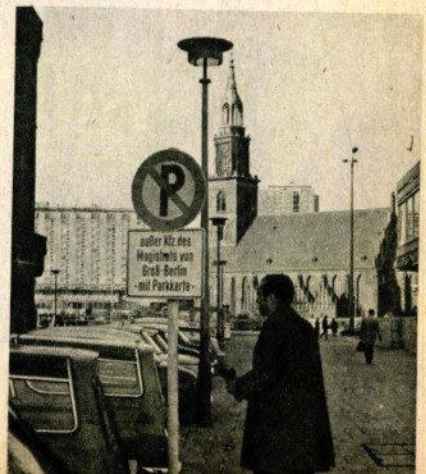






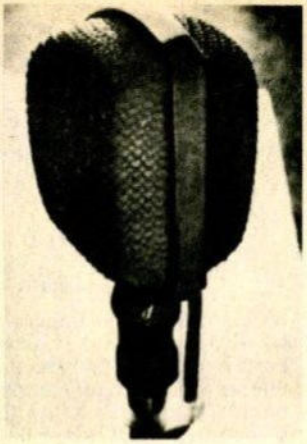
Budapesten gyakran felvetődik a kérdés: sok-e a közlekedési jelzőtábla? „Máshol bezzeg nincs ilyen táblaerdő." Nem olyan biztos. Igaz ugyan, hogy ugyanannyi jelzőtábla nagyobb területen elosztva kevesebbnek tűnik. Nézzük csak meg ezt a berlini Friedrichstrassén készült képet! A képről még két érdekesség: az egyirányú utcát szöveges, nyílhegyben végződő tábla jelzi (Einbahnstrasse), a várakozási tilalmat pedig ott még mindig a korábban nálunk is alkalmazott tábla jelzi

Itt is vannak kivételek. A képen látható tábla szerint ugyanis itt várakozhatnak, akik parkolójeggyel rendelkeznek



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





A Rádió „Csúcsforgalom" adásában gyakran hívják fel a figyelmet olyan visszásságokra, amelyek még érdekesebbé válnak, ha azokat képek is bizonyítják. Az AM készséggel közli időnként ezeket a felvételeket, hogy ezzel is segítséget adjon e visszásságok megszüntetéséhez.
A műsor december 28-i adásában a fővárost csúfító, gazdátlanul, illetve gondozatlanul elhagyott autókról esett szó. Nem érdektelen, ha „vizuálisan" is érzékelhetjük ezek néhány típusát.

A témák nemcsak a földön, hanem egymás mellett is hevertek a Mogyoródi úton. Ezt bizonyítja az IZS mellett levő CN—95-60 frsz Opel Olympia fodrosra rozsdásodott karosszériája is. A kocsit körüljárva nem is a rozsdás lemezeken, hanem a rendszámtáblán lepődtünk meg . . .



A rádióhallgatók hívták fel a figyelmet a BNV előtt álló öreg Tatra 57 b-re. A bejelentés jogos volt, mert szinte darabjaira szedve találtunk rá a kocsira. De reméljük, a tulajdonosára is rátalálnak . . .



A XIV., Antos István u. 7. előtt immár másfél éve „pihenő" kék színű Wartburg



A Magyar Rádió székháza előtt fényképeztük le ezt a kerék és rendszám nélküli 500-ast. Lerobbanása óta több száz kocsi parkolási lehetőségét vette már el, és ahogy nézzük, még néhány százét el fogja venni



Az előbbi kerületben a Mogyoródi út 68/a előtt vesztegelő, terepszínűre festett BMW, amelynek leállítási idejére már csak az idősebbek emlékeznek





Ugyancsak a Mogyoródi út új házai előtt áll ez a kempingsátornak beillő ponyvahalmaz, beborítva az ugyancsak csúnya látványt nyújtó NB—57-66 IZS motorkerékpárt

A tervezők százai törik a fejüket, hogyan lehetne az autóból még nagyobb felületen kilátni. Az FA—70—17 Csepel vezetője viszont azon törte a fejét, hogyan lehetne szűkíteni a látóteret: újság nagyságú plakátot és egyéb csecsebecsét rakott a szélvédőüvegre. (A plakát éppenséggel az Állami Pincegazdaság borait kínálgatja!)

JUHASZ ANDOR



Itt így közlekedjünk

Nemrég a Ferenc körút—Üllői út kereszteződését mutattuk be, s most a Szent István körúton újonnan bekapcsolt két jelzőberendezésről lesz szó. Az idén még valószínűleg jó néhányszor visszatérünk a Nagykörútra, hiszen az év első felében teljes hosszúságban üzembe lép az összehangoltan működő jelzőlámpa-rendszer.

Az elmúlt év végére elkészült két jelzőlámpa a Szt. István körút Honvéd utcai és Szemere utcai kereszteződéseiben irányítja a forgalmat. És amint erről korábban is tájékoztattuk olvasóinkat, a forgalmi rend a jelzőlámpa-rekonstrukcióval nem változott. Lényegesen megváltozott viszont a jelzőlámpák száma, elhelyezése és észlelhetősége. Természetesen a forgalombiztonság javára. Külön jelzőt kaptak a forgalmi sávok, a villamosok és a gyalogosok is.

A Margit-híd irányából érkezők elsőként a Honvéd utcai kereszteződésben levő jelzőlámpát találják. Ebből az irányból jobbra is kanyarodhatunk a Honvéd utcába. Ezt azért érdemes külön is megjegyezni, mert a másik irányból e kereszteződéshez érkezve, ugyanezt nem tehetjük, hiszen a keresztező Rajk László utca (volt Pannónia utca) a Honvéd utcán tovább folytatódva egyirányú.

Ez teszi lehetővé azt is, hogy a jelzőlámpa két fázisban működhessen, és a Nagykörutat keresztező irányból a kanyarodások is megmaradhassanak. A Rajk László utcából balra kanyarodók a Szt. István körútra érve nem kereszteznek gyalogátkelőhelyet. A gyalogátkelők helyzete „Ü alakú". Különösen a gyalogosan közlekedőknek ajánlatos megjegyezniök tehát, hogy a Szt. István körúton ebben a kereszteződésben csak egy gyalogátkelőhelyet találnak és semmiképpen ne kísérletezzenek a Vígszínházzal szembeni torkolatban áthaladni. Itt egyébként jelzőlámpát sem találnak, csak egy nagy táblát „Gyalogos közlekedés tilos!" felírással.

A Szt. István körúti gyalogátkelőhelyen akkor jelenik meg a szabad jelzés, amikor a Rajk László utcából is szabad utat kapnak a járművek. Ilyenkor a jobbra kanyarodók egyidejűleg mehetnek a gyalogosokkal. Természetesen az áthaladási elsőbbség a gyalogosoké!

Bár a Rajk László utca torkolatában látható járműbesorolóban a rajzon nem fedünk fel semmi problémát, a gyakorlatban azonban számolnunk kell ilyesmivel. Így mindenekelőtt azzal, hogy a tulajdonképpeni járműbesoroló a burkolaton nincs ez idő szerint felfestve. De ha sor is kerül majd erre, a mindkét oldali várakozás miatt meglehetősen nagy körültekintéssel tudjuk csak végrehajtani az akadálytalan besorolást.

A Szt. István körúton tilos a balra kanyarodás a Rajk László utca kereszteződésében is! A Marx tér felől a Honvéd utcába igyekvőknek ajánljuk: ha korábban — tehát a Marx tér—Bajcsy-Zsilinszky út—Alkotmány utca vonalon — nem kanyarodtak el a Szt. István körútról, akkor a következő útvonalon juthatnak el oda: Szt. István krt.—Hegedűs Gyula utca—Katona József utca—Rajk László utca—Honvéd utca. Vagy pedig a Rajk László utcai kereszteződésen túlhaladva bekanyarodnak a Sallai Imre utcába, majd a Katona József utcán át visszafelé folytathatják útjukat a Rajk László, majd a Honvéd utca irányába.

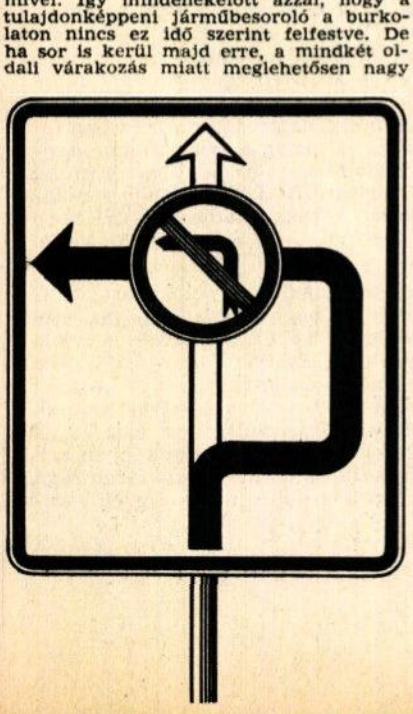
E javasolt irányokat egyébként tábla is jelzi. A rutinos fővárosi járművezetőknek esetleg nem mond sokat ez a tábla, hiszen a vérükben van már a háztömb körüli kanyarodás, a „lóhere-rendszer". A helyszínismerettel nem rendelkezők és a kezdő járművezetők azonban minden bizonnyal hasznát veszik majd ennek az újfajta információnak.

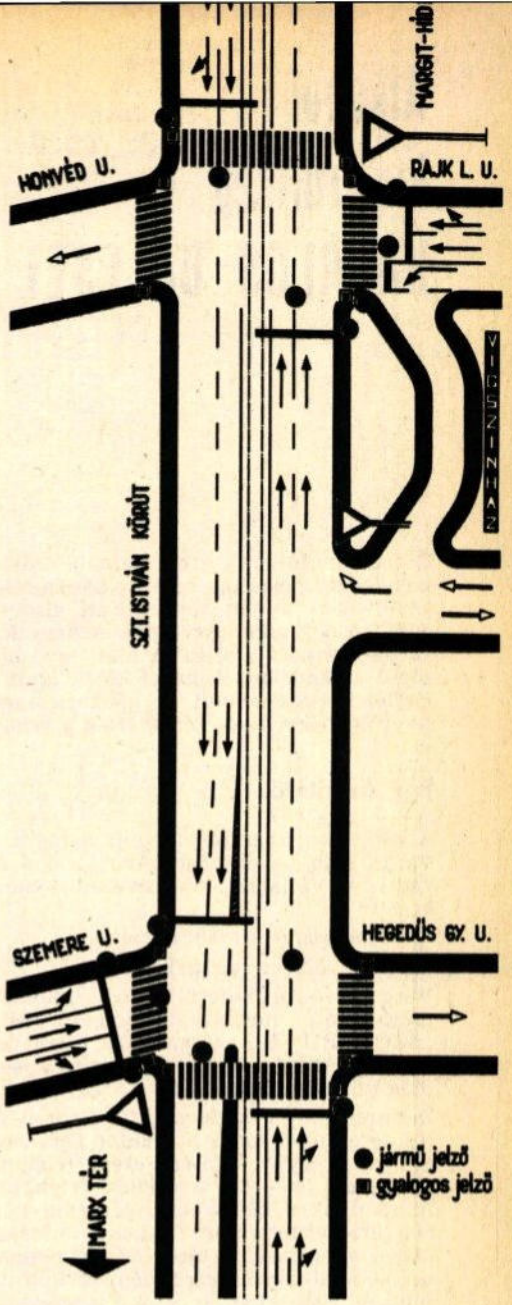
Nézzük meg tehát ezt a táblát. A vastag vonal azt az irányt mutatja, amelynek követésével pótolhatjuk a balra kanyarodást. A vastag és a vékony vonal (nyílkontúr) kereszteződésében látható „Balra kanyarodni tilos" jelzőtábla pedig azt mutatja, hogy a balra kanyarodás a következő szakaszon vagy kereszteződésben már nem lehetséges. Ezért ajánlatos tehát követni azt az irányt, amelyet a vastag vonal jelez. Persze, pontosan ilyen jelzést hiába is keresnénk a Kresz táblatárában. Ez is amolyan „belopakodott" jelzésváltozat, amelyen — a többi hasonló mellett — nem szabad megütköznünk, hiszen a közlekedés biztonságát és jobb tájékozódásunkat erősítik. Hasonló tájékoztató táblával találkozhatunk egyébként az Üllői út—Ferenc körút kereszteződése környékén és a jövőben egyre több forgalmas útvonalunk — így hamarosan a Nagykörút — körzetében is.

A Szemere utca kereszteződésében is tilos a balra kanyarodás a Szt. István körút irányából. Azok számára, akiknek a Margit-híd felől jövet a Hegedűs Gyula utca felé van dolguk, már a Néphadsereg utcát elhagyva jelzi a tábla, hogy a következő kereszteződésnél kanyarodjanak jobbra, hogy a háztömb megkerülésével visszajussanak a Szemere, majd pedig a Hegedűs Gyula utcához. Akik pedig a XIII. kerület Duna-parti környékére szeretnének eljutni, feltétlenül a Néphadsereg utcánál — vagy még ezt megelőzően a Balassi Bálint utcánál — kanyarodjanak jobbra, és újból jobbra kanyarodással juthatnak a rakpartra, majd a XIII. kerületbe. Ezek az ajánlások ismételten azt szorgalmazzák, hogy a Szt. István körútról ne kanyarodjunk balra a Sallai Imre utcába. Nem ellenezzük mi sem ezt a kanyarodást, ha nem jelentene akadályt másoknak. De mivel így van, reméljük, hogy a régi vitát rövidesen lezárják egy megfelelő pontra kitett „kötelező haladási irányt" mutató táblával. Ezzel tulajdonképpen csak „finomítást", pontosítást nyerne ez a szándék, amelyet már annak idején, sok évvel ezelőtt a Néphadsereg utca torkolatánál felállított „Balra kanyarodni tilos" táblával akartak (nem sok sikerrel!) elérni.

A Szemere utcai kereszteződés mintegy tükörképe a Rajk László utcainak. A keresztező útvonal itt a Szemere utcától a Hegedűs Gyula utca folytatásában egyirányú. A Szemere utcai torkolatban ugyanolyan három forgalmi sávos járműbesorolót találunk, mint az előző kereszteződésnél. És, mint a rajzon is láthatjuk, innen minden irányba mehetünk — a burkolati jelek szerint. A gyalogátkelőhelyek is pontosan olyan „Ü-alakú" elrendezésűek, mint a Rajk László utcánál: a Szt. István körútnak a Vígszínház felőli torkolatában tilos a gyalogos átkelés.

A Szt. István körút harmadik jelzőlámpás kereszteződése, a Visegrád utcai is nemsokára elkészül. Tudjuk, hogy ez elsősorban a gyalogosok biztonságos átkelését segíti majd; addig is tartsuk tiszteletben a gyalogosoknak kijáró elsőbbséget.







Alkohol + kimerültség = HALÁLOS BALESET



December 10-én a kora hajnali órákban egy balesetet szenvedett gazdátlan csukott Skoda-teherautóra bukkant az M—7-es autóút törökbálinti alsó szintű kereszteződésében egy autóbuszvezető. A nagy kocsitest összetörte és elsodorta az átalakítás alatt levő hidat aládúcoló középső gerendákat. A hátsó kerék alatt egy elgázolt férfi élettelen teste feküdt. A gépkocsivezetőt egyelőre nem sikerült előkeríteni. Értesítették a rendőrséget.

Egy kis kitérő

A rendőrség már hozzáfogott a helyszíneléshez, amikor Varga Béla, az Országos Árubeszerző és Értékesítő Szövetkezeti Vállalat gépkocsivezetője bűntudatosan jelentkezett:

— *A balesetet én követtem el...*

Megkezdődött a vizsgálat.

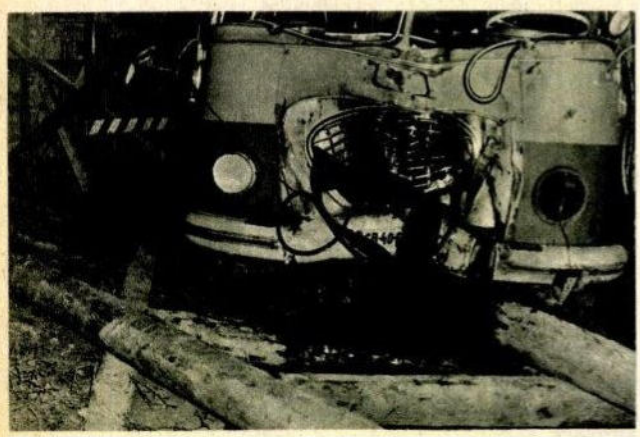
Varga Béláról kiderült, hogy mindaddig kifogástalan magatartású, megbízható dolgozó volt. Hétről hétre a „SZÖVÁRU" által forgalomba hozott különböző iparcikkeket — televíziót, rádiót, porszívót — fuvarozta az ország különböző vidékeire.

December 7-én, kedden Győr-Sopron és Vas megye területére indult társával, Pintér Ferenccel, a vállalat dolgozójával együtt. Pintér Ferenc feladata — mint általában, most is — az árucikkek értékesítése volt.

A gondjaikra bízott árut péntekig körülbelül felerészben értékesítették. A közbenső éjszakákat a vezetőfülkében alva, meglehetősen kényelmetlen, pihenésre cseppet sem alkalmas körülmények között töltötték. A fáradtság elsősorban a gépkocsivezető munkaképességét, figyelőkészségét, reflexeit csökkentette, befolyásolta.

Feladatuk végeztével Varga Béla 640 kilogramm kukoricát vásárolt, s elhelyezte azt a kocsi rakodóterében.

December 9-én este körülbelül hét órakor készültek visszaindulni a fővárosba. Egyenes út állott előttük. Pillanatnyilag Pápán állomásoztak, majd Veszprém—Székesfehérvár—Budapest következett volna. Azaz... a kukoricát útközben még le kellett rakniok Varga törökbálinti lakásán. És tettek egy kisebb kitérőt is Pintér egyik Balatonalmádiban lakó ismerőséhez.



Amíg az útitárs bent tartózkodott, a sofőr kint maradt. De talán azért, hogy mégse unatkozzék, Pintér Ferenc kivitt a gépkocsivezetőnek egy kis bort.

— *Egy kávéőrlő fedeléből apránként elkortyolgattam az italt, számításom szerint 4—5 deci bort ihattam meg* — vallotta Varga kihallgatása során a Pest megyei Rendőrfőkapitányságon.

Egy pillanatnyi „kihagyás"

Mintegy kétórás várakozás után este tizenegy órakor végre valóban hazaindultak. A borozgatás és a fáradtság mindkettőjüket erősen hatalmába kerítette. Bágyadtan, szótlanul ültek egymás mellett. December 10-én éjfél után két órakor érték el Törökbálintot. Itt Varga letért az autóútról, és rákanyarodott a bekötőútra. A tompított fény előrevetődő csóvája mintegy 50—60 méternyi távolságra világította be az utat. A sofőr egyenletes tempóban hajtott.

Arra emlékszik, hogy utoljára egy „Stop"-táblát látott meg. Megállt. Majd újra indított. Aztán... egy pillanatra vagy még több időre — utólag nehéz kideríteni — minden kihullott a tudatából. Nem vette észre az építkezést jelző különböző táblákat, amelyek mindegyike az ilyenkor rendkívül lényeges fokozott óvatosságra és figyelemre intett. A Skoda nekiment az út közepén levő tartógerendáknak, majd azokat kidöntve megfarolt és megállt az úton.

— *Egy rettentő csattanásra riadtam fel. Nem tartom kizártnak, hogy vezetés közben egy pillanatra elaludtam. Amire már tisztábban emlékszem, az az, hogy az úttesten állok, és friss levegő után kapkodok. Akkor valahogy úgy láttam, hogy Pintér Ferenc a mellettem levő ülésen előrebukva, aléltan ülő helyzetben van* — elevenítette fel a történteket a sofőr. — *Segítségért, mentőkért akartam volna telefonálni a postával szembeni telefonfülkéből. De nagy izgalmamban a pénztárcámat a kocsiban felejtettem. Nem volt nálam se pénz, se érme. Hazarohantam a feleségemhez. Közöltem vele, hogy mi történt, aztán loholtam vissza a helyszínre. Láttam, hogy a rendőrség időközben kiérkezett. Akkor tudtam meg, hogy utitársam kizuhant a kocsiból, és a kerekek átgázoltak rajta.*

Varga Béla gépkocsivezető maga is agyrázkódást szenvedett. Ezzel magyarázható, hogy közvetlenül az eset után esetleg tévesen mérte fel a körülményeket. A nyolc méter széles úton egyébként elegendő hely állt volna rendelkezésére az oszlopok kikerüléséhez. Az orvosszakértő közepes fokú, 8,9 deci 10%-os bor elfogyasztásának megfelelő alkoholos befolyásoltságot állapított meg Varga Bélánál, aki elismerte felelősségét, következésképpen azt, hogy a szeszes ital fogyasztása és nagyfokú fáradtsága miatt nem tudott kellően koncentrálni és figyelni vezetés közben.

Pless Zsuzsa

Shell

TÖLTŐÁLLOMÁSAINKNÁL ÜZEMANYAG ÉJJEL-NAPPAL

SZERVIZEINK 6–22 óráig

Budapesten

III., Bécsi út 277
IV., Pozsonyi út (Újpest)
IX., Kén u. 1.

INTERSHOP
XIII., Rajk L. u. 11.

Vidéken

Balatonfüred
Balatonszántód
Dunaföldvár
Miskolc
Pécs
Szeged
Veszprém

A téles idő beálltával az Interag Rt. üzemeltetésében működő

SHELL INTERSERVICE

állomások ismét az évszaknak megfelelő speciális anyagokkal és felszerelésekkel igyekeznek az autósok segítségére lenni.
Hideg, téles időben a gépkocsik akkumulátorai fokozottan igénybe vannak véve. Ezért rendkívül fontos, hogy az akkumulátor mindig kifogástalan legyen.
Ennek elősegítésére szolgál a

SHELL INTERSERVICE

hálózat által a téli szezonra forgalomba hozott

AKUVIT

akkumulátorregeneráló folyadék.

A csapadékos őszi-téli időjárás viszonyai között forgalombiztonsági okokból igen fontos, hogy a gépkocsi ablaktörlő berendezése is rendeltetésének megfelelően kifogástalanul működjön. A

SHELL INTERSERVICE

állomásokon megfelelő választékban rendelkezésre állnak az ablaktörlő egyes elemei szükség szerinti cserére, különös tekintettel az ablaktörlő-lapátok gumibetétjeire.
A kopott, egyenlőtlen élű ablaktörlőgumi nem képes kielégítő módon eltávolítani a szélvédőkre kerülő vizet, felfröccsenő sarat. Ez korlátozza a gépkocsivezető látását és baleseti veszélyt rejt magában.

Hasonlóan fontos a gépkocsi hűtőberendezésének feltöltése

GLYCOSHELL

fagyálló és korrózióvédő folyadékkal.

Célszerű és fontos a szélvédők jegesedését megakadályozó

SHELL DEFROSTER

alkalmazása is.

Ez a keletkezett jégréteget leoldja és a további jegesedést megakadályozza.
A gépkocsi krómozott részeinek védelmére szolgálnak a

SHELL KRÓMTISZTÍTÓ

védőanyagai.

Ezek segítségével a krómrészekről a szennyező anyagok könnyen eltávolíthatók, és megakadályozható a víz, a sózott utakról felcsapódó hólé által keletkező rozsdásodás. A téli üzemeltetési időszakban is rendkívül fontos a gépkocsi karbantartása. A

SHELL INTERSERVICE

állomások természetesen rendelkeznek valamennyi, a karbantartáshoz szükséges anyaggal és eszközzel.
Megfelelően felkészültek, a többi között a POLSKI–FIAT és a VAZ–2101 ZSIGULI gépkocsik karbantartási munkáinak elvégzésére, légszűrők, olajszűrők, gyújtásmegszakítók és gyertyák cseréjére is.
Mindezekkel a szolgáltatásokkal igyekszik elősegíteni a gondtalan téli üzemeltetést a

SHELL INTERSERVICE

INTERAG RT
INTERSERVICE

TRABANT–WARTBURG

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

NAGY ISTVÁN műszerésznél
Makó, Szegedi utca 25.

WARTBURG TRABANT

motorfelújítás 3 nap alatt; kuplung cseréjét 1 nap alatt, egyéb futójavítást és mindennemű karosszérialakatos munkát garanciával vállal

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

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



AUTÓTULAJDONOSOK! MOTORKERÉKPÁROSOK!

Január hóban esedékes a

KÖTELEZŐ GÉPJÁRMŰ-FELELŐSSÉGBIZTOSÍTÁS 1972. évi díja

A díj befizetéséhez szükséges postautalványt ügyfeleink levélben kapják meg. A biztosítás díja január 31-ig pótlékmentesen fizethető.

ÁLLAMI ÁB BIZTOSÍTÓ

Elektromos és mechanikus elven működő

autóműszerek javítását

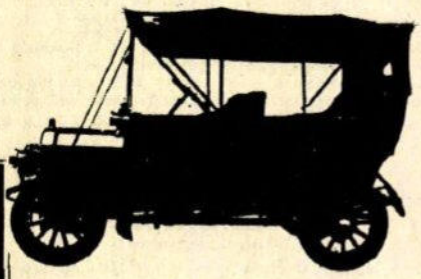
jótállással, rövid határidőre vállaljuk.

BUDAPEST XIII., Pozsonyi út 30.
Tel.: 494-395.

PÉCS I., Zsolnay V. út 44.

ÓRÁSOK SZÖVETKEZETE

HASZNÁLT SZEMÉLYAUTÓK



VÉTELE
ELADÁSA

BIZOMÁNYI ÉRTÉKESÍTÉSE
a
MERKUR SZEMÉLYGÉPKOCSI
ÉRTÉKESÍTŐ VÁLLALAT telepein:

BUDAPEST XIII., Röppentyű u. 73.
DEBRECEN, Balmazújvárosi út 3.
GYŐR, Rét utca 27.
SZEGED, Vásárhelyi Pál u. 4.
SZÉKESFEHÉRVÁR, Széchenyi út 94.
SZOMBATHELY, Tolbuhin út 36.



Összes keleti és nyugati
AUTÓLENGÉSCSILLAPÍTÓK
teljes felújítása
gyors cseréveli
Garanciával
Vidékre utánvéttel
KERÉKEGYENSÚLYOZÁS
legmodernebb műszerrel
DÍJTALAN BEVIZSGÁLÁS
„BÁRDI AUTÓTECHNIKA"
A SZAKMA MESTERE
Bp. VI., Szondi u. 15.
Telefon: 329-449

Gépkocsikerekek statikus és
dinamikus kiegyensúlyozása
nagy pontosságú elektronikus
géppel
BALASSA
Bp. II., Szajkó u. 18. – Tárogató köz
(Vöröshadsereg útja 90. számnál balra)
Tel.: 157-170
A kerekek egyensúlyi viszonyainak
díjtalan vizsgálata

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

Felhívjuk a Kedves Vásárlók figyelmét, hogy a

CSEPEL KERESKEDELMI VÁLLALATON keresztül

1972. január 1. után forgalomba került
IMPORT motorkerékpárok
GARANCIÁLIS javítását
Budapesten és Pest megyében a

Mezőgazdasági Ipari Szolgáltató Önálló Közös Vállalat (MEZIPSZOLG ÖKV)

Budapest XX. (Soroksár), Marx Károly út 40. (Tel. 279-410) végzi

A MEZIPSZOLG garancián kívüli
motorkerékpárjavítást is vállal

Az OM válaszol

TÖBBEKNEK. Azok a magánautósok és motorosok, akik január 15-ig nem kapták meg a felelősségbiztosítási díj befizetésére szolgáló postautalványt, az Állami Biztosító lakóhely szerint illetékes igazgatóságánál vehetik át. Budapesten a XIV., Erzsébet kir. út 58. alatti kirendeltséghez forduljanak (írásban, személyesen vagy a 833-330 telefonon), mert ott tartják nyilván a felelősségbiztosításokat egész Budapest területére.

MÁDER BÉLA — DOMBÓVÁR. A megkülönböztetett gépjárművek számára — természetesen csak akkor, ha megkülönböztető jelzésüket használják — a főútvonalon haladó járművek is kötelesek szabad utat biztosítani. Az autópályán és az autóúton azonban nincs áthaladási elsőbbségük a megkülönböztetett járműveknek.

K. I. — DEBRECEN. Az ellenőrzőlapot akkor lehet bevonni, ha a gépjárművezető „a közlekedés biztonságát nagymértékben veszélyezteti". Ilyen helyzet általában balesetnél jelentkezik, de nagy fokú veszélyeztetésről súlyos szabálysértés alkalmával is beszélhetünk. Az intézkedő rendőr azonban a helyszínen nem veheti el az ellenőrzőlapot, csak javaslatot tehet erre a rendőrhatóságnak, amely az ellenőrzőlap bevonásáról írásbeli határozattal dönt. Az 1. sz. ellenőrzőlapot 6 hónaptól 2 évig, a 2. számút 1 évtől 3 évig terjedő időtartamra lehet bevonni. A határidő lejárta után a rendőrhatóság — k é r e l e m r e — köteles az ellenőrzőlapot visszaadni. (A 2. számúval természetesen az 1. számú ellenőrzőlapot is vissza kell adni.) A bevonási határozat ellen lehet fellebbezni, de ennek nincs halasztó hatálya, vagyis az ellenőrzőlapot csak akkor kaphatja vissza, ha a fellebbezést elbíráló hatóság a visszaadást elrendeli.

FÁBRI JÓZSEF — BUDAPEST. Természetesen el lehet indítani a motort a lejtőn való gurulással is. Ennek lényege, hogy olyan fokozatba kapcsoljuk a sebességváltót, amelynél nem csúszhatnak meg a hajtókerekek. Síkos, havas úton a harmadik, száraz úton általában a kettes sebesség a megfelelő. Hogyan? Nyomjuk be a kuplungpedált, kapcsoljuk be a gyújtást. Ha a motor hideg, húzzuk vissza a szívatót. Megfelelő lendület után hirtelen engedjük vissza a kuplungpedált. Ha ugyanis lassan engedjük vissza, lefékeződhetik a kocsi anélkül, hogy a motor forgásba jönne. Ha érezzük az első robbanásokat, azonnal nyomjuk le a tengelykapcsolót, mert leállhat a motor. A jármű sebessége ugyanis rendszerint nem elég nagy ahhoz, hogy a motor szétkapcsolás nélkül is működni tudjon. (Amelyik kocsinak szabadonfutó-berendezése van — mint például a Wartburgnak —, az indítási kísérlet előtt kapcsoljuk ki a szabadonfutót; enélkül ugyanis nem jön létre a kapcsolat, és nem sikerülhet az indítás.)

KLAUSZ DÉNES — FÓT. A magyarországi kempingek általában május 1-től szeptember végéig vannak nyitva. A helyfoglalási díj naponként és személyenként 7—10 Ft. Hat éven aluli gyermekekért nem kell fizetni. 6—16 év közötti gyermekek 50% kedvezményt kapnak. A felnőttek az elő- és utószezonban 20%-os ármérséklésben részesülnek. Az autók parkolásáért naponként és kocsinként, a lakókocsiért naponként és személyenként 10 forintot számítanak fel. A „Magyar Camping és Caravanning Club" tagjait, valamint a nemzetközi „Campingcarnet" tulajdonosait a helyfoglalási díjakból az egész évben 20% kedvezmény illeti meg.



TALÁLJA KI...

... hogy ilyen esetben, vagyis amikor a kanyarodó országút közepén záróvonal van felfestve, autónkkal megelőzhetjük-e azért az előttünk „baktató" lovasfogatot. Ha igen, miért? És ugyancsak kérjük részletesen indokolni azt is, ha valaki ellenkezőképpen vélekedik. A megfejtéseket kérjük február 5-ig beküldeni. A három jutalomkönyvet azok között sorsoljuk ki, akik a legjobban közelítik meg a helyes választ.

A múlt évi utolsó, 24. számunkban közölt Kresz-feladványra természetesen egymással ellentétes megfejtések is érkeztek. „Természetesen", hiszen azért adtuk fel rejtvénynek, mert a kérdés felett vita lehetséges. A döntésre felkértük az Autóközlekedési Tanintézet igazgatóját, Moharos Kálmánt, aki a következőképpen fejtette ki álláspontját:

„Az adott közlekedési helyzetben a Kresz szabályait aszerint kell alkalmazni, ahogyan az a Tanintézeti Tájékoztató 1970. évi 2. számában megjelent. Igazolják ezt a hazai Kresz szerkesztői, a »tesztlapokon« szereplő kérdések összeállítói (Autóközlekedési Tudományos Kutatóintézet) felülvizsgálói (a BM, a KPM és a Legfelsőbb Bíróság képviseletében), végül a Legfőbb Ügyészség állásfoglalása:

»A Kresz 55. §-ában szabályozott áthaladási elsőbbségi kérdések természetüket tekintve csak olyan járművek között merülhetnek fel, amelyek egymás útvonalát metszik. A Kresz 53. § (5) bekezdése is olyan helyzetben mondja ki az egyenesen haladó jármű elsőbbségét, amikor a balra kanyarodó jármű k e r e s z t e z i a vele szemben egyenesen haladó jármű útvonalát.

Az ábrán 2. és 3. számmal jelölt jármű között tehát áthaladási elsőbbségi kérdés nem merül fel, s rájuk csupán a jobbra kisívben, illetve balra nagyívben való kanyarodás szabálya vonatkozik.

Ezen az alaphelyzeten emiatt az sem változhat, s a 2., illetve a 3. sz. jármű között nem hoz létre áthaladási elsőbbségi problémát az a körülmény, hogy az úttesten rajtuk kívül más járművek is közlekednek más irányból. Minthogy pedig a 2. és 3. sz. kocsi között nincs áthaladási elsőbbségi probléma, az 1. sz. kocsi sem hoz köztük létre ilyen viszonyt; ezzel szemben keletkezik egy önálló elsőbbségi helyzet az 1. és 2. sz. kocsik között, s egy másik, szintén önálló helyzet az 1. és 3. sz. kocsik között, mivel ezek útvonalai külön-külön metszik egymást.

Az most már teljesen közömbös, hogy ez a két, önálló helyzet különböző időpontban alakul-e ki, vagy pedig egyidejűleg, mert ez az időbeliség a Kresz szabályain mit sem változtat, mert az 1. sz. kocsi a Kresz 55. § (1) bekezdés b) pontja szerint elsőbbséget köteles biztosítani a jobb felől érkező 2. sz. kocsinak, illetve a 3. sz. kocsi az 53. § (5) bekezdése szerint elsőbbséget köteles biztosítani az 1. sz. kocsinak.

Ha tehát ugyanez a helyzet egyidejűleg jön létre, az idézett Kresz-szabályok eldöntik, hogy **elsőnek a 2. jelű, másodiknak az 1. jelű és harmadiknak a 3. jelű kocsi haladhat el.**«

Minthogy a hazai Kresz megfelel az 1949. szeptember 19-én kötött Genfi Közúti Közlekedési Egyezmény szabályainak, így követeli meg ezt valamennyi, az egyezményhez csatlakozott állam közlekedési szabályzata is. A kételkedők tekintsék meg az ATI dokumentációs könyvtárában levő »Unterrichte ich richtig? Frag mich über Vorrang!« című NDK-kiadványt.

Tulajdonképpen nincs is szükség nehéz jogászi fogalmazások idézgetésére; tévedhetetlenül útbaigazít tiszta magyar nyelvérzékünk is: a Kresz 55. §-a az á t h a l a d á s i elsőbbséget szabályozza, tehát annak a pontnak a közlekedési biztonságát védi, ahol két (vagy több) jármű egymás útvonalán á t h a l a d h a t. Márpedig a kérdéses forgalmi helyzetben a 2. és a 3. sz. jármű haladásának vonala egyetlen ponton sem találkozik. Köztük tehát áthaladási kérdés szóba sem jöhet."

A jutalomkönyveket a sorsolás alapján: **SZARKA ERIKA** (Balástya, Tolbuhin u. 41.) — **JURECSKA LAJOS** (Bp. I., Attila út 63.) és **BITO FERENC** (Veszprém, Stromfeld A. u. 1/D.) címére postázzuk.

AUTÓKEREK DISZTÁRCSÁK
DÍSZKARIKÁK,
SPECIÁLIS KÉSZÍTÉSE MINDEN TÍPUSRA
Vidékre utánvéttel
MÉSZÁROS fémnyomó
Bp. VI., Csengery u. 66. Telefon 127-584

MOTORJAVÍTÁSI GÉPMUNKA

Vállaljuk vegyes típusu személygépkocsi-motorok javításának

gépmunkáját

rövid határidővel, garanciával, jól felszerelt gépműhelyünkben



AFIT

II. sz. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT motorjavító gépműhelye

Budapest XIII., Révész u. 1. Telefon: 204-623, 200-810

Az 1972. évi gokart bajnokság alapkiírása

A Magyar Autóklub Gokart Bizottsága az 1972. évi bajnokságot az alábbiak szerint írja ki:

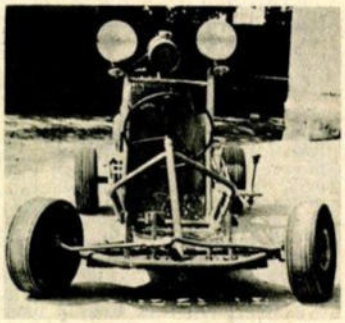
A) Ifjúsági Osztály:
Részt vehetnek azok a 14—17. év közötti fiatalok, akik gépjárművezetői engedéllyel nem, de szülői, illetve gondozói hozzájárulással rendelkeznek. A járműveket csak sorozatgyártású, kereskedelmi forgalomban kapható és 50 kcm-nél nem nagyobb motor hajthatja meg, amelynek szerkezeti alkatrészein, működési rendszerén nem szabad változtatni.

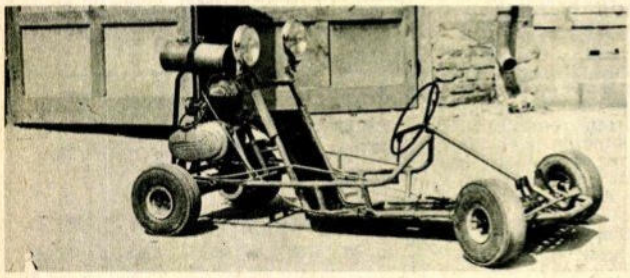
B) Junior Osztály:
Részt vehetnek mindazok, akik érvényes jogosítvánnyal, gokart versenyvezetői igazolvánnyal, 6 hónapnál nem régebbi keletű orvosi igazolással rendelkeznek. A járműveket meghajtó kétütemű motor hengerűrtartalma a 125 kcm-t nem haladhatja meg, sorozatgyártású, vagy a Gokart Műszaki Bizottság által engedélyezett motorból lett kialakítva, szerkezeti alkatrészeinek, működési viszonyának tetszés szerinti megváltoztatásával.

C) Szenior Osztály:
Részt vehetnek mindazok, akik az 1971. évi bajnokságban szenior minősítést kaptak, valamint az 1971. évi Junior-bajnokság 1—5. helyezettjei. Érvényes jogosítvány, versenyvezetői igazolvány, 6 hónapnál nem régebbi keletű orvosi igazolás szükséges. A járművek részére vonatkozó előírások megegyeznek a Junior osztály előírásaival. Minden járműnek legyen törzskönyve, amelyet a Bizottság az első versenyen való részvétel előtt, annak műszaki gépátvételén ad ki.
A bajnoki versenyeket 3 futamos rendszerben kell lebonyolítani oly módon, hogy a két jobb futam pontszáma kerül a bajnoki táblázatba. Amennyiben valaki bármely oknál fogva csak egy futamot teljesít, egy futam pontszáma kerül a bajnoki táblázatba.
Bajnoki versenyen azonos pontszám esetén az elért jobb helyezési szám, ha így is azonos a pontszám, akkor az utolsó együttes futamon elért jobb helyezés a döntő.
Az éves bajnoki táblázatban pontegyenlőség esetén az utolsó bajnoki forduló helyezése a döntő.

HÁZTÁJI GOKART

„Egyik régebbi számukban bemutatták azt a gokartot, amelyet vizsgamunkában készítettek főiskolások" — ezzel vezeti be levelét *Dobos László*, a zalaegerszegi Autóforgalmi Szakközépiskola 4. osztályú tanulója, aki ettől a képtől felbuzdulva, barátjával közösen (annak nevét nem írta meg) elkészítette az itt látható kartot, amelyről a következőket közölte:
„Az ülés mögött hagyományosan elhelyezett erőforrás egy 125 kcm-es, 4,5 lóerős veterán Csepel-motor, amelyet úgy áttételeztünk, hogy a kart végsebessége 65 km/ó. A motor termelte energiát az ugyancsak saját tervezésű és készítésű tárcsafék emészti fel. A kart legalacsonyabb pontja a talajtól 35 mm."





Aligha venné át a verseny műszaki bizottsága ezt a gördülő zsámolyt

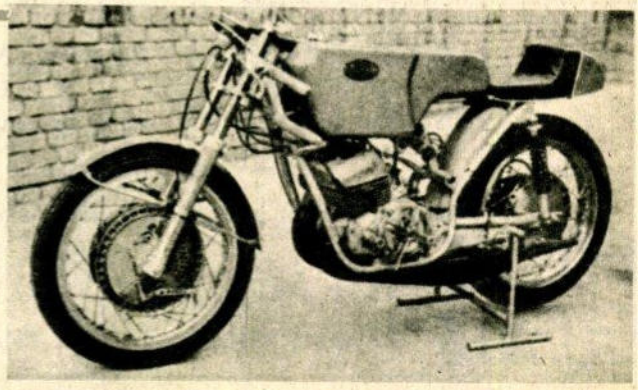
Első nekifutásra elismerés jár a két ügyeskezű diáknak ezért a munkáért (Minek kell a két lámpa?)

250 kcm = 42 LE

A csakis kétütemű motorkerékpárokat előállító Jawa-gyár, amely a múltban ohc szelepvezérlésű versenymotorokkal képviseltette világszerte ismert márkáját, a hazai szakkörök ez irányú bírálata alapján, versenyistállója számára kétütemű motort készített. A 677 típusjelzésű versenymotorral előreláthatólag B. Staša indul az idei nemzetközi versenyeken.

NÉHÁNY FONTOSABB MŰSZAKI ADAT:

Furat-löket	56×50 mm
Hengerűrtartalom	246 kcm
Teljesítmény	42 LE
Fordulatszám/perc	10 000
Legnagyobb forgatónyomaték	2,95 mkg/9000 ford
Porlasztó 2 db	Mikuni, 30 mm ∅
Gyújtás	Tirisztor
Sebességfokozat	6
Fék elöl, duplakilincses	230 mm
Fék hátul	200 mm
Önsúly	106,5 kg



Hajrá, Volán...!

A Volán Tröszt tanácstermében, 1971. december 22-én rendezték a *Volán SC* Autó, Motorkerékpár és Gokart Szakosztályainak idényzáró, összevont díjkiosztó ünnepségét, amelyen *Kiss Dezső* miniszterhelyettes is megjelent.

Tóth István műszaki vezérigazgató-helyettes részletesen beszámolt a műszaki sportszakosztályok dinamikus fejlődéséről, az elért eredményekről, valamint a távlati tervekről. Megköszönte azt a támogatást, amelyet a Renault-gyár és a lengyel Pol-Mot cég nyújtott a budapesti autószakosztálynak.

A versenyzőknek, a szakosztályok vezetőinek és aktíváinak *Tapolczai Kálmán* vezérigazgató adta át a jutalmakat. Kiemelkedő nemzetközi versenyeredményeiért külön elismerésben részesült a *Ferjáncz—Zsemberi* kettős és *Radácsi Ferenc*.

MEGJUTALMAZOTT VERSENYZŐK:

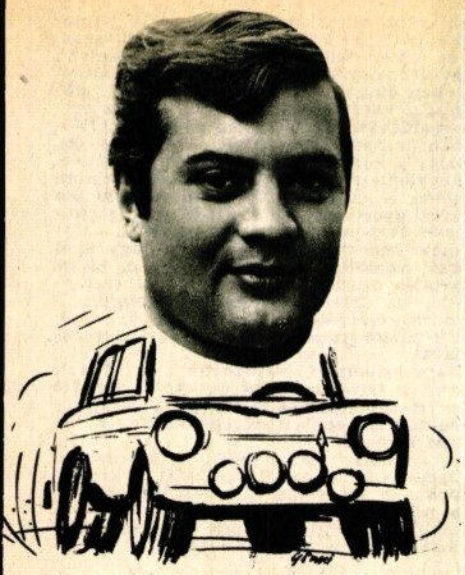
Autósok. 1. Budapest: Ferjáncz A./Zsemberi J. — Balatoni M./Sándor I. — Kovács L./Dr. Augusztin B. — Gaál P./Farkas E. — Morvai L./Zsombok L./Goike Gy. — Kelemen F./Dr. Pulváry K. — Iriczfalvi F./Ifj. Kiss D. — Dr. Szenttornyai Gy./Szenttornyai L. — Kromek J./Kudett K.; **2. Debrecen:** Kónya S./Vigh G. — Gombácsi L./Nagy F.; — **3. Pécs:** Bálint Á./Förster I. — Baumgartner L./Mező L. — Rendeczki L./Farkas G.; — **4. Győr:** Nagy L./Kiskos P.
Motorosok. 1. Debrecen: Radácsi Ferenc — Perényi Pál — Berki János — Danka Tibor; — **2. Szeged:** Szabó József

JÓ HÍR

Ismét van motocross pályaterülete az esztergomi SZIM Vasasnak!
Sportszerű gesztusról tettek tanúbizonyságot a „Lenin útja" Tsz vezetői, amikor a szamárhegyi területtől nem messze eső „Basaharc"-on megfelelő nagyságú és alkalmas területet biztosítottak a crosspálya céljára. A terület a 11. sz. útról közvetlenül megközelíthető helyen fekszik és így a szurkolók részére ismét könnyen „hozzáférhető".

A motorsportszurkolók és a sportág művelői nevében is köszönetünket tolmácsoljuk a Tsz vezetőinek és az esztergomi Városi Tanács segítőkész elnökének.

Bemutatjuk: FERJÁNCZ ATTILÁT



Az természetes, hogy szereti az autót. De nem fetisizálja, mint ahogy azt sokan gondolhatnák. Kereken tíz éve versenyez ez a 27 éves, diplomás üzemmérnök, és eddig hétszer volt bajnok (öt esetben volt segítőtársa a 42 éves Zsemberi Jenő). Sportkarrierje a Gömb utcai általános iskolában kezdődött, a tornász „aranycsapat" tagjaként. Hetedikes volt, amikor lerepült a nyújtóról; ennek nyomát az orrán viseli ma is.

Hobbyja nincs, akárcsak ideje. Éppen ezért a könyvekben csupán a bestsellerekig jutott el. Az úgynevezett szabadverseket nem kedveli, általában a filmért sem rajong. Szívesen jár színházba, két hete látta a La Mancha lovagját. — *Egy kis kikapcsolódás* — fűzi hozzá mentegetőzve. A zenét, pontosabban a tánczenét szívesen hallgatja, noha nem táncol. — *Ilyen alakkal hogy festenék?* (Ez nem kérdés, hanem önbírálat.)

Most szorgalmasan jár a gőzbe, mert, amint mondja, a „Seregben" (értsd: a katonaságnál) alaposan meghízott (74 kiló); s a legutóbbi 3 hét alatt sikerült is 6 kilót leadnia. Szerelem? Még nem volt, de ami késik, nem múlik. Milyen a bajnok leányideálja? Töltöttgalamb idomok és vidám természet, a hajszínre nem igényes. Még az sem baj, ha nem járatos a matematika rejtelmeiben. — *Őszintén szólva, nincs is sok időm az udvarolgatásra... talán ezért szűk a baráti köröm is, velük együtt szívesen kergetem rendszeresen a pöttyös labdát. Régebben a BVSC ifi-csapatának voltam a kapuvédője. A labdarúgás az én kiegészítő sportom.*

Egyeseknek talán kiábrándító, hogy Attila nem iszik, (még feketét sem), nem dohányzik és nem kártyázik. Igaz, tud ultizni, de ezt legfeljebb édesapjával játssza, és amit nyer, azt meg az édesanyja szedi el. — *Így van ez, ahol csak egy gyerek van a családban* — mondja nevetve. Mit hiányol? Az indulási lehetőséget a nemzetközi versenyeken. Idén csak három rajtja volt külföldön: a Rajd Polskin kategóriagyőztes, abszolút harmadik, a Szlovák Rallye-n kategóriagyőztes, abszolút második, a Wartburg Rallye-n vezérműlánc-szakadás miatt kiállt.

Mire büszke? Amikor a vadrezervátumi gyorsasági szakasz végén a gyári versenyszerelő legelőször is megtapintotta a Gordini tárcsafékét, és azt hidegnek találta, ugyanakkor a konkurrensek kocsiján „hicceltek" a fékek.

(— ergyé —)

AZ 1971. ÉVI MOTORCSÓNAKBAJNOKSÁG EREDMÉNYEI

Sikló hajóosztályok

„OA" 250 KCM
Bajnok: László Ferenc, Bácska Posztó — 2. Bondor Gyula, MHD —

„OB" 350 KCM
Bajnok: Rózsahegyi Béla, Bácska Posztó — 2. Ifj. Zágon Rezső, Erzsébeti Spart. — 3. Dr. Békési Béla, ZM — 4. Pávai Péter, ZM — 5. Hodik Tibor, ZM — 6. Adolf Zoltán, Bácska P. — 7. Széplaki Gyula, ZM — 8. Börzsei Ottó, E. Spart. — 9. Postsubai Tamás, ZM —

„OC" 500 KCM
Bajnok: Csapláros László, Bácska P. — 2. Berentz Béla, ZM — 3. Dauda János, ZM — 4. Fekete B. Péter, ZM —

Sport I. hajóosztály

„SB" 350 KCM
Bajnok: Döme Béla, Szegedi Spart. — 2. Urbán László, MHD — 3. Szombati Tivadar, E. Spart. — 4. Fehér János, Bácska P.

„SC" 500 KCM
Bajnok: Remenár István, ZM — 2. Ribizsár Mihály, Sz. Spart. — 3. Révai Béla, ZM — 4. Kölner József, E. Spart. —

„SD" 700 KCM
Bajnok: Kaszás Mátyás, PGSK — 2. Lavicska Ferenc, E. Spart.

„SI" 850 KCM FELETT
Bajnok: Kovács Tibor, E. Spart. — 2. Máté Csaba, E. Spart.

Sport II. hajóosztály

„OL" 125 KCM
Bajnok: Sztyevkó Ferenc, Vasas Izzó — 2. Waldschmidt László, PGSK — 3. Lengyel Kálmán, Vasas I. — 4. Németi Géza, PGSK — 5. Sinkó Ottó, Vasas I. — 6. Kálmán József, Vasas I.

„OL" 175 KCM
Bajnok: Mayer János, Vasas I. — 2. Potrák Lajos, Vasas I. — 3. Seres Árpád, PGSK — 4. Biró Gábor, Vasas I. — 5. Vadász Mihály, Vasas I.

„OL" 250 KCM
Bajnok: Bandy György, Vasas I. — 2. Csikós Ferenc, Vasas I. — 3. Szigethy Géza, Vasas I.

„SJ" 175 kcm
Bajnok: Tiefenbacher Györgyné, Vasas I. — 2. Dobes Vilmos, PGSK — 3. Pozsonyi László, Váci Vasutas — 4. Besze László, Szegedi Spart. — 5. Bálint Árpád, MHD

„SA" 250 KCM
Bajnok: Sédi Ferenc, Vasas I. — 2. Wekerle Ernő, PGSK — 3. Zsigmond István, PGSK — 4. Montág Mihály, PGSK — 5. Darvas Zoltán, Sz. Spart. — 6. Tokaji Béla, Sz. Spart. — 7. Gyuricza Lajos, Vasas I. — 8. Gáspár László, Váci V. — 9. Tiefenbacher György, Vasas I. — 10. Kispéter József, Sz. Spart. — 11. Kovács Károly, Váci V. — 12. Bebők János, Vasas I. — 13. Pásztor János, PGSK — 14. Burján Kálmán, Váci V. — 15. Kulcsár József, PGSK — 16. Pohl György, PGSK — 17. Maricsek Ferenc, Váci V. — 18. Somlyó László, SZIM Vasas Esztergom — 19. Gyöngyösi Lajos, Vasas I.

„SB" 350 KCM
Bajnok: Köllner József, E. Spart. — 2. Ifj. Jerzsabek Károly, PGSK — 3. Gáspár György, Vasas I. — 4. Weszelovszky András, Vasas I. — 5. Dr. Kovács Béla, Sz. Spart. — 6. Bors László, Sz. Spart.

„SC" 500 KCM
Bajnok: Papp László, Váci V. — 2. Dr. Kovács Ferenc, Váci V. — 3. Adorján Attila, SZIM V. E. — 4. Szalay Balázs, SZIM V. E. — 5. Gyenge Tibor, PGSK — 6. Aranyosi Ferenc, Váci V. — 7. Takács Imre, Váci V. — 8. Farkas Csaba, PGSK — 9. Szecsei József, Vasas I. — 10. Szilágyi István, PGSK — 11. Turjánszky István, Vasas I. — 12. Kovács Imre, MHD — 13. Vass István, SZIM V. E.

„SD" 700 KCM
Bajnok: Takács Imre, Váci V. — 2. Tóth Ferenc, SZIM V. E. — 3. Barna Balázs, Váci V. — 4. Kiss József, Vasas I. — 5. Dr. Fáy László, PGSK — 6. Lavicska Ferenc, E. Spart. — 7. Simisch Antal, PGSK — 8. Kovács Lajos, Váci V. — 9. Pincés Sándor, Vasas I. — 10. Szabadi Imre, Váci V. — 11. Csábi János, Vasas I. — 12. Kohl Nándor, PGSK

„SE" 850 KCM
Bajnok: Halmágyi Szabolcs, E. Spart. — 2. Werner Károly, — 3. Abai Oszkár — 4. Jászfalussy Károly — 5. Dócs Sándorné — 6. Hofbauer Ferenc, mind PGSK

„SI" 1000 KCM
Bajnok: Kovács Tibor, E. Spart. — 2. Máté Csaba, E. Spart. 3. Géczi Bertalan, PGSK — 4. Bodrogvölgyi Lajos, PGSK — 5. Ticska János, E. Spart.

CÍMLAPUNKON:

A franciák Ford-motorral — középmotorral — épített új Matra sportkocsija

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

INDEX: 25.108

71.7152 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



JACKIE STEWART

A skót fenegyerek 1965-ben 33 pontot gyűjtött a Forma—1 világbajnokságon, és ezzel feliratkozott a világ legjobb autóversenyzői közé, hiszen a felejthetetlen Jimmy Clark és Graham Hill mögött a harmadik helyen fejezte be a versenyidényt. Aztán három év múlva, 1968-ban második lett Graham Hill mögött, hogy a következő esztendőben, egy Lotus kagylóülésében elnyerje a világbajnoki címet — éspedig 63 ponttal. Az 1950 óta kiírt gyorsasági autó VB-t addig legfeljebb 54 ponttal tudták megnyerni, ez is csak Jim Clarknak, a másik nagy skót nak sikerült: 1963-ban és 1965-ben. Stewartnak azután hátat fordított a szerencse, de 1971-ben pompásan sikerült a csorbakőszörülés, mert éppen öt tucat VB-pontot tudott szerezni Tyrrell-Fordjával.

Nagy-britanniai tudósítónk, A. Frank erre a felvételre kért és kapott aláírást a tizennyolcszoros VB-győztes világbajnoktól, aki egyben szívélyesen üdvözli az AM olvasóit.

A tüskés „úthenger" természetesen Jackie-t és fogatát figurázza ki. A kis képeken a mosolygó világbajnokot, illetve, a nevető Helen Stewartot, a két kis Stewart-fiúcska, Paul és Mark anyukáját örökítette meg a fényképezőgép.



