

am



autó-motor

XXIV. évf.  
1971. VIII. 6.  
Ára: 3 Ft

15



# A HUNGAROSZERVIZ ZSIGULI MÁRKASZERVIZE



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

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



AUTÓMENTŐ SZOLGÁLAT  
VEVŐSZOLGÁLAT  
TEL.: 136-093

MINDEN ZSIGULI-IGÉNYT  
KIELÉGÍTÜNK.  
KERESSE FEL MÁRKASZERVIZÜNKET!



# extra. SZUPERBENZIN



még nagyobb teljesítmény!

# A MOTORIZÁCIÓ SZEREPE A MODERN TÁRSADALOMBAN

A Közlekedéstudományi Egyesület Közúti Gépjárműjavító Szakosztálya és az Autófenntartó Ipari Tröszt szervezésében június 7—9. között tartották meg az „Autójavító-ipari Szimpózium 1971” címen ismert nagy jelentőségű nemzetközi konferenciát. Ezen a tanácskozáson hangzott el dr. Tózsér Istvánnak, a KPM Autóközlekedési Főosztály vezetőjének előadása is, amely az ország motorizációjának a IV. ötéves tervben kibontakozó irányvonalait tudományos alapokon elemezte. Az előadás két különböző témakört tartalmazó részét lapunk 13—14-es számaiban ismertettük. Most az autók parkolási és garázsirózási kérdéseivel, üzemanyagellátásával, valamint a karbantartó- és javítóhálózat fejlesztésével foglalkozó megállapításokat, értékeléseket idézzük fel az irányt mutató tanulmányból.

## A PARKOLÁSI TILALMAT A VÁROSOKBAN MINDENÜTT FEL KELL OLDANI, AHOL A PARKOLÓ JÁRMŰVEK SZÁMOTTEVŐEN NEM AKADÁLYOZZÁK A FORGALOM LEBONYOLÍTÁSÁT...

Budapesten és a többi nagy városban a személygépkocsikat általában az utcákon, az udvarokon, a szabad ég alatt kell tárolni, mivel a városok beépítettsége miatt semmiféle más reális lehetőség nincsen azok jobb elhelyezésére — *mondotta dr. Tózsér István, majd így folytatta előadását:*

Ennek megfelelően a parkolási tilalmat a városokban mindenütt fel kell oldani, ahol az a forgalom lebonyolítását számottevően nem akadályozza, vagy egyéb nyomós okok miatt nem indokolt; lehetővé kell tenni, hogy a szűk utcákon és a széles járdákon a gépkocsik a járdszegélyeket is igénybe vegyék a parkolásnál. A beépített területek további kihasználásánál és az utcarendezéseknél pedig maximális mértékben törekedni kell új parkoló- és elkerített járműmegőrző helyek kialakítására. Új lakónegyedek létesítésénél gondoskodni kell lakásonként legalább egy gépkocsi tárolására alkalmas parkolóhelyről.

Mindezek mellett törekedni kell arra, hogy a nagy városok belterületén többszintes felszíni és földalatti garázsok helyének kijelölésére — lehetőségek szerinti létesítésére —, főleg a nagyobb tömeglátogatottságú helyek közelében, a városok centrumaiban mindig találjanak módot.

Elő kell segíteni, főleg a nagy városokon kívül élő lakosság garázsigényeinek kielégítését, lehetőleg nem építési, hanem szerelési tevékenységet igénylő könnyűszerkezeti fém- és műanyagtárolók kereskedelmi forgalomba hozatalával.

Mivel a személygépkocsik, autóbuszok és teherautók zöme a szabad ég alatt kerül tárolásra, a volumen-növekedés miatt is az eddigiéknél szigorúbb minőségi követelményeket kell érvényesíteni, hogy a kocsiszekrények védve legyenek a légköri korróziók ellen, továbbá meg kell követelni, hogy a gyárak a járművek motorját (az üzemeteltők kívánságára) téli indító-előmelegítő készülékkel is felszereljék.

### A gépkocsik üzem- és kenőanyagellátása

Az üzemben levő gépjárművek leggyakoribb műszaki kiszolgálási tevékenységének egyike az üzemanyagfelvétel. Meglevő hálózatunk kútjainak jó része elavult: egyes helyeken még kéziszivattyús rendszerű, más esetekben pedig városrendészeti, tűzrendészeti és forgalmi okokból a töltőállomásokat szanálásra ítélik. Bár a III. ötéves terv időszakában számos korszerű töltőállomás épült, a meglévőknél a járművek egyre gyakrabban kényszerülnek hosszas várakozásra. A hajtóanyag-felhasználás ugyanis az elmúlt öt év alatt közel megkétszereződött és

az 1970. évi fogyasztás már elérte a 902 ezer tonnát. Ez a felhasználásigény 1975-re mintegy másfélszeresére, 1980-ra pedig több mint kétszeresére növekszik.

A gépjárművek és a töltőállomások, az üzemanyagkutak száma közötti összefüggést vizsgálva, hazánkban jelenleg mintegy 700 gépkocsira jut egy közforgalmú üzemanyag-töltő állomás. A nyugateurópai országokban ez a szám általában 200 körül mozog. Gazdasági megfontolásaink szerint hazánkban nem indokolt a kutak számának ilyen mértékű növelése, bár a fajlagos ellátottság mutatóját a jelenlegihez képest szükséges javítani.

A közületek és a lakosság rendelkezésére áll jelenleg mintegy 400 töltőállomás, de ezek száma a IV. ötéves tervelőirányzatok szerint 1975-re megduplázódik.

### A gépkocsik karbantartó- és javítóhálózatának fejlesztése

A gépkocsik műszaki állapotát a gyártási minőségen túlmenően elsősorban a szakszerű és kellő gyakoriságú karbantartás határozza meg. A jelenlegi, mintegy 45 milliárd forint bruttó értékű gépkocsiállomány a IV. ötéves terv végére értékében közel megduplázódik, így használati értékének megóvása — tulajdonjogra való tekintet nélkül — népgazdasági szempontból döntő jelentőségű. Motorizációs fejlődésünk kezdeti szakaszában minden erőnket a haszongépjárművek — az autóbuszok, a tehergépkocsik — állagmegóvására fordítottuk, ezért beruházásaink zömét a gépkocsiforgalmi telepek és a gépkocsifelújító bázisok vonalán végeztük. Csak a III. ötéves terv hozott ebben a kérdésben kedvező változást, amikor is a célcsoportos beruházási keretből félmilliárd forintot biztosíthattunk a közforgalmú szervizek építésére. Ennek ellenére a magánautók számának intenzív növekedése azt eredményezte, hogy a gépkocsikarbantartás területén jelentős hiányosság és feszültség mutatkozott, aminek közvetlen javítóóra-egyenértéke jelenleg mintegy 4 millió óra.

A javítóipar III. ötéves tervi tevékenységére döntően hatott a gépkocsik szabad forgalmazási rendjének bevezetése, a gépkocsijavítási köztársasági megszüntetése és a teljes javítási szabadságok kimondása. Mindezek következtében az autójavító ipar termelési tevékenységében jelentős strukturális változások következtek be.

Az autójavító-ipari tevékenység gerincét képező állami szektor nagyjavítási tevékenységre fordított évi munkaórái azonos nagyságban alakultak.

A javítóipar tevékenységén belül a karbantartás részaránya 1970-ben már elérte az 50%-ot. A magánautók számának növekedése mindinkább szükségessé tette a

személygépkocsik javítási és szervizmunkáinak kielégítését. A lakosságnak végzett szolgáltatások volumene a tervidőszak végére megnégyszereződött.

Az állami autójavító-ipar mellett számos egyéb szerv vezette be a „külső felek” részére nyújtott karbantartó- és javítószolgáltatást, ennek ellenére a meglevő kapacitások nem tudták kielégíteni a megnövekedett mennyiségi és minőségi igényeket.

A III. ötéves terv során végrehajtott hálózatfejlesztés eredményeként ma az AFIT vállalatainál 40, a kisipari szövetkezeteknél 45, az egyéb szerveknél pedig 8 karbantartó állomás áll a magánautósok rendelkezésére.

A fejlesztések terén viszont hibaként, illetve hiányosságként kell említeni, hogy a telepítések nem eredményeztek elfogadható területi arányokat. Ennek rögzítése mellett tényként állapítható meg, hogy szűkült egy-egy karbantartó-állomás vonzás-körzete, csökkent a javító-bázisok eléréséhez szükséges átlagos távolság, Budapesten pedig tovább szakosodtak a karbantartó bázisok.

A gépkocsállomány növekedése és a fajlagos karbantartási igények alapján végzett számítások szerint a közforgalmú autójavító- és karbantartó-hálózatot 18 millió óra kapacitással kell fejleszteni a IV. ötéves tervidőszakban. Ennek megvalósításában nagyjelentőségű volt a Gazdasági Bizottságnak a lakosság személyautó-ellátásával és annak járulékos fejlesztéseivel foglalkozó határozata, amelynek nyomán a gépkocsikarbantartó hálózat fejlesztése szinte országos programmá vált.

Ma már mindannyiunk előtt világos, hogy az országos gépkocsállomány rohamos növekedése és összetételének megváltozása olyan karbantartó- és javítóhálózat kialakítását követeli, amely szervezetét, területi elhelyezkedését és technológiai felkészültségét tekintve, megfelel a megváltozott követelményeknek.

A szervizhálózat további bővítésében a legnagyobb részarányt természetesen az állami javítóipar, az AFIT képviseli, de részt vesznek ebben a kisipari termelőszövetkezetek, tanácsi vállalatok, mezőgazdasági gépjavító vállalatok, a Volán Tröszt vállalatai, az üzemanyag-eladásal foglalkozó Áfor és Interag, valamint a magánkisiparosok is.

### Nagy kapacitású szervizek építése

A Gazdasági Bizottság e nagyarányú program megvalósításához 1,6 milliárd forint állami támogatást hagyott jóvá, aminek kiegészítői a vállalati saját források, a különböző bankhitelek és egyéb természetbeni juttatások. A rendelkezésre álló anyagi eszközökből lehetőség nyílik 45 nagy kapacitású szerviz építésére, a meglevők jó részének bővítésére és korszerűsítésére, továbbá mintegy 100 törpeszerviz és autópóló-állomás létesítésére.

Budapesten és a többi nagy városban egyre inkább átterhetünk a szervizek márkaszerviz jellegű szakosítására, más helyeken pedig a rokontípusok karbantartási munkáinak összevonására. A célkitűzések szerint mind több nagy szerviz alkalmas lesz a márka szerinti komplex feladatok ellátására, így a gépkocsijavítási és karbantartási munkákon kívül alkatrészellátásra, gépkocsi-

értékesítésre, vevőszolgálati munkák elvégzésére és más indokolt tevékenységre.

A járműállomány három évenkénti kötelező műszaki felülvizsgálata a IV. ötéves terv során a jelenlegi szétosztottság és szükségmegoldások mellett nem biztosítható. Éppen ezért a tervidőszakban még kell kezdeni a vidéki nagyobb városokban a műszaki felülvizsgáló állomások hálózatának kiépítését.

A közúti közlekedés átszövi az egész népgazdaságot, a lakosságtól, a településektől elválaszthatatlan. Éppen ezért általánosan elismertté kell tenni, hogy a közúti közlekedés infrastrukturális létesítményeit (szervizek, üzemanyagtöltő állomások és hasonlók) ott kell elhelyezni és kialakítani, ahol a velük kapcsolatos igények jelentkeznek. Ebből következik, hogy világszerte ezek a létesítmények beépülnek a korszerű városokba, hozzátartoznak a városképhez, és az elhelyezésükben illetékes hatóságok létesítésük gátlása helyett szorgalmazzák megvalósításukat. Sajnos, ez még nem általánosítható a döntésre hivatott hazai szerveinkre — zárta le a három fontos témakört érintő előadásrészt dr. Tózsér István, majd rátért a közúti közlekedés szervezetének és a balesetelhárítási tevékenységnek időszerű kérdéseire.

Ezzel kapcsolatos szavaiból, befejezésként, ismertetünk még egy minden autóst érintő, minden közlekedő emberhez szóló részletet:

A közúti közlekedés fejlesztése igényli a kapcsolódó felépítési rendszerek fejlesztését is. A változó körülményeket követnie kell a jogi, népgazdasági és egyéb szabályozásoknak, valamint mindazon egyéb tényezőknek, amelyek a közúti közlekedéshez kapcsolódó „felépítési” rendszerhez tartoznak. Az új tervidőszakban ezen a téren is jelentős továbbfejlesztések történnek.

### A motorizáció árnyoldalai

A teljes kép kialakítása indokolja, hogy a motorizáció fejlesztésének aktív hatásai mellett annak árnyoldalairól is tegyünk említést. Például arról, hogy a nagyforgalmú utakon jelentkező járműzaj már a hallásártalom határát súrolja. A motorok kipufogógázában levő káros anyagok (szénmonoxid, el nem égett szénhidrogének, nitrogénoxidok) az egészségre rendkívül ártalmasak.

A motorizáció elterjedésével rohamosan növekednek a közúti balesetek. Az elmúlt 1970-es esztendőben Magyarországon 1707 ember vesztette életét a közúti forgalomban. A megsérült személyek száma meghaladta a 30 ezret.

A balesetek közvetlen anyagi kára az említett évben 162 millió forint volt, a közvetett kárpk pedig milliárdokban fejezhető ki.

A motorizáció tehát több olyan negatívummal is jár, amelyeket reálisan számításba kell venni a motorizációs fejlesztésnél.

Szükséges tehát az intézményes, következetes küzdelem e negatív hatások csökkentésére, és a jelentkező feladatok között első helyen áll a társadalom tudati felkészítése a fejlődő motorizáció elfogadására, befogadására. Ha ez megtörténik, akkor a pozitív hatások abszolút fölénye a közúti motorizáció számára „zöld utat” biztosít...



## UDVARIASSÁGI AKCIÓT

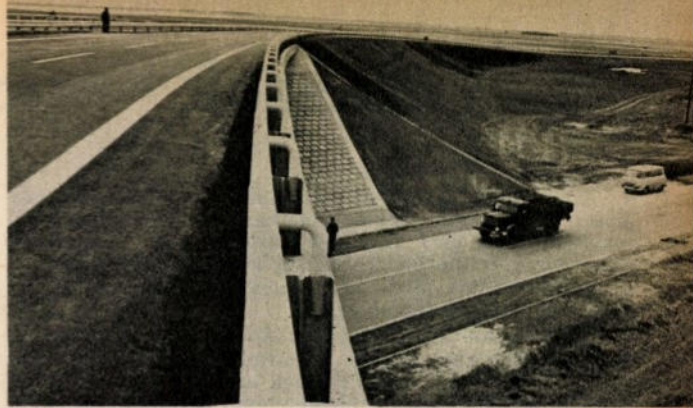
indít dolgozói körében a Volán Tröszt: tízezer dícsérő kártya kerül azokhoz a gépkocsivezetőkhöz, akik a veszélyes és nehéz közlekedési helyzetekben a Kreszen előírtakon túlmenően hozzájárulnak a biztonságos, zavartalan forgalomhoz. Az akción minden vezető „fehér lapot” indul. Ha valaki udvariassági betétlapot kap, azt a jogosítványában hordhatja, de ha történetesen balesetet okoz, érvényét veszti a kártya. „A közúton kitűnőre vizsgázott” feliratú dícsérőkártyákat a többi között a KPM, az Autófelügyelet, a Közúti Közlekedési Tudományos Kutatóintézet, az Autóközlekedési Tanintézet és az Autóklub szakemberei a forgalomban szerzett saját tapasztalataik alapján adják át a különösen figyelmes járművezetőknek, illetve feljegyzik annak az autóbussznak, teherautónak vagy taxinak a rendszámát, amelynek vezetőjét megilleti a dícsérő. Azok a gépkocsivezetők, akik tulajdonosai a „Balesetmentes vezetőért” plakettnek, valamilyen kapnak dícsérőlapot. A kártyákat megszámozták, s azok a jövő év májusának sorsoláson vesznek részt. Összesen negyedmillió forint értékű jutalmat sorsolnak ki: a főnyeremény egy Zsiguli lesz. A Tröszt vezetőinek távolabbi elképzelései szerint azokat a dolgozókat, akiknek udvarias magatartását több kártya is bizonyítja, előnyben részesítik majd a fizetés megállapításánál és a munkabeosztásnál. Ettől független, jóllehet hasonló célokat szorgalmaz a KBT „Udvariassági sorsjegy” akciója. Mint ismeretes, a KBT aktivistái ezekben a hetekben „Udvariassági sorsjegyekkel” jutalmazhatják meg a fegyelmezetten közlekedő gyalogosokat, udvarias járművezetőket és közlekedési alkalmazottakat. Az erkölcsi elismerésen túl ez a kis kártya is kü-

A margitszigeti Üstör-stadionban július 20-án olimpiai láng meggyújtásával lezlelték az első Ifjúsági Vöröskeresztes Olimpia kezdetét. Húsz ország küldött teljes csapatot a nagyszabású találkozóra, ahol száznál több ifjú vöröskeresztes vizsgázott a zsűri előtt a különböző típusú balesetek segélynyújtási teendőiből. A feladatoknál egymást váltották a lengyel, bolgár, szovjet, francia, osztrák, belga és a többi csapat tagjai. Tíz-tíz percet kaptak a zúzott seb ellátására, a törött kar rögzítésére, a mesterséges lélegeztetésre. A feladatokat több változatban is lehetett jól megoldani. A versenyt követő tanácskozáson éppen a különböző módszerek előnyeit-hátrányait vitatták meg, a legjobbak elterjesztése céljából. A Főton elszállított vöröskeresztes-olimpikonok magyarországi programjában a nagy versenyen kívül kirándulás is szerepelt: ismerkedés a magyar tájakkal, ismerkedés a versenyzőtársakkal. (Képünkön a szovjet csapat versenyzői „autóbaleset” sérültjét részleges elsősegélyben)

(MTI — Benkő Imre felv.)



A közút és vasút szintbeni keresztelődését átívelő utat avattak a 4-es számú főútvonalon. Az új pálya elkerüli Püspökkladányt, és ezzel is számottevően gyorsabbá, biztonságosabbá vált a közlekedés ezen az útvonalon (MTI—Balogh László felv.)



lön értéket jelenthet: a sorsolás eredményét az augusztus 24-i napilapok ismertetik.

## A CASCOBIZTOSÍTÁST

az Állami Biztosító újabb megállapodásai alapján ezután ki lehet terjeszteni Belgium és Dánia területére is. Lényegében tehát a kiterjesztés lehetőségét megteremtették már egész Európára — ez idő szerint csupán Spanyolország, Portugália és Albánia a kivétel.

## A KÖZLEKEDÉS FELADATAIRÓL

tárgyalt a KPM és a KSZDSZ vezetősége. Az út, szerviz, javítás, üzemanyagkút témák mellett megvitatották a forgalmi balesetek csökkentésével, a közlekedési eszközök üzemképességével, a közlekedés megújításával összefüggő tennivalókat. Szőnyegre került a gépjárművezetők szakmáitása, a közlekedési dolgozók szociális és kulturális ellátásának javítása. A Szakszervezet és a Minisztérium vezetői elhatározták, hogy áttekintik a negyedik ötves tervnek a dolgozók élet- és munkakörülményeit javító elképzeléseit, és együttesen megtárgyalják az ötves terv időszakára szóló munkaerőgazdálkodási, bér- és jövedelempolitikai irányelveket.

## A VÉRADÓ MOZGALOM

első félévi mérlege szerint 300 ezer véradó stettet embertársai segítségére, és 6,8 százalékkal több vért juttattak a kórházaknak, mint tavaly azonos időszakban. A Magyar Vöröskereszt tájékoztatásából az is kiderült, hogy a donorkok 80 százaléka minden ellenszolgáltatás nélkül adott vért. A vérmennyiség 38,5 százalékát az idén a 18–25 éves korosztály adta. Külön említett érdemel az autósoknak, különösképpen a Volán 1. sz. Vállalat gépkocsivezetőinek és egyéb beosztású dolgozóinak a véradó segítő-készsége.

## ÚTELZÁRÁS:

a 8. sz. szfvr—veszprémi fkl. út a 65+920—66+200 km között, valamint a 73 123.

sz. városföldi útlejáró a 0+000—0+450 km között 1972. május 31-ig. Terelőút: az előjelző táblák szerint.

## BELGRÁDBAN

a baráti országok autókлубjainak touring-vezetői megállapodtak, hogy 1972-től minden évben más-más szocialista országban nemzetközi autóstálicózt rendeznek. Az első jövőre Jugoszláviában tartják meg.

## A BENZINKÜT-HÁLÓZAT

a baráti országok közös pályázatot írtak ki. Az üzemanyagkút állomások építési költségeit az állam, a kutak elhelyezésétől függően, 20–70%-kal anyagiilag támogatja. Felhívják a vállalatokat, hogy minél szélesebb körben vegyenek részt a benzinkút-hálózat kiépítésében. A pályázatokat szeptember 30-ig kell benyújtani.

## TAXISZEMMEL BUDAPESTRŐL

címmel nagyszabású helyismereti vetélkedőt rendeztek a Fővárosi Taxi Vállalatnál. A győztesek között 30 ezer forint értékű jutalmakat osztottak szét. A 2176 induló közül Reisler Ferenc gépkocsivezető érdemelte ki az első helyezést.

## ÚJ AUTÓSZERVIZT

és üzemházat épít Körmenben, a nagy forgalmú 8-as út mellett a helyi Műszaki Ktsz. A korszerű létesítményre a Vas megyei tanács és az OKISZ hozzájárulásával több mint 10 millió forintot költenek.

## SVÁJCBAN

tavaly 16 710 gépjárművezető jogosítványát vonták be súlyos szabálysértésért. Az ilyen módon elmarasztalt gépjárművezetők 40,2%-a ittasság miatt bűcsüzt el végleg, vagy egy meghatározott időre jogosítványától. Egyébként három nagy svájci baleseti kórház rendszeresen gyűjtött adatot a közúti baleseteknél megsérült személyek 32%-a alkoholos hatás alatt állt.

## Tallózás a világsajtóból

Az az autógyár, amelynek újonnan kibocsátott kocsijain a legtöbb hibát találják, ezüst citromot kap „jutalmul”. Az NSZK Autókлубja, az ADAC azért határozta el magát ilyen „díjak” odaítélésére, mert az utóbbi időben egyre több a panasz az új kocsikon fellelhető számtalan hiba miatt. (Automarkt)

A Nysal Gépjárműgyár új teherautót konstruált. A Nysa-40 típusjelzésű kocsival már sűrűn lehet találkozni a lengyel utakon, ahol a próbák folytak. Az új modell a teherautógyárak közös terméke. Főleg Fiat szerkezeti egységekből alakították ki. Teherbíró képessége azonban a Fiat-típusnál nagyobb: 1,3–1,8 tonna. Belső tere is tágasabb, és a motor teljesítménye nagyobb, mint az eddigi típusoké. A mellőkerék-meghajtás jó stabilitást biztosít az úton. A Nysa-40 különféle variációkban készül, mint mentőkocsi, kisbusz, és hűtőkocsi. Betegszállító kocsiként menetközbeni segélynyújtásra szerelik fel, szinte kis sebészetnek nevezhető, a kisbuszban pedig az eddigi 10 ülésel szemben 17 személyre lesz hely. (Information über den West-Ost-Handel)

A Skoda kocsik színkálája most a „sokk-oranzs” elnevezésű színárnyalattal bővült az NSZK-ba irányuló szállítási programban. A Skoda ezt a színt elsősorban a biztonságosság érdekében alkalmazza. A teljes program (S-100, S-100-L és S-110-L Coupé) rendelkezésre áll ebben a színben. Minden kocsi belsége — beleértve a huzatokat és az ajtóborításokat is — fekete. (Kfz-betrieb Auto Markt)

Az angol Society of Motor Manufacturers and Traders kéri a tagjait, hogy közöljék véleményüket arról: kívánatos-e a londoni Motor Show kétévenkénti rendszeres megtartása. Hangsúlyozták, hogy az 1971-es kiállítást a tervezett időben, október 20–30. között Earls Courtban megtartják. (Auto Motor und Zubehör)

A most 7000 DM-be kerülő autó ára előreláthatólag 10–14 000 DM-re fog emelkedni akkor, ha a környezetvédelem és az utasbiztonság minden újonnan bevezetett követelményének eleget fognak tenni. Erre az eredményre jutott Holste professzor, a VW elnökségi tagja egy mainzi műanyagkonferencia alkalmából. A többletköltség fele a biztonság fokozását szolgáló konstrukciós változtatásokra, fele pedig a füstgázok méregtelenítésének megújítására fog jutni. (Automarkt)

# Válaszok — garázsügyekben

Az Autó-Motor ez évi 12. számában az olvasók részére adott tájékoztatás egyes témákat illetően terjedelmi korlátok miatt csak rövid és vázlatos volt. Tekintettel arra, hogy a felmerült problémák közül némelyek részletes választ adását teszik szükségessé, ezért egyes kérdésekkel ismételtén foglalkozunk.

A 12. számban adott válaszokban utalás történt arra, hogy az ideiglenes jellegű létesítmény fogalmát jogszabály nem határozza meg. Vannak azonban olyan rendelkezések, amelyek figyelembevételével az esetlegesen felmerülő problémák megoldhatók. Az építési engedélyezésről szóló 10/1969. (VI. 8.) ÉVM sz. rendelet 1. § (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a jogszabály hatálya kiterjed minden építményre, függetlenül attól, hogy az állandó vagy ideiglenes jellegű. A jogszabály 2. §-a felsorolja azokat az építési munkákat, amelyek jellegüktől függetlenül építési engedély alapján végezhetők. Ha tehát valaki ideiglenes jellegű épületet akar építeni, akkor a hatósági engedély szempontjából nem a jelleg a döntő, hanem az a körülmény, hogy a hivatkozott jogszabály értelmében a tervezett építési munka építési engedély alapján végezhető-e vagy sem.

A problémát illetően megjegyezhető még, hogy a jelleg tekintve az építési módnak nincs olyan döntő jelentősége, amint ez a köztudatban ismeretes. Sokan úgy tudják, hogy az az épület állandó jellegű, amelyet felépítése után nem lehet lebontani és máshol felépíteni, mivel bontás után eredeti céljának már nem felel meg. Azonban ilyen szempontok szerint állandónak tartott épület is lehet ideiglenes jellegű, ha az építésügyi hatóság az építési engedélyt ideiglenes jelleggel adta meg. Budapesten például az építésügyi hatóság garázs építésére csak ideiglenes jelleggel ad engedélyt, ami annyit jelent, hogy az épített hatósági felszólításra, minden kártérítési igény nélkül tartozik a garázs lebontani. Ideiglenes jellegű építési engedély kiadására általában akkor van szükség, ha azt városrendezési szempontok indokolják, vagyis ha a kérdéses terület rendeltetése egy meghatározott időn belül megváltozik. Minden ideiglenes engedély adása azonban nem látszik indokoltnak, ezért vitatható az a gyakorlat, amely szerint Budapesten az építésügyi hatóságok garázs építésére csak ideiglenes építési engedélyt adnak.

Az állandó vagy ideiglenes jellegű épületekkel kapcsolatos problémákhoz hasonlóan részletesebb választ igényel az üres területek bérletének kérdése is. Erre azért van szükség, mert Budapesten, továbbá több városban az érdekeltek szervek azt a gyakorlatot folytatják, hogy garázsépítés céljára állami tulajdonban álló üres területet adnak bérbe. A bérlet, amennyiben engedélyt kap és a területre garázst épít, az megmarad tulajdonában és csak a területért fizet bért. Ezzel a gyakorlattal kapcsolatban felmerül a kérdés, hogy helyes-e, mivel a 15/1970. (VI. 7.) ÉVM sz. rendelet ilyen garázsépítési lehetőségről nem tesz említést. Az aggályok jogosak, mivel a vonatkozó jogszabályok a kérdést illetően nem tartalmaznak egyértelmű rendelkezéseket. Indokolt lenne ezért a magánszemélyek helyiségigényeinek kérdését szabályozó 26/1961. (VII. 18.) Korm. számú rendelet módosítása során olyan rendelkezést jogszabályba iktatni, amely szabályozza azt, hogy magánszemélyeknek milyen feltételek mellett lehet állami tulajdonban álló területet használatba adni. A problémával kapcsolatban egyébként megjegyezhető, hogy a 6/1970. (VI. 8.) ÉVM—MEM—PM sz. együttes rendelet 38. § (5) bekezdése lehetővé teszi ideiglenes épület létesítése céljából állami tulajdonban álló földrészlet bérbeadását. A jogszabály értelmében azonban az építendőnek vállalnia kell a bérleti jogviszony megszűnése után az eredeti állapot helyreállítását.

Amint az előzőekből kitűnik, arra azonban nincs jogszabályi rendelkezés, hogy ilyen esetekben szükség van-e az elhelyezett hatóság kitaláló határozatára, és így az érdekeltek szervek gyakorlata nem egységes. Tiltó rendelkezések hiányában azonban álláspontunk szerint nincs akadály annak, hogy ha valaki vállalja azt, hogy a bérleti jogviszony megszűnése után garázst lebontsa, részére üres területet adjanak bérbe.

A rendelkezésünkre álló tapasztalatok arra mutatnak, hogy a Budapesti Városrendezési Szabályzatnak a garázsok építésére vonatkozó rendelkezései nem felelnek meg mindenben a megváltozott körülményeknek. A Szabályzat módosításokkal ugyan, de 1959. óta van hatályban, és az eltelt idő alatt a gépkocsik száma nagymértékben megnőtt. Ez a körülmény veti fel azt a gondolatot, hogy vajon nem volna-e helyes a garázsépítésekkel kapcsolatos rendelkezések felülvizsgálata és módosítása. A módosítás szükségességét a következőkben részletezett példa is indokolja:

A Szabályzat rendelkezéseket tartalmaz arra vonatkozóan, hogy egyes építési övezetekben milyen nagyságú és számú garázs építhető. Ezek a rendelkezések azt a célt szolgálják, hogy a város területe ne legyen túlságosan beépítve, továbbá maradjon az épületek körül megfelelő nagyságú zöldterület. A Szabályzat szerint az V. építési övezetben legfeljebb 3 gépkocsi elhelyezésére alkalmas garázs építhető. Erre tekintettel az építésügyi hatóságok adott esetben elutasították egy 6 gépkocsi elhelyezésére alkalmas garázs építésének engedélyezését. A kérdéses esetben egy hatlakásos társasház tulajdonosai kívántak garázst építeni saját ingatlanukon. A tulajdonosok valamilyen rendelkezésnek gépkocsival, ezért a garázsépítés kérdésében nem volt véleménykülönbség. A véleménykülönbség akkor jelentkezett, amikor az építésügyi hatóság közölte, hogy a 6 gépkocsi elhelyezésére alkalmas garázs felépítése a már említett előírások értelmében nem engedélyezhető. Az ingatlan tulajdonosok ugyanis arra az álláspontra helyezkedtek, hogy ha hat garázs nem építhető, akkor hármat nem építenek, mivel nem tudták eldönteni, hogy az engedélyezhető három garázs kié legyen. Az építkezéshez egyébként valamennyi tulajdonos társ hozzájárulása szükséges, így tehát az, aki nem építhet garázst, meg tudja akadályozni az építkezést azzal, hogy nem ad tulajdonosi hozzájárulást.

A kérdéses esetben kapcsolatban felhozható az a kifogás, hogy a zöldterületet védeni kell, és hogy erre szükség van, azt bizonyítják azok a tiltakozások, amikor egyes bérletkés sérelmezik a bérház udvarán levő kert felhasználását garázsépítésre. A kifogás az esetek nagy részében helytálló, vannak azonban olyan esetek is, amikor a lakóház körüli terület felhasználása ellen senki sem tiltakozik. Ilyenkor a Szabályzat tilalma az, amely a garázsépítés akadályát képezi, és ez az a tilalom, amellyel kapcsolatban felmerül a kérdés, hogy helyes-e.

Azok a rendelkezések, amelyek 1959-ben megfelelőek voltak, nem biztos, hogy jelenleg is megfelelőek. Az a nehéz helyzet, amelyet a gépkocsik számának növekedése okoz, indokolja a lakóházak körüli területek beépítésére vonatkozó rendelkezések módosítását, különösen olyankor, amikor az ingatlan tulajdonosok az építkezés ellen nem tiltakoznak.

Az Autó-Motor szerkesztőségéhez az utóbbi időben több, garázsbérlési díjjal kapcsolatos levél érkezett. Ezekre a levelekre együttesen egy későbbi számban fogunk válaszolni.

Az egyéb tárgyú levelek közül Fábán József szombathelyi olvasó egy régi és sajnos mind ez ideig megoldatlan problémát tesz szóvá. Leveléből kitűnően bérház udvarán elhelyezett gépkocsija fölé oszlopokon álló védőtetőt helyeztet el. Ezt a védőtetőt azonban az építésügyi hatóság egyik lakó tiltakozására eltávolíttatta. Olvasónk kérése az, hogy közöljük vele: az említett védőtető építménynek minősül-e vagy sem. A feltett kérdésre azt a választ tudjuk adni, hogy sem az építmény, sem pedig a garázs fogalmát ez ideig jogszabály egyértelműen nem határozza meg. Megítélésünk szerint az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium, valamint az Országos Anyag- és Árhivatal által kiadott — levelében említett — utasítás meghatározása nem az adott és a hozzá hasonló esetekre vonatkozik. Jogszabályi rendelkezések hiányában az építésügyi hatóságok állapítják meg — a körülmények mérlegelése alapján —, hogy mi az, ami építménynek minősül. Ennek következtében tehát, ha a kérdéses védőtetőt az építésügyi hatóság építménynek minősítette és annak eltávolítását rendelte el, sajnos, a történeten már változtatni nem lehet.

Tallér János solymári olvasó kifogásolja, hogy a korábbi kocsiszínnek használt helyiségben gépkocsiját tartja, és így a helyiség után adót és közsféjlesztési hozzájárulást kell fizetnie. Levelében foglaltakkal kapcsolatban az a megjegyzésünk, hogy a sérelmezett eljárás megfelel a vonatkozó jogszabályi rendelkezéseknek. A házadórol szóló 49/1962. (XII. 31.) Korm. sz. rendelet 6. §-a értelmében a házadó alapja az épületben levő lakószoba, üzem, műhely, továbbá a pénzügyminiszter által meghatározott egyéb adóköteles helyiség. Az utóbbi helyiségek között a garázs is szerepel, így tehát a házadókiivetés jogos volt. Tekintettel arra, hogy a közsféjlesztési hozzájárulás mértéke adott esetben a házadó összegéhez igazodik, így a levélben említett esetben nem történt szabálytalanság.

Dr. Varga Emil



# ismerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

31

Ha Szécsényben járunk, feltétlenül ugorjunk át a 17 km-re fekvő Hollókőre. Megközelítése innen a legjobb, és az útviszonyok is kedvezőek. Szécsény központjában a Rimóc felé jelző táblánál forduljunk be, majd az elágazásnál Nagylóc, illetve Pásztó irányába haladjunk.

Szép szerpentin jellegű úton robogunk. A jelzőtáblánál forduljunk jobbra, s nem egészen 3 km megtétele után máris a kis hegyvidéki településen vagyunk.

Hollókőt méltán nevezhetjük hazánk egyetlen, igazi palóc légkört sugárzó településének. Fekvése, fatornyos temploma, a község egyszerűsége és tisztasága, a hagyományokat híven őrző lakói és a ma is élő népviselet méltán kelti fel figyelmünket (1. kép). A falu feletti hegyen áll a megye legegységben megmaradt várromja (2. kép). A várromok autóval is megközelíthetők. A vár helyreállítási és feltárási munkálatai jelenleg is folynak. A várat a XIII–XIV. században a Kacsics nemzetség a hosszú hegyhátról kiemelkedő meredek sziklakúpon építette. A valaha ötemeletes magasságú belsővár falából három emelet, valamint a keleti négyzetes saroktorony két oldala és a rendkívül vastag falú ötszögű öregtorony romjai maradtak ránk. Ugyancsak romos állapotban maradt fenn a belsővár hat boltozatos helyisége s a 4 m átmérőjű kerek vízgyűjtő. A várnak különösebb történelmi jelentősége nem volt, mégis a Rákóczi-szabadságharc után a császári önkény ezt is leromboltatta.

A XV. században épült, majd a XIX. században átalakított kis fatornyos templom szépen illeszkedik a műemléki védettség alatt álló faluközpont fatornács épületeihez. A népi építéset rendkívül szép alkotásainak egyikében turistaszálló, a másikban pedig eredeti — népviseleti, népművészeti, néprajzi — tárgyakkal izléselesen berendezett kis múzeum működik.

A földeken és a mezőn serényen dolgozó asszonyokat és lányokat ma is gyakran népviseletben láthatjuk. Ünnepeken pedig valóságos „divatbemutató” szemtanúi lehetünk. Nem árt, ha megjegyezzük: a lányok haja fonatba lóg lefelé, míg az asszonyok hajukat konytyba tűzik.

A táj szépsége, a levegő tisztasága és a vendégszerető jó palócok társasága, közvetlensége élményszerű kikapcsolódást és pihenést jelent.

Balassagyarmatról indulva újabb úti-programot javasolunk, lefelé a Galga-

mentén. Balassagyarmaton a volt melegházzal szemben nyíló Bajcsy-Zsilinszky úton haladva ismerkedhetünk meg Szügy, Csesztve, Mohóra stb. nevezetességeivel. Az útviszonyok kielégítőnek mondhatók, több kanyar, szerpentin jellegű vonalvezetés, kisebb emelkedők, illetve lejtők gyakran találhatók. A keskeny út végig portalanított.

Szügy. A török hódoltság idején több birtokos familia itt keresett menedéket, ezért sok régi kúria és egyéb jelentős barokk és klasszicista épület található. A XVIII. században 1790-ig — mivel a nemesség nem volt hajlandó a császári katonaság ellenőrzése alatt álló Balassagyarmaton ülésezni — Szügyön tartották a nőrádi megyegyűléseket. Jelentős műemléke a műúttól balra levő két különálló, négyzetes alaprajzú, emeletes, mandzártdetős barokk épület.

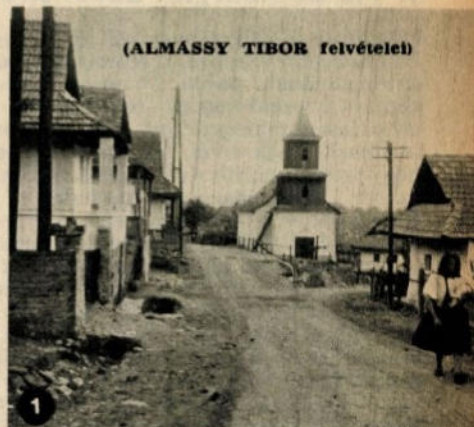
Továbbhaladva, közvetlenül a vasúti átjáró előtt forduljunk jobbra. Az elágazástól 5 km-re fekvő Csesztvére kifogástalan minőségű, portalanított út vezet. A múzeumhoz vezető utat irányjelző táblák mutatják. A falu feletti dombtetőn a szeretettel őrzött 5 holdas park közepén földszintes kúria áll (3. kép). Itt gazdálkodott Madách Imre 1845–53 között. A szerény kúriában 1946-ban a költő használati tárgyaiból, kézírataiból, valamint egyéb tárgyakból és dokumentumokból Madách-emlékmúzeumot létesítettek. Udvarán terebélyes öreg hársfa, az úgynevezett Madách-fa áll. Az épület közelében (200 m) nem érdektelen megtekinteni az eredetileg román stílusban épült, gótikus szentélyű és boltozatú, barokkosan átalakított középkori műemléki templomot (kulcsát a múzeumban kell elkérni).

E kis kitérő után máris Mohorára érkezünk. A fiatal Mikszáth Mauks Mátyás balassagyarmati főszolgabíró idősebbik leányának, Ilonának tette itt a szepet — nem is eredménytelenül. Az apósjelölt azonban hallani sem akart arról, hogy leányát egy kezdő megyei tisztviselőhöz adja férjhez. A fiatalok ezért Pestre szöktek és ott titokban egybekeltek. E hír hallatára az apa kitagadta leányát. Hétévi szegény-keserves együttélés után anyagi okok miatt a fiatalok ugyan elváltak, de mihelyt Mikszáth írói csillaga felfelé ívelt, itt, Mohorán ismét feleségül vette szeretett asszonyát.

Mikszáth többek között „A lohinai fű” című elbeszélését e védetté nyilvánított terebélyes gesztenyefa hús lombjai alatt írta, amely a medencében fekvő település központjában,

a műút bal oldalán áll (4. kép). Az itt levő gyógyszerész-tár épülete — kisebb átalakítással — azonos a volt Mauks-házzal. Mikszáthék a második esküvőt a szemben levő kis református templomban tartották meg.

(Folytatjuk)



(ALMÁSSY TIBOR felvétele)





Austin—Minl oktatókocsi, kettős pedálrendszerrel

Almássy Tibor:

## Autós szemmel — Skóciában

A nyár derekán néhány európai országban tettem magánjellegű utazást. Skóciába érve azonban a St. Andrew's House (lényegében a Skót Parlament) vendégeként alkalmam nyílt megismerni több ottani, szakmai szempontból is érdekes intézményt és helyet. Úgy vélem, e tőlünk meglehetősen távol eső, gazdag hagyományokat őrző, különlegesen szép országban gyűjtött élményeim közül nem egy lapunk olvasóinak érdeklődésére is számot tarthat. Csupán címszavakban: Beszélgetés az angol autóvezető-képzésről; — Interjú Andrew Cowan farmján; — Látogatás a Plastic Dip Mouldings gyárbán; — Cumbernauld, a világ első autós városa útvesztőiben; — A Linwood-i Chrysler-gyár szerelőcsarnokaiban... És nem utolsósorban az angliai utakról, útépitésről, a forgalombiztonsági jelzésekről is gyűjtöttem közvetlen tapasztalatokat, mivel skócial, sok-sok ezer mérföldet kitevő utazásaimat egy angol rendszámú Ford Cortina kormányát irányítva tettem meg.

### 1. Az Edinburgh-i autósiskolában

Meglepett — őszintén szólva jól is esett —, hogy amikor Edinburghba érkezve, a Morrison Street 7. alatt működő autósiskolában David Thomson igazgatónak a magyar gépjárművezető-képzés reformjáról kezdtem beszélni, udvariasan félbeszakított: — *Ismerem. Angol lapokban is olvashattunk erről.* (Ekkor jutott eszembe: hát persze hogy ismerheti, hiszen a tudósítást mi magunk írtuk, és az AM cikkei oda is eljuthatnak!)

No de ebben a beszélgetésben nem is a magyar gépjárművezető-képzés reformjával kapcsolatos szempontok ismertetése volt a lényeges. Márcsak azért sem, mivel köztudott, hogy a hazai gépjárművezető-képzés és vizsgáztatás megreformálásánál több olyan külföldi példát sikerült átvenni, amelyeket a fejlett motorizációjú országokban — természetesen Angliát is beleértve — már kipróbáltak. Éppen ezért, itt nem is mondhattam volna azzal sokat, hogy nálunk már teszt-rendszerű az elméleti vizsga, hogy minimálisan 30 órai gyakorlati vezetés után bocsáthatók csak vizsgára a vezetőjelöltek. És az sem olyan különleges dolog, hogy nálunk az alapos előkészítés dacára is gyakran előfordul, hogy a vezetőjelölt félórás önálló vezetést igénylő vizsgája csak másodsorra, vagy éppen a negyedik-ötödik alkalomra sikerül. Mert amikor ezt mégis szóba hoztam, Mr. Thomson azt válaszolta: „Well, nálunk bizony még gyakoribb az olyan eset, hogy egy-egy vezetőjelöltnek többszöri nekirugaszkodás után sikerül csak a vizsgája. Pedig higgye el, az esetek többségében itt sem a jelölt alapos felkészítésében rejlik a hiba. De nem is az a lényeges, hogy ki, hány-szor kísérelte meg abszolválni a korábbi eredménytelen vizsgát. A lényeg az, hogy vezetni valóban tudó emberek léphessenek ki a forgalomba. Sok, s egyre több a motorizáció áldozata a mi útjainkon. (Hát nálunk aránylagosan még több. Ezt csak magamban...) De adjuk át a szót ismét Mr. Thomsonnak:

— Iskolánk oktatóit a legjobb gyakorló autósok közül, nagyon szigorú vizsgák alapján válogattuk ki. Olyan szakoktatók ezek, akik az autóvezetés műhelyfogatásait mesterfokon ismerik, de ugyanakkor képesek arra, hogy ezeket az ismereteiket, gyakorlati vezetési készségüket hatékonyan és igen barátságosan, nagy-nagy türelemmel át is tudják adni a szárnyaik alá kerülő vezetőjelölteknek, akiknek számára az autó környezete még teljesen idegen. Ezért a nehéz munkáért jó fizetést biztosítottunk.

Intézetünk, a BSM, vagyis a British School of Motoring állományában jelenleg 1500 kocsi fut, kereskedelmi forgalomban is kapható típusokból.

A tanuló-kocsik mindegyikét azonos elven működő második kuplung-, gáz- és fékpedállal is felszereltük. Külön ügyeltünk arra, hogy ezek a szerelvények az egymástól eltérő márkájú autókban is — az oktató, illetve a vizsgáztató üléséhez viszonyítva — azonos oldaltávolságra és pedálmagasságra legyenek. Ezt a követelményt egyébként az állami vizsgabizottság írta elő, a biztonság érdekében. (Bár nálunk is érvényesíthető lenne ilyen rendelkezés!)

Kezdetben sokan ellene voltak annak, hogy a tanuló-kocsikat ilyen tanpedálokkal is felszereljük. A motorizáció hajnalkorán talán még helytálló is lehetett a tanulóvezető önálló tevékenységét védő pedagógiai elvre való hivatkozás. Ma már azonban e sem képzelhető, hogy olyan tanuló-kocsit engedjünk be a forgalomba, amelynél az oktató az utolsó előtti pillanatban ne tudjon közbelépni a másik fék-, kuplung- vagy gázpedál révén.

És az is az igazsághoz tartozik, ma már a vezetni tanuló is határozottan igénylik, hogy amikor a sűrű forgalomban manővereznek, érezzék: ha gyakorlatlanságuk folytán valamilyen nagy hibát követnének el, a veszélyt oktatójuk, tőlük függetlenül is e tudja hártani.

Minden ellenkező híreszteléssel szemben az a tapasztalatunk, hogy az oktató számára biztosított másod-vezérlőegységgel felszerelt autóban eredményesebb és biztonságosabb az oktatás. A tanuló is jobban tud koncentrálni a kitűzött feladatokra, mert tudja, hogy rossz mozdulatainak nem lehet végzetes következménye. Legalábbis az esetek többségében...

A lényeg természetesen az, hogy az oktató, aki nem csupán vállalta, hanem érti is ezt a külön pedagógiai érzéket igénylő munkát, valóban hagyja is a tanulóját önállóan vezetni, és még a nehéz helyzetekben se fossa meg a feladat sikeres megoldásának élményétől. S ha szükséges, csak véghelyzetben avatkozzon közbe.

Nos, ezért van az, hogy a mi iskolánkon az oktató nem egyenértékű a „csupán” jó képességű, rutinos gépkocsivezetővel. De úgy vélem, kiváltképpen a gépjárművezető-képzésük megreformálása óta, ez önként sem lehet másképp...

Mr. Thomson megkért: tolmácsoljam kollégialis üdvözléseit a magyar gépjárművezető-képzés szakembereinek, akikről annyi jót hallott.

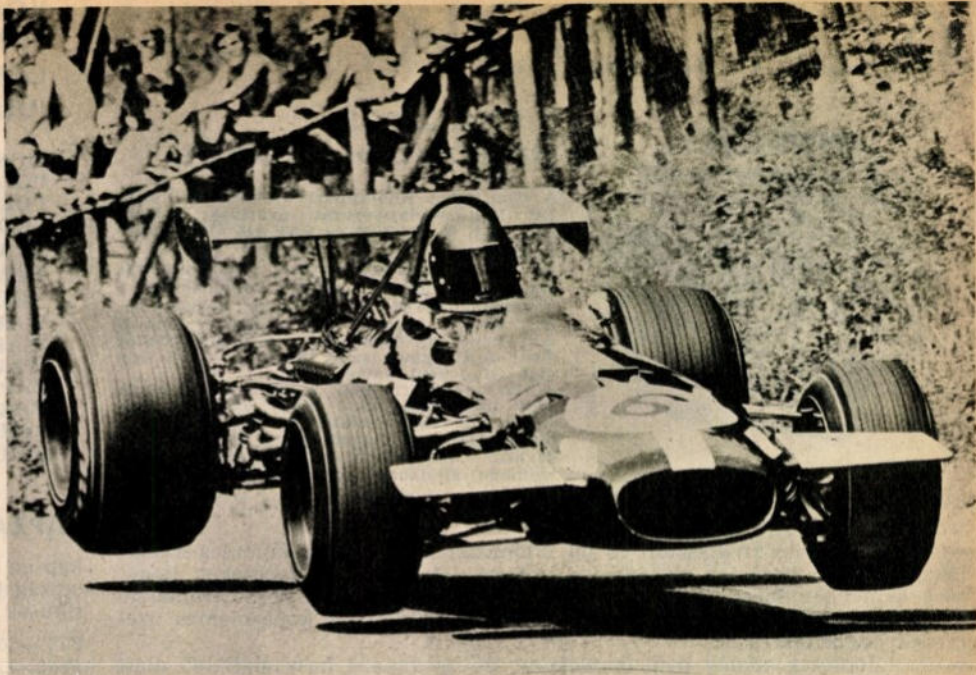
Mr. D. L. Thomson, az Edinburgh-i autósiskola igazgatója. Kocsijalkon elől-hátul ilyen feltűnő, színes tábla jelzi, hogy ezzel a járművel oktatnak. Jobbra pedig Edinburgh híres főútvonala, a Princess Street. A sárga vonalkázású kereszteződés! négyszögbe csak akkor szabad behajtani, ha megállás nélkül folytatni is tudjuk utunkat. Ilyen „hét-köznap” forgalomban kell itt az autóvezetést gyakorolni

(A szerző felvételei)





E kép a Nürburgringen készült, de nem aktualitása, hanem kizárólag érdekessége miatt mutatjuk itt be. Ritkán sikerül ugyanis ilyen jól érzékelteni egy felvételen azt a pillanatot, amikor a szálgúldó versenyautó kerekei nem érintik a pálya talaját. Itt bizony — látva a gumibroncs körvonalát és az útra vetődő árnyékot — jó néhány centis magasságra emelkedhetett a Forma-1-es Brabham-Ford négy kereke. És talán még az is érdekes, hogy Jackie Ickx — aki már világbajnok is volt — vezeti itt a kocsit

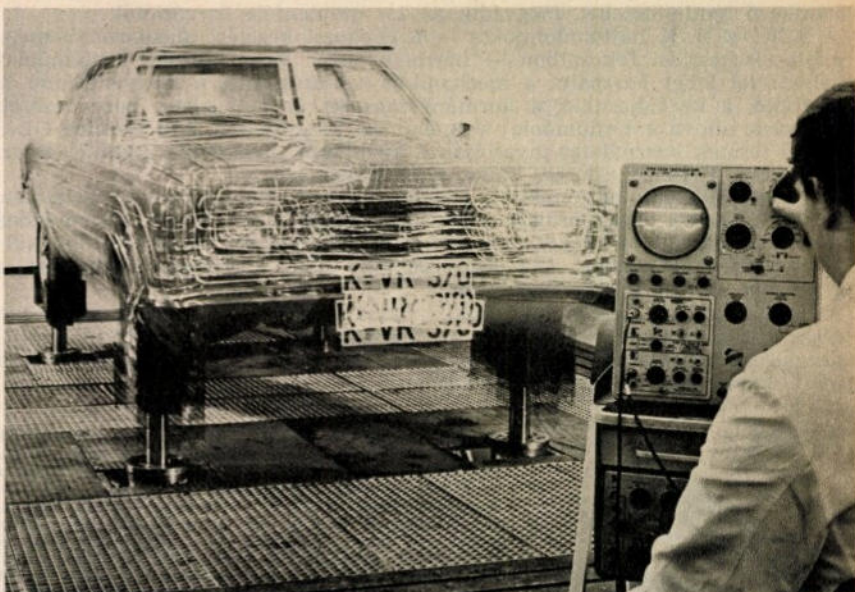


# Képes

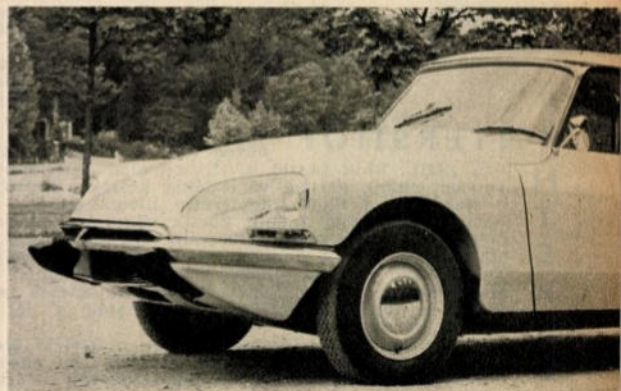


# hiradó

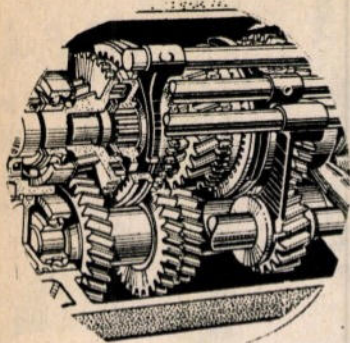
Itt sem érnek talajt az új Taunus kerekek, de nem is lebegnek szabadon. A laboratóriumi rázópad teleszkópjaira támaszkodnak, és annak munkája nyomán kegyetlen vibrációnak van itt kitéve nemcsak a futómű, hanem az egész jármű. A tartóssági próba egyik fázisa az ilyen vizsgálat, amely komputeres vezérléssel folyik, és hatását, következményeit ugyancsak pontosan regisztrálják a különleges műszerek. A rázást, a lengések nagyságát igazán jól szemlélteti ez a felvétel



A DS-sorozat jövő évi változatairól küldött már tájékoztatást a Citroën Sajtóosztálya. Ha apróbb módosításokkal is, de továbbfejlesztik a modelleket; például az egyküllős volán teljes felülete rugalmas bevonatot kap...



# AUTÓSOKNAK



## A HYKOMOL HAJTÓMŰOLAJOKRÓL

A Komáromi Kőolajipari Vállalat új típusú EP hajtóműolaj-sorozat gyártását kezdte meg SAE 80, SAE 90 és SAE 140 viszkozitásfokokozatban.

Az új hajtóműolaj-sorozat teljesítményszintjét tekintve kielégíti mindazokat a követelményeket, amelyeket a nemzetközileg elismert hasonló célú termékek biztosítani képesek. Besorolható a nemzetközileg elfogadott legmagasabb szintű, az API Service GL-5 jelű kategóriába.

A Hykomol-termékek rendelkeznek mindazon tulajdonságokkal (nagy oxidációs stabilitás, jó hőmérséklet-vízszoktatás hőszélesség, alacsony demedéspont, habzásmentes üzem), amelyeket a hajtóműolajokkal szemben általában támasztanak.

Ezenkívül különleges sajátságok (ezt jelzi a névben szereplő „K” betű) is jellemzik az új gyártmányt:

— A megfelelően kiválasztott és jól finomított alapolajok a különleges adalékkompozíció hatására alkalmasak a hypoid-fogazású fogaskerekek kenésére (a névben szereplő HY betűjelzés utal erre), az igen nagy nyomással (extreme pressure=EP) működő erőátviteli berendezések kopásmentes üzemének biztosítására is.

— A különleges adalék nem bomlékony, és így hosszú használati idő alatt sem képződnek a szerkezeti anyagra nézve káros bomlástermékek.

— A HYKOMOL-K hajtóműolaj hajtóanyagai erőteljesen beborítják az érintkező fémfelületeket, megvédik azokat mindenféle korróziótól.

A HYKOMOL-K hajtóműolajokat — a gépkocsi kezelési utasításában megjelölt viszkozitási fokozatban — bármely hazai vagy külföldi hajtóműolaj helyett fel lehet használni a mechanikus sebességváltó, a kiegyenlítőmű, a hátsóhíd, a kardáncsukló, a kormány szerkezet és más olyan berendezések kenésére, ahová a hajtóműolaj van előírva. Kifejezetten API Service GL-5 szintű termék használatát javasolják a következő típusokhoz: Daimler-Benz, Fiat, Ford, Renault, Saurer, Volvo, Volkswagen stb.

A HYKOMOL-K hajtóműolaj minden olyan adalékanyagot tartalmaz, amely a kenési tulajdonságok javítására szolgál; ezért ehhez a termékhez semmiféle további adalékot nem kell adni. Élettartama a legkiválóbb külföldi termékével azonos. (Az első 1500 km után, kocsitípustól függően, a gépkönyv szerint 15 000—50 000 km.)

A HYKOMOL-K hajtóműolaj alkalmazása a gépkocsi érintett szerkezeti részeinek élettartamát növeli és az üzemeltetési költségeket csökkenti. (A multisuperolajához hasonló dobozokban kerül forgalomba; a SAE 80-as fokozat máris kapható, a többi szeptembertől.)

## ÁFOR



**AUTÓS  
MAGAZIN**

Az Áfor Autós Magazin 50 000 példányban készült, és már meg is kezdtek szétosztását. A nyári hónapokban az autósok a benzinkutaknál kaphatnak a nívós kivitelezésű könyvecskékből, akik pedig tagjai az Autókluboknak, azok a MAK szervezetein keresztül juthatnak hozzá. A színes, mélynyomással készült 50 oldalas magazin — mintegy száz érdekes fényképpel és rajzjal — újdonság a hazai autós-irodalomban. Erről a jól szerkesztett kiadványról, előző helyett, így ír a Magazin bevezető oldalán a vállalat igazgatója: „Az Áfor a klasszikus kereskedelmi tevékenység mellett gondot fordít a hajtó- és kenőanyagok fejlesztésére, a gyakorlati megfigyelések, műszaki üzemeltetési tapasztalatok összegezésére is. Ugyanakkor rendszeresen figyelik a különböző autózvizsgálatok eredményeit is, sőt, az Áfor Jó nevű Autósport-klubja a versenyeredmények mellett ugyancsak „szállítja” az érdekesebbnél érdekesebb gyakorlati tapasztalatokat. Így azután az úgynevezett versenystálló is a műszaki tapasztalatszerzés egyik fontos forrása.” A most megjelent Autós Magazin a rallye sport érdekességével mellett az autózás mindennapi tudnivalóiról, a benzinekről, olajokról és általában a gazdaságos üzemeltetésről is szót ejt...

## INTERSHOP

Néven válik ismertté autósok körében az Interag Rt. új székházában (XIII., Rajk László u. 11.) működő „Intershop” üzlet, amely autófelszerelési, autóápolási cikkek gazdag választékát kínálja. Es örömmel hallottuk, hogy ez a bolt — hasonlóan a Shell Interservice állomásokhoz — felkészült a hazánkban is tömegesen forgalomba kerülő Zsiguli kocsik ellátására. Máris kapható ezekhez a típusokhoz is megfelelő, úgynevezett univerzális ülésvédő huzat, különleges párdücmintás műszőrméből, amely házilag könnyen mosható. Padlószőnyeg, műanyag vontatókötél, speciális Tergal biztonsági öv, villogó, veszélyt jelző lámpa és sokféle más felszerelési cikk, autóápoló anyag, törölgetés nélküli is foltmentesen száradó autósamos sampon, valamint különféle fejtámlák ugyancsak találhatóak a jól felszerelt, látványos kirakatokkal is rendelkező üzletben. Olyan információt is kaptunk, hogy megfelelő érdeklődés esetén a Zsigulikhoz való zárható tanksapkákról is gondoskodnak, de ehhez megjegyezzük: szerintünk a záras tanksapkák iránti érdeklődés máris megvan a Zsiguli-tulajdonosok körében...

## KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, JÚLIUS 30-ÁN

MOSZKVIC	25 925
POLSKI-FIAT-1300	7236
POLSKI-FIAT-1500	2291
SKODA	22 753
TRABANT Limousine	35 965
TRABANT Kombi	4084
VOLGA	797
WARTBURG Limousine	16 410
WARTBURG de Luxe	12 213
WARTBURG Tourist	1495
ZAPOROZSEC	2284
ZASTAVA 750-M	2106
ZSIGULI (Budapest)	1751
ZSIGULI (Debrecen)	996

## LAPZÁRTA UTÁN

kaptuk a tájékoztatást, hogy a tőkés országokból importált alábbi kocsi-típusok ára megváltozott:

FIT-500	61 000 Ft
Fiat-128 (4 ajtó)	109 300 Ft
Fiat-850 Sport Coupé	106 000 Ft
Renault R-4	83 600 Ft
Renault R-16	142 900 Ft
Volkswagen-1300	112 000 Ft
Volkswagen-1302	115 500 Ft

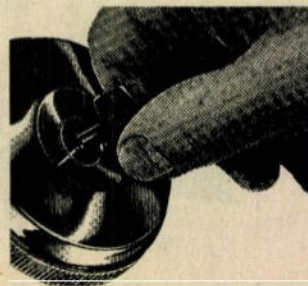
Következő számunkban ismertetjük az Anyag- és Árhivatal elnökének 5/1971. (ÁT 28) számú, erre vonatkozó utasítását.

## AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

AUGUSZTUS 8.	AUGUSZTUS 15.
Baja	Debrecen
Balassagyarmat	Dunaújváros
Békéscsaba	Miskolc
Debrecen	Mohács
Miskolc	Nyiregyháza
Nagykőrös	Oroszáza
Nyiregyháza	Szászvár
Pécs	Szeged
Siófok	Szolnok
Szeged	
Szentes	
Szombathely	
Tata	
Veszprém	
Zalaegerszeg	
AUG. 9., hétfő	AUGUSZTUS 22.
Dabas	Debrecen
	Komárom
	Miskolc
	Nyiregyháza
	Siófok
	Szarvas
	Szeged
	Tatabánya
AUG. 11., szerda	
Szentlőrinc	

## A ZSIGULI KOCSIK

ajtóhoz, motorházához és csomagtartó-jához a zárat, kilincset a magyar Elzett készíti. A Vállalat lehetőséget nyújt tartalékkulcsok beszerzésére, az elveszett kulcsok pótlására is. A kocsi forgalmi engedélyének bemutatása alapján a kívánt számú kulcsok az Elzett szaktüzletében (Bp. V., Kecskeméti u. 7.) darabonként 15 forintért megvásárolhatók.



## A MERKUR VÁLLALATTAL KAPCSOLATOS

észrevételeim közlését szeretném kérni Önöktől, — gondolom, nemcsak a saját, hanem több százezer leendő autóvásárló érdekében.

Mondanivalóimat a legkirívóbb hiányosság, a színválasztás köré csoportosítom.

A színválasztás a Merkur fennállása óta nem sok fejlődést mutat. Napjainkban is — éppúgy, mint évekkkel ezelőtt — körülbelül a következőképpen történik:

Értesítik a megrendelőt: jelenjen meg a Vállalatnál színválasztásra. A sok esetben több éve váró leendő tulajdonos szívesen tesz ennek eleget, és — lakóhelyétől függően — gyakran több száz kilométer távolságból utazik: szint választani.

Az esetek többségében aztán a következő jelenet játszódik le:

**Vásárló:** Jöttem kérem szint választani.

**MERKUR:** Milyen színben kéri a kocsit?

**Vásárló:** Bordóban.

**MERKUR:** Sajnos, bordó nincs.

**Vásárló:** Kérem ... akkor ... legyen fehér.

egy kicsit elavult, és nem is én találtam ki, de a Merkur jelenlegi módszeréhez viszonyítva kolosszális ötlet!

A régmúlt időkben — talán már csak az idősebbek emlékeznek rá — árusították a „Papagály” elnevezésű kelmefestőt. Mivel akkoriban még nem volt nylontasak, ez a porfesték papírzacskóban került forgalomba. Tekintettel arra, hogy a papíron nem lehet átlátni, és 24 fillérért mégsem vehetett a vevő zsákbamacskát, — mint ma a Merkurnál 80 ezerért —, „rendkívül szellemes” módon oldották meg a zacskó tartalmának „kivetítését”. A tasak egyik sarkába egy 20×5 mm-es téglalapot nyomtattak, a tasak belsejében levő festék színeivel azonosat. Ez igen! Ez volt ám a kereskedelem! A vásárló — mielőtt egy fillért is fizetett — 24 fillérért az ízlésének megfelelő szint választhatott.

És erről jutott az eszembe: mi történne, ha a Megrendelőlap hátsó oldalán fel lennének sorolva az igényelhető típusok, és alájuk a fenti leíráshoz hasonlóan kis téglalapok lennének festve olyan színekben, amilyenekben a kocsikat gyártják? A megrendelő azután, ennek alapján már a megrendelés leadásakor jeleznék, milyen színű kocsit kíván. Ha mindezt meg lehetne oldani, — bár gondolom, ez eléggé bonyolult feladat elé állítaná a



**MERKUR:** Jelen pillanatban sajnos fehér kocsit sincs a szállítmányban, és nem is tudom megmondani, mikor kapunk az Ön által megjelölt színekből.

**Vásárló:** Kérem, akkor milyen szín van?

**MERKUR:** Csak zöld.

**Vásárló:** De ha csak zöld van, miért hívnak „szint választani”?

**MERKUR:** Azért kérem, mert ha Önnek megfelel a jelenlegi zöld szín, akkor ezt a papírt alá kell írnia.

Ilyen és ehhez hasonló jelenetek elég sűrűn játszódnak le a Merkur Vállalatnál.

Ennek kiküszöbölésére és a tervszerűbb munkához szeretnék hozzájárulni az alábbi javaslataimmal:

A személygépkocsi-megrendelő lapon a megrendelés alkalmával ne csak a típust, hanem a szint is jelöltesse meg a megrendelővel. A szín aránylag megközelítő kiválasztásához a Megrendelőlap hátulján levő 13 pontos „feltételeket” fogalmazzák át 1 pontba, mely mondjuk a következőképpen szólna: 1. A megrendelő az előírt összeg befizetésével gépkocsit rendelhet. Minden egyéb jog (típus-, határidőmódosítás stb.) a Merkurnak fenntartva!

Kis túlzással ugyanis, de a 13 pont ezt tartalmazza. Ennek bevezetésével az úrlap hátsó oldala felszabadul.

Erre az oldalra a következő javaslatom van. Lehet, hogy

Merkur illetékeseit, — akkor a gyáraknak már a színek meghatározásával lehetne leadni a megrendelést. Hangsúlyozni kívánom, pillanatnyi megoldásként jobb lenne, mint a jelenlegi állapot.

Természetesen 5—10 év múlva, mikor már a Merkurhoz is eljut a kulturált, szocialista kereskedelem híre, és a fejlődés olyan szakába lép, mint mondjuk ma áll a Méretes Szabó Ktsz, akkor a fentiek helyett egy színes típusismertető prospektust is el tudnék képzelni.

Elnézést kérek, hogy kissé elszabadult a fantáziám. Természetesen nem díjmentesen gondolom mindezt, hisz a Merkur haszonkulcsa valószínűleg nem az efféle „maximális” igényekhez van megállapítva.

Tisztelt Szerkesztőség!

Még egyszer arra kérem Önöket, közöljék levelem, vagy annak tartalmát, és tartsák ezt a kérdést napirenden a megnyugtató megoldásig.

Még annyit megjegyzek, hogy a pénzt előre lefizető megrendelők levélben is tudnák értesíteni a Merkurt színigényükről, mintegy előjegyzésként — ha erre a Merkur lehetőséget nyújtana, — és csak színellenőrzésre, nem pedig „színválasztásra” kérnék fel őket.

**Apponyi Lajos**

Békéscsaba, Luther u. 24.

## A SZERKESZTŐSÉG

### MEGJEGYZÉSE:

„... és a jelenlegi sorbanállásos értékesítési rendszert felváltja a normális kereskedelmi forma” — mondotta az 1971-es Autójavitóipari Szimpózium alkalmával dr. Tózsér István, amikor ismertette a IV. ötéves terv perspektíváit. Várható tehát, hogy nemcsak a színválasztás kérdése, hanem az annál lényegesen bonyolultabb autós-problémák is megoldódnak. A Merkur tevékenységével kapcsolatban különben is nagyon sok olvasónk vár választ. Lapunk következő számában ezért nemcsak a gyakran panaszolt színválasztás, hanem a típusmódosítás, a kezelési könyvek kiadása, a megrendelési és befizetési módok, a garanciális javítások rendjéről, illetve rendezetlenségéről is adunk tájékoztatást.



Szerkesztőségünkhez napról napra érkeznek levelek, amelyekben olvasóink a motorbenzinekkal kapcsolatban tesznek fel kérdéseket. Eljutottunk tehát egy olyan szakaszhoz, amelyben már az autósok zöme mind a járművel, mind az annak üzemben tartásához felhasznált anyagokkal szemben minőségi követelményeket támaszt. E követelmények sorában előkelő helyet foglalnak el az üzemi költségek döntő részét kitevő motorbenzinekkal kapcsolatos kérdések.

A Közúti Közlekedési Tudományos Kutatóintézet (azelőtt ATUKI), a Nagynyomású Kísérleti Intézettel több éve együttműködve a motorbenzinek minőségfejlesztését célzó kutatási témákon dolgozik. Felkértük tehát Gárdos Jánost, a Közúti Közlekedési Tudományos Kutatóintézet témavezetőjét, hogy lapunkban cikksorozatban ismertesse a motorbenzinekkal kapcsolatos problémákat, valamint a vizsgálati módszereket.

# A MINDENNAPI BENZINÜNK

Írta: GÁRDOS JÁNOS okl. gépészmérnök, a Közúti Közlekedési Tudományos Kutatóintézet tudományos munkatársa

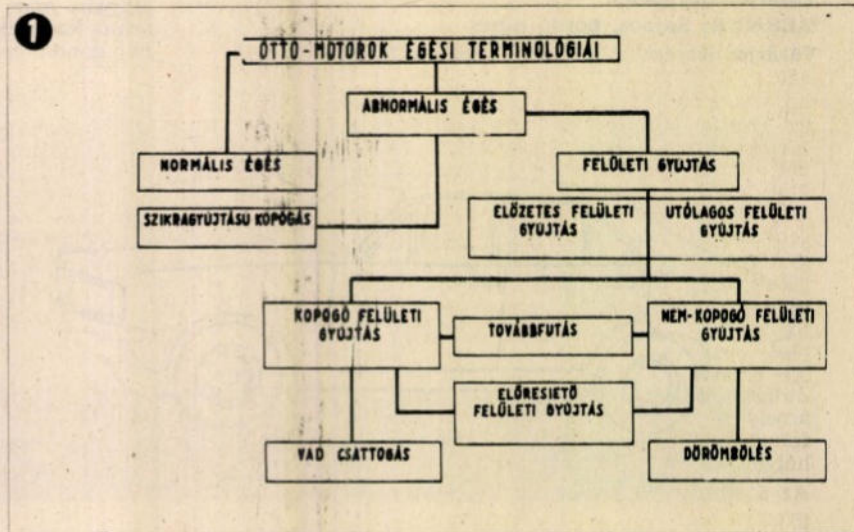
Az autós, miután elhajtott kocsijával a benzinkúttól, akarva-akaratlan is kritikussá válik annak a motorbenzinnel, amit járművében felhasznál. Az értékelés különféle gyakorlati szempontok szerint történhet: kopogás, gyorsítókészség, végsebesség, hidegindítás stb. E kritikus döntő része a benzinek kopogásállóságára, „oktánszámára” terjed ki, arra a meglehetősen gyakorlatias tényre alapozva, hogy a felhasznált motorbenzinnel a jármű „csörög” vagy „nem csörög”. A motorbenzinekkel szemben támasztott követelmények is ezekre a gyakorlati szempontokra épülnek, azonban nem szabad elfelejteni: mindig a jármű és az üzemanyag kölcsönhatásáról van szó. Amikor egy benzinnel akár fizikai, akár kémiai tulajdonságait vizsgáljuk, akkor elsősorban a járművek szempontjait kell szem előtt tartani.

Minden ország kőolajiparának maradéktalanul ki kell elégítenie a fogyasztók azon igényét, amely szerint a felhasznált üzemanyag a motorokban a lehetőség szerinti legjobb hatásokkal mindenféle káros hatás (kopogás, korrózió, lerakódások stb.) nélkül égjen el, ezért a gyártás során a benzinkomponensek és a kész motorbenzin minőségét ellenőrizni és minősíteni kell. Ezért különböző fizikai-kémiai jellemzők meghatározása és értékük bizonyos — rendszerint szabványokban rögzített — határok között tartása igen fontos.

Ilyen jellemzők például: kopogásállóság („Research” és „Motor” oktánszám), lepárlási görbe, telített gőznyomás, fajsúly, tisztaság, párolgáshő, fajhő, viszkozitás, felületi feszültség, hőveszteségi tényező, molekulahatár, kéntartalom stb.

Az itt felsorolt laboratóriumi jellemzők azonban, sajnos, nem mindig adnak teljes képet egy motorbenzin üzemben tanúsított viselkedéséről.

A továbbiakban ismertetjük a motorbenzinek és motorok kölcsönhatásának néhány fontosabb szempontját, valamint azokat az erőfeszítéseket, amelyeket mind a motorgyártók,



mind a kőolajipar a „surlódásmentesebb” együttműködés érdekében megtesz.

## A motorkopogás

A motorkopogás az a jelenség, amely az autós szemében a legmeggyőzőbb bizonyíték arra, hogy a felhasznált motorbenzin a járművében nem megfelelő módon ég el. A kopogás jelensége fontos még a vizsgálatok és kutatások oldaláról is, hiszen az összes motorikus vizsgálati módszerekkel a motorbenzinek minősítése a kopogás megjelenése vagy intenzitása alapján történik.

A benzinüzemű (Otto) motorokban lefolyó égési folyamatok terminológiai az alábbiak alapján csoportosíthatók (1. ábra). Az ábrában szereplő elnevezések magyarázata:

**A NORMÁLIS ÉGÉST** az jellemzi, hogy egyedül a gyújtószikra indítja, s a lángfront (az égési zóna) az égéstéren keresztül egyforma és normális sebességgel áthalad. Ennél az égésformánál nincs semmilyen hirtelen energiafelszabadulás vagy másodlagos gyújtóforrás. Az égés lefolyása a 2. ábrán szemléltethető. A kompresszióútján végén a gyújtószikra az összenyomott keveréket meggyújtja, elkezdődik az égés, majd a lángfront normális sebességgel az

égéstéren áthalad. Az égés során sehol sincs öngyulladás, az indikátordiagram sima, egyenes lefutású és helyes elhelyezésű.

**AZ ABNORMÁLIS ÉGÉS** kategóriája két fő égéstípust takar. Ezek: a szikragyújtású kopogás és a felületi gyulladás.

**A SZIKRAGYÚJTÁSÚ KOPOGÁS** a leggyakrabban előforduló legfontosabb kopogástípus.

Ennél a kopogástípusnál az égést a gyújtószikra indítja el, az öngyulladás mindig a gyújtószikra megjelenése után keletkezik, a következő módon (3. ábra):

A gyújtószikra a kompresszióútján végén a felső holtpont előtt az összenyomott benzin-levegő keveréket meggyújtja, amely az égés első fázisában normális módon kezd égni. Az elégett részek hőmérséklete emelkedik, kitágul, és ezáltal a még el nem égett töltésmennyiséget tovább súríti és hőmérsékletét emeli. Bizonyos körülmények között — megfelelő nyomáson és hőmérsékleten — az említett részben levő benzin-levegő keverék egész tömegében egyszerre gyullad meg. Az öngyulladás egyrészt hirtelen nyomásemelkedéshez, másrészt az égéstérben levő gáztömegek vibrációjához vezet. A szikragyújtású kopogásra jellemző „csilingelő” hangot a nyomáshullámok

nak az égéster falához verődése révén az a vibráció okozza.

Szikragyújtású kopogásra különösen érzékenyek az olyan motorok, ahol az égésterben különböző „zúgok” találhatóak. Ilyenek pl. az ún. „Ricardo” égésterű, oldalszeleplelt (SV) motorok.

Az abnormális égés másik formája a **FELÜLETI GYULLADÁSOK** csoportja. A felületi gyújtás tulajdonképpen a lángfrontnak a forró égéster-felületekről történő indítása. Az indítás történhet a gyújtószikra megjelenése előtt (előzetes felületi gyújtás) vagy az után (utólagos felületi gyújtás).

**AZ ELŐZETES FELÜLETI GYÜJTÁS** esetében a felületi gyújtás megelőzi a normális gyújtószikra megjelenését, tehát az égés hamarabb megindul, mint ahogyan azt a tökéletes működés megkívánna. Lefolyását a 4. ábra szemlélteti. Látható, hogy a gyújtószikra megjelenésekor az égéster bal oldaláról megindított lángfront már kb. az égéster közepén halad. A felület és a gyertya által indított lángfrontok ezután találkoznak. A felületi gyulladást rendszerint nem kísérik a szikragyújtású kopogásra jellemző gázlengések, ezért a „csilingelő” zaj is elmarad. A felületi gyulladást — ha hallható — mély hangú, dörömbölésre emlékeztető zaj jellemzi.

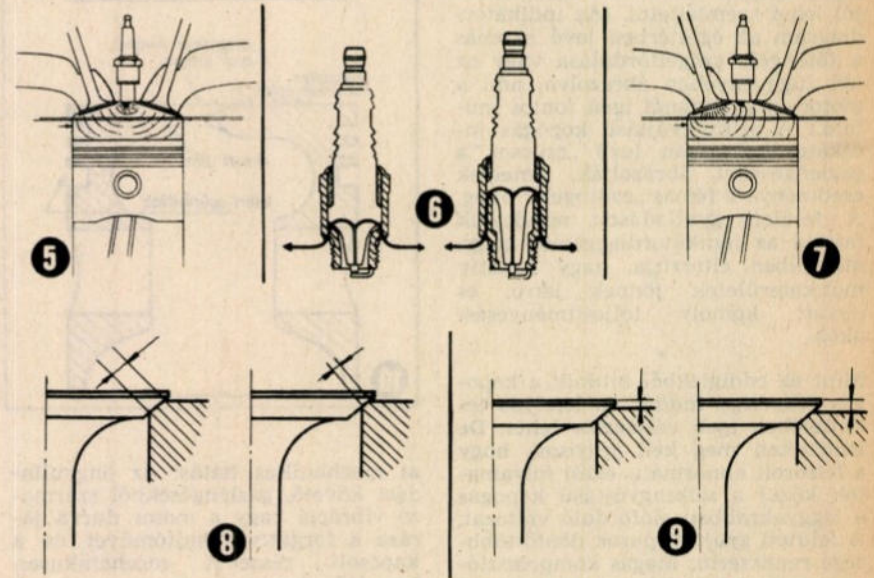
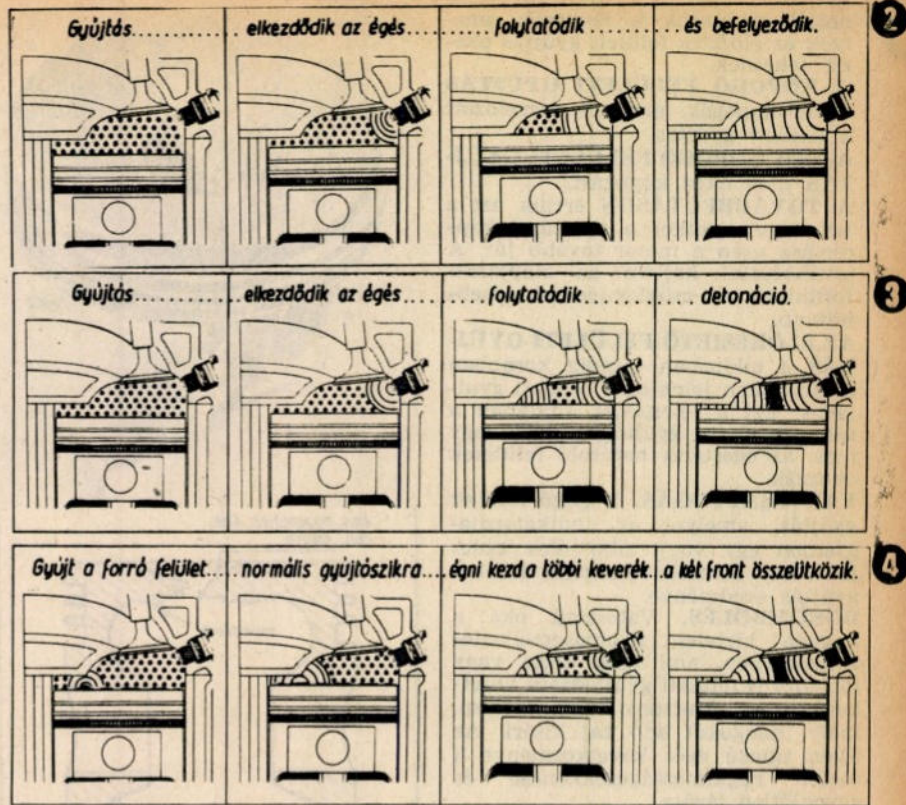
Az előzetes felületi gyújtás megindulhat minden olyan felületről, amely az üzem során megfelelően felmelegedik. Az indítás lehetséges helyeit külön ábrák szemléltetik.

Az 5. ábrán a túlmelegedett gyújtógyertya által okozott előzetes felületi gyulladás képe látható. A gyújtógyertya túlmelegedése két ok miatt következhet be:

1. Túl kicsiny hőértékű a gyertya;
2. Helytelen szerelés.

A gyertya hőértéke annak hőelvezető képességét jelzi. Minél kisebb a hőértéket jelző szám, a hőelvezetési képesség is kisebb. Pl. egy 175-ös hőértékű gyertya hőelvezetési képessége is kisebb, mint egy 225-ös hőértékű gyertyaé. Ebből következik, hogy túl alacsony hőértékű gyertya alkalmazása annak túlmelegedéséhez vezet. A túl magas hőérték használata viszont azért nem ajánlatos, mert a gyertya nem tud kellőképpen felmelegedni, nem éri el az üzemi — öntisztulási — hőmérsékletét, ezért kormozódik, és úgynevezett „szénzárlat” következhet be. A gyertya hőértékét a rajta levő felirat jelzi, megbecsülni azt a szigetelőtest hosszából lehet. A 6. ábrán egy kis és egy nagy hőértékű gyertya keresztmetszetét tüntettük fel. Látható, hogy a magas hőértékű gyertya szigetelőteste rövid, míg az alacsony hőértékű hosszú.

A helytelen szerelés a nem megfelelő hosszúságú gyújtógyertya beépítéséből áll. Ha egy olyan motorba, amely normális hosszúságú gyertyát igényel, hosszú menetes részű gyertyát szerelnek, akkor annak vége az előírtnál jobban benyúlik az égésterbe, ami a gyertya hőelvezető ké-



pességét rontja. Így gyakorlatilag közvetve a gyertya hőértékét csökkentjük.

A 7. ábrán a gyújtás a túlmelegedett kipufogószelep felületéről történik. Ez a jelenség főleg javítás után fordulhat elő, ha a szelepeket helytelenül illesztik. A helytelen illesztés két módja fordulhat elő:

1. A szelepülés felfekvő felülete az előírtnál kisebb (8. ábra), ezáltal a szelep hőelvezetése romlik és túlmelegszik.

2. A felfekvő felület kiképzése olyan, hogy a szelepből az előírtnál több

„lóg” az égésterbe (9. ábra), ezáltal a hőelvezetés szintén csökken, így a szelep túlmelegedhet.

Felületi gyulladást különösen könnyen indíthat az égésterfelületről leválóban levő lerakódás-darabka, amely, ha felizzik, könnyedén betöltheti a hivatlan gyújtógyertya szerepét.

A felületi gyulladás másik csoportja az **UTÓLAGOS FELÜLETI GYÜJTÁS**. A felületi gyulladás azon fajta, amely a gyújtószikra megjelenése után történik. A túlmelegedett gyújtógyertya kivételével okoz-

hatják mindazok a tényezők, amelyek az előzetes felületi gyújtás okozói lehetnek.

**A KOPOGÓ FELÜLETI GYÚJTÁS** olyan kopogás, amelyet megelőzőtt a felületi gyújtás.

**A NEM KOPOGÓ FELÜLETI GYÚJTÁS** nem okoz kopogást.

**A TOVÁBBFUTÁSON** értjük azt a jelenséget, amikor a gyújtás kikapcsolása után a motor tovább jár. A továbbfutási hajlam az alappjárati fordulatszám csökkentésével kisebbíthető.

**AZ ELŐRESIETŐ FELÜLETI GYÚJTÁS** a ciklusban mindig korábban és korábban jelentkező felületi gyulladás. Ezt a jelenséget általában a túlmelegedett gyújtógyertya, vagy más, az égésteret határoló felületek okozzák.

**VAD CSATTOGÁS.** Kopogó felületi gyújtás, amelyet az indikátordiagramon egy vagy több éles csúcs jellemez. Megfelelően korai felületi gyújtás eredménye.

**DÖRÖMBÖLÉS.** Valószínű oka a nagyon hirtelen nyomásemelkedés a hengerben, ami igen korai vagy többszörös felületi gyulladásra vezethető vissza. Alacsony nyomáscsúcsú, mély hangokat adó zaj kíséri. Az ilyen típusú égés következménye a motor rugalmasságcsökkenése és egyenlőtlen járása.

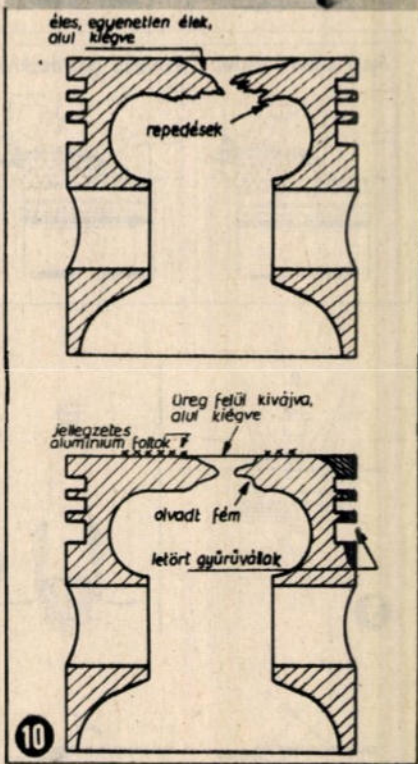
Az egyes fontosabb égéstípusok jellegzetességeit indikátordiagramokkal jól lehet szemléltetni. (Az indikátordiagram az égésterben levő nyomás a főtengely szögelfordulása vagy az idő függvényében ábrázolva, ami a motorvizsgálatoknál igen fontos mutató.) A szikragyújtású kopogás indikátordiagramján levő „csúcsok” a gázlengéseket ábrázolják, amelyek eredménye a fémes „csilingelő” hang. A felületi gyulladások mindegyik fajtája az indikátordiagramot nagymértékben eltorzítja, nagy negatív munkaterületek jönnek létre, és emiatt komoly teljesítményesést okoz.

Mint az eddigiekből kitűnik, a kopogás jelensége indítás és lefolyás tekintetében igen változatos lehet. De ismételtelen meg kell jegyezni, hogy a felsorolt abnormális égési folyamatok közül a szikragyújtású kopogás a leggyakrabban előforduló változat. A felületi gyújtástípusok döntő többsége rendszerint magas kompresszióviszonyú (10:1 feletti) motoroknál veszélyeztetheti a normális üzemet.

### Az abnormális égés károsító hatása

Mint ahogy az abnormális égés indítás és lefolyás tekintetében igen változatos lehet, legalább olyan változatos káros hatásaiban is. Különböző alacsony intenzitású formái, különösen alacsony motorfordulatszámú rendszerint nem okoznak károsodást vagy teljesítményesést. A tartós károsodás veszélye az abnormális intenzitásával és a fordulatszámmal nő.

A rongáló hatás két összetevőből áll:



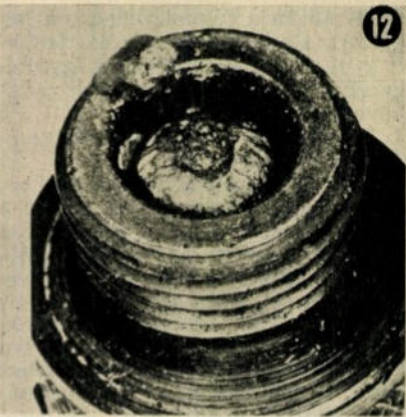
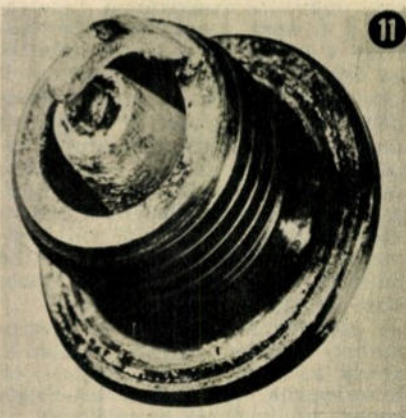
a) mechanikus hatás: az öngyulladást követő, gázlengésekből származó vibráció vagy a motor durva járása a forgattyús hajtóművet és a kapcsolt részeket mechanikusan igen igénybe veszi;

b) termikus hatás: az égésterben fellépő gázlengések a magas hőmérsékletű égéstermékeket és a még égő részeket fokozott örvénylésre kényszerítik. Ennek eredményeképpen a falak felé a hőátadás fokozott mértékű lesz, így azok hőmérséklete emelkedik.

Az abnormális égés két típusa közül a szikragyújtású kopogást a mechanikus és termikus, míg a felületi gyulladást főképpen a termikusan rongáló hatás jellemzi. Ezt tükrözi a 10. ábra is, ahol kopogás és felületi gyulladás következtében tipikusan tönkrement dugattyú fényképe és a szikragyújtású kopogás, valamint a felületi gyulladás miatt

átégett dugattyúkról készített metszeti rajzok láthatók. Ilyen esetekben a dugattyú tetején még rendszerint eróziós hatások hagyta nyoma is mutatkoznak.

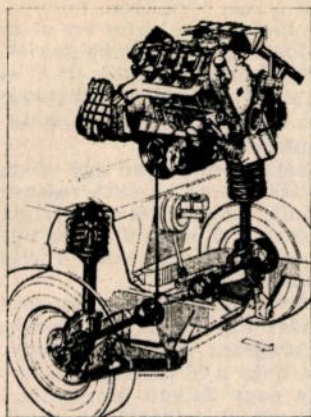
Szikragyújtású kopogás esetében azt, hogy a rongálásban a mechanikus vagy termikus hatás a döntő, mindig a motor konstrukciója, azt pedig, hogy mely részek rongálódnak, a motor „gyenge pontjai” határozzák meg. A mechanikus károsodás tipikus esetei: csapágy sérülések, szeleprugók törése, dugattyúkárosodás, hajtókar- és főtengelytörés, sőt a sebességváltómű és a differenciálmű egyes hibái is erre vezethetők vissza. A termikus hatás szeleplegésében, a hengerfejtömítés és a hengerfej átégésében, a gyertyák tönkretételében, esetleg dugattyúolvadásban nyilvánulhat meg.



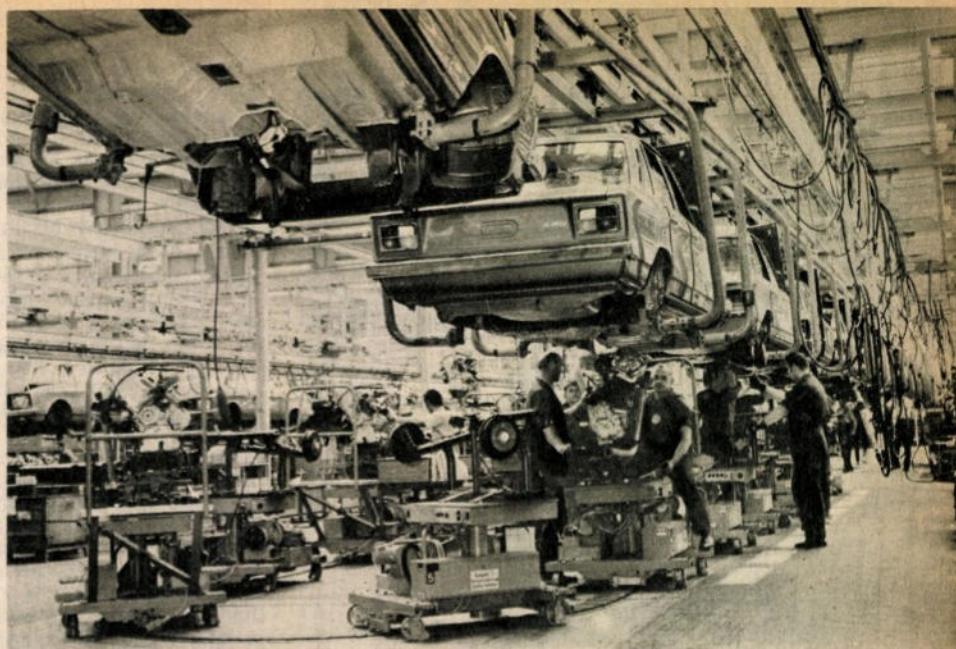
A 11. és 12. ábrán abnormális égés következtében tönkrement gyertyák láthatók. Itt az elhasználódás főleg a túlságosan magas hőigénybevétel miatt következik be, tehát a gyertyák képe olyan, mintha az előírtnál alacsonyabb hőértékű gyertyákat használtunk volna.

Az eddigiek alapján levonható a következtetés: az abnormális égés minden formája a motorokban általában károsodást okoz, tehát azt lehetőleg el kell kerülni. Ennek érdekében mind a motorgyártóknak, mind a kőolajiparnak komoly „fegyvertára” alakult ki, amelynek alkalmazása a fogyasztók érdekeit szolgálja. E „fegyverek” közül a fontosabbak a továbbiakban ismertetésre kerülnek.

(Folytatjuk)



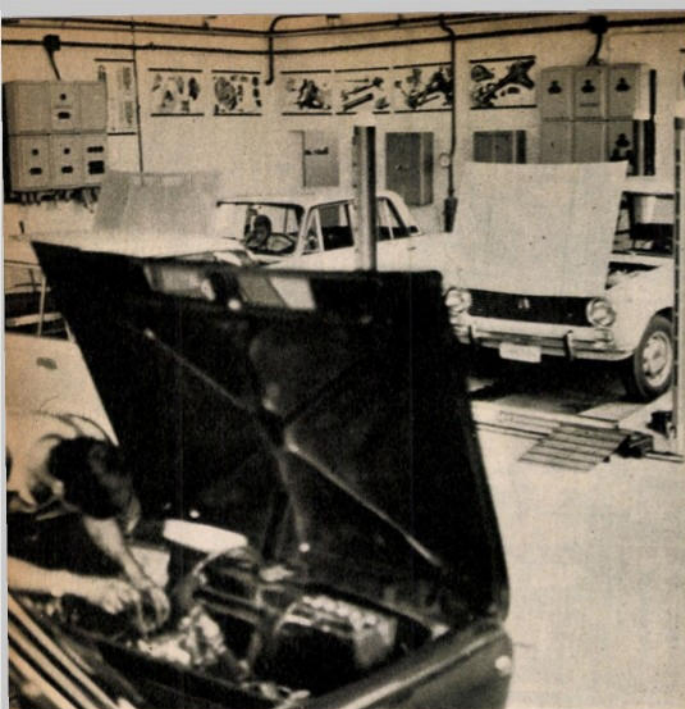
## KÉSZÜL



## A VW K-70

az első fronthajtású, vízhűtéses Volkswagen, amelynek prototípusát kerek egy évvel ezelőtt ismertette először lapunk. A K-70 modellek gyártása 1970 őszén megindult, és ma mintegy napi 260 kocsi hagyja már el a szalagot, de várható, hogy a napi termelés 500 darabra emelkedik. A K-70 típusok egy Salzgitter közelében felépített, 275 hektár területű új ipartelepen készülnek, amely az NSZK határain belül a hatodik VW-gyár. A legnagyobb Wolfsburgban van, de Hannover, Braunschweig, Kassel és Emden körzetében ugyancsak készülnek VW járművek, illetve szerkezetek. A salzgitteri 340 méter hosszú, 84 m széles szerelőcsarnokba is több más üzemről szállítják az alkatrészeket a korszerű K-70 összeépítéséhez





néhány vezetőjét, kitűnő szakmunkásait és egy-két olyan újítását, amelyről jó lett volna már korábban is tudnunk. Például arról, hogy van egy részlegük — egy üzlet a Maros u. 24. alatt —, ahol átvesznek olyan alkatrészeket, amelyeket az autósok tartalékolni szoktak, — amíg megvan a kocsi. Amikor túladtak a régi járművön, többnyire megmaradnak az addig — biztos, ami biztos elv alapján — őrzött féltengelyek, fogaskerekek, gömbcsuklók, tömítések és hasonlók. Ezeket a holmikat veszik itt át és adják majd tovább annak, aki éppen ilyen darabokat keres, hogy elromlott autóját egy-egy máshol hiába keresett alkatrész pótlásával használni tudja.

Am — ezt is csak most fedeztük fel — van egy olyan telepük is, ahol bizományi értékesítésre autókat vesznek át. Nem is mostanában indult, hanem két éve folyik már ez az akció a XII., Hajnóczy u. 9. szám alatt. És úgy hallottuk, igen sok embert mentesítenek ezzel a régi autó eladásával járó hercehurcától.

Persze, a Szövetkezet vezetőivel nem erről a témáról kezdődött a beszélgetés. Mindez úgy került csak szóba, hogy végül megpróbáltuk összegezni sokáig tevékenységüket. Még azt sem állítjuk, hogy a fő téma az új szerviz volt, amelynek falán egy nagy Zsiguli-jelvény hirdeti, hogy, felismerve az idők szavát, felkészültek ennek a nálunk most igazán nagy jelentőségű típusnak a fogadására. Ez a szerviz már elkészült, már működik, így hát szívesebben ismertetik a további terveket, amelyeket a közeli időben akarnak megvalósítani. Készül ugyanis

## Egy új szerviz megnyitása után

Az új szerviz ebben az esetben az a jól felszerelt, mutatós épület, amely nemrég nyílt meg Budán, a Szilágyi Erzsébet fasor és a Pasaréti út találkozásánál. Ott, ahová eddig csak a sarkon álló benzinkutak vonzották az autókat. Létezéséről „*Megnyílt a Budapesti Autójavító Ktsz új szervize, a Budapest-szállónál*” címen számoltunk be. Megírtuk, hogy ezt a szervizt az AFIT-tal kötött szerződés értelmében elsősorban a Zsiguli és Polski-Fiat típusok garanciális munkáira rendezték most be. És megemlíttük azt is, hogy az új szerviz gazdái korábban elnyerték már a Minisztertanács vándorzászlaját, s négyszer kapták meg a „Kiváló Szövetkezet” kitüntetést. Munkájukra akkor is felfigyeltek az autósok, amikor egyik telepükön bevezették a svájci Valvoline gyártmányú Tectil-alvázbefújást, és a karosszérialemezek belső, korrózió elleni bevonását. Arról is sokan beszéltek már, hogy kárpitosaik nagyon szép, praktikus ülészuhatokat tudnak készíteni, és ugyancsak tudtuk eddig is, hogy a főváros sok-sok pontján léteznek üzemek, amelyek mind a Budapesti Autójavító Szövetkezethez tartoznak.

Az új szerviz avatása viszont jól alkalom volt arra, hogy megismerjük ennek a dicséretesen aktív kollektívának

egy olyan karbantartó állomás, ahol a diagnosztikai műszereken még nagyobb lesz a hangsúly, és műszakonként ott napi 50—60 kocsit tudnak majd gondozni. De még többet várhatnak a holnap autósai a Csepelen épülő új, vertikális teleptől, ahol 120—140 ember dolgozik majd és évi 230 ezer munkaórát fordítanak a kocsikra. Nem kisebb bázis bontakozik ki a XVIII. kerületi Hengersor úton, ahol az épület újszerűsége is megnyerő lesz, hiszen könnyűfémből és üvegből ötvözik a csarnokot...

Ez az új szerviz már a római tizenkettes számot kapja a Budapesti Autójavító Szövetkezet telepeinek listáján. Amikor eddig jutottunk a tervek megismerésével, csak akkor kezdtük a jegyzetelést a jelenleg is működő üzemek ténykedéséről. Itt az is szerepel az adatok között, hogy az indulás, az alakulás dátuma: 1957. április 15. Azóta nőtt többszáz embert foglalkoztató, több ezer autót javító hálózat.

A mai központ a XII., Maros u. 12. alatt van. Nem éppen korszerű irodaház, de ott épül fel az új centrum, a célnak megfelelő kivitelben. Ott, ahol ma főként a Skoda és Moszkvics kocsik karosszériális munkáit, fényezését vállalják — és az univerzális gépmunkákat



Pillanatképek az új szerviz hétköznapijairól, ahol most főként Zsigullik fordulnak meg a csempézett falak, az elismerten jó vizsgáló műszerek között. De bemutatunk egy-egy epizódot más telepekről is, végül pedig egy kép a tanműhelyből, a gyakorlati szakokkal, illetve Greguss Gyula elnökkel és a Szövetkezet műszaki vezetőjével, Csordás Lajossal





végzik — ott avatják majd az egyik nagy karbantartó állomást. Persze nem holnap, hanem úgy 1975 táján.

A Trabantok és Wartburgok — főleg a karambolos kocsik — javítását ma a II. telepen, a VIII., Vajdahunyad u. 35. alatt végzik, méghozzá igen jó tempóval, hiszen naponként 10—15 kocsit kerül ki gyógyultan a lakatosok és festők ügyes kezei közül. A műszaki felülvizsgálatra való előkészítést pedig egy XIII. kerületi telepükön (Gogol u. 26.) intézik, ahol ennek megfelelően sokféle típus megfordul. A szerelőkön kívül ott is dolgoznak persze karosszériások, kárpitások, és miután tudjuk, hogy most sok embernek okoz fejtörést, hol hozhatná rendbe az időszakos vizsga előtt álló kocsit, megemlítjük, hogy itt 40 ember áll rendelkezésre.

Azután átmentünk az óbudai Köles utcába, ahol a Valvolinos részleg kapott helyet; de ez csak egy mellékágazat. Itt ugyanis az egyik műszak Polski-Fiat, a másik pedig Trabant vevőszolgálati munkákra, úgynevezett garanciális javításokra állt rá az AFIT-tal kötött megállapodások értelmében.

Az ismerkedés következő állomása már a város innen megintcsak távoli pontja, a VIII., Sárkány u. 4., ahonnan hetenként 30—50 karambolos kocsit juthat vissza a forgalomba, természetesen javítás után. Specializálták magukat a műanyag technológiára, de a gyűrtött fémlemezeket is újjávasalják a nagy gyakorlatú szakemberek. És jártuk még Budapest sok-sok pontját, hogy megismerjük mindazokat az autós-telepeket, amelyek ennek a Szövetkezetnek az emblémái alatt javítják, gondozzák a kocsikat. Eljutottunk egy olyan részleghez is, ahová autók ugyan sohasem hajtanak be, de annál több ott a látványos autószerkezet, az érdekes metszet, különleges szerelvény. Itt képezik az utánpótlást. És bár most vakációztak a fiúk, amikor oktatóikkal beszélgettünk, a képzeletben eleve vált a nyáron csendes tanműhely, ahol mintegy 100 fiatal vezetnek be az autójavítás tudományába. Mert joggal lehet tudománynak nevezni az autójavítást is, — persze csak akkor, ha jól csinálják.

A mi autósaink, akiket manapság nemigen kényeztet el a javítóipar, nagyonis megbecsülik azokat, akik a majd mindenhol jelentkező hely-, idő-, kapacitás-, illetve alkatrészproblémák ellenére igyekeznek jót nyújtani. Jól szerelni, jól hegeszteni, jól kárpitozni, fényezni, egyszóval jól alkalmazkodni az autós igényekhez nálunk ma különösen tiszteletreméltó és nyilván nem is rosszul jövedelmező vállalkozás.

Ahogy ennek a szövetkezetnek emberei idejében felismerték az alvázvédelmet jelentő munkák fontosságát, és késedelem nélkül be is rendezkedtek arra, most a biztonsági övek beszerelését ugyancsak meg akarják oldani, mint ahogy találtak jó és olcsó megoldást arra is, hogy a tanksapka-fedelet zárhatóvá alakítsák.

Rutinos mesterek és igyekvő fiatalok együtt törik itt a fejüket, hogy napról napra valami pluszt is tudjanak adni az autóstársadalomnak.

Igazán örülünk, hogy a szervizavató ünnepség után most megismertük, milyenek egy többszörösen „Kiváló Szövetkezet” hétköznapijai...

L. Gy.



(ALMÁSSY TIBOR felvétele)





## „BALATON” RALLYE

Az V. Nemzetközi „Balaton” Túramotoros Találkozó és a II. Nemzetközi MZ-Simson Rallye az év kiemelkedő motoros eseményének ígérkezik augusztusban. Az OMB által rendezett találkozónak elkészült a végleges programja. **A találkozó időpontja:** 1971. augusztus 19—22.

**A találkozó helye:** FONYÓD-BÉLATELEP Napsugár Kemping

### RÉSZLETES PROGRAM:

Aug. 19.	12 óra ünnepélyes megnyitó
	15 óra versenynevezések lezárása
	16,30 óra tréfás motoros vetélkedők
	20 óra MZ—Simson fórum
Aug. 20. délelőtt	fürdés, szabad program,
	16 óra motoros ügyességi verseny,
	21 óra tábortűz.
Aug. 21.	9 óra motoros tájékoztató verseny,
	18,30 óra műszaki és KRESZ-vetélkedő,
	20 óra a Jármű és Műszaki Ker. V. Vevőszolgálat ankétja,
Aug. 22.	10 óra motoros bemutató,
	12 óra eredményhirdetés, díjkiosztás, záróünnepség.

### SZERVIZ-SZOLGÁLAT

SIMSON—MZ szerviz: 19-én 9—12 óra, du. 14—17 óra,  
21-én 9—12 óra, du. 14—17 óra.

Vegyes-szerviz: 19-én 9—12 óra, du. 13—17 óra,  
20-án 8—10 óra  
21-én 9—12 óra, du. 14—17 óra,  
22-én 9—11 óra.

A találkozón részt vehet minden érdeklődő motoros.

**Szállás:** saját hozott sátorban a Kemping területén.

**Étkezési lehetőség:** ABC Áruház, büfé, önkiszolgáló étterem stb.

**A találkozó eseményei:** A motorosoknak nagyobb lehetőségük lesz a környék megismerésére, amit kisebb motoros túrák szervezésével elősegít a rendezőség.

A „Vevőszolgálati ankéton” a műszaki szaktanácsadás és a motoralkatrész-ellátással kapcsolatos kereskedelmi kérdések megvitatására lesz lehetőség. A szervizszolgálattal egyidejűleg fontos motoralkatrészek a helyszínen megvásárolhatók.

A sok külföldi motoros érkezése, a balatoni táj varázsa minden bizonnyal nemzetközi rangúvá és élményszerűvé teszi ezt a találkozót.

## GYÖNGYÖSI SIKER TÁTRALOMNICON

Július 8—11-én Tátralomnic volt a színhelye a VI. Csehszlovák Motoros Találkozónak, amelyre — a rendező Kassai Lokomotív Motoros Klub meghívására — magyar és lengyel vendégek is érkeztek, s képviseltette magát a Szovjetunió és az NDK is. Hazánkból az Országos Motoros Bizottság küldöttségén kívül maglódi, esztergomi, győri, gyöngyösi és budapesti motorosoknak volt úticélja a találkozó festői környezetben elterülő tábora. A rendezőség érdekes programokról gondoskodott: legnagyobb sikere a szepességi városok megismerésére indított tájékoztató versenynek volt. A motorosok a vetélkedő útvonalán történelmi és művészettörténeti emlékeket kerestek fel. A magyar motorosok közül a gyöngyösiiek szerepeltek a legeredményesebben: a verseny első, harmadik és negyedik helyezettjének járó díjai kerültek birtokukba, s a találkozóra

századik motorosként érkező klubtagjuk, Bartizál János külön jutalmat kapott. A kempingtalálkozóval egybekötött rendezvény alkalmat adott küldöttségünknek arra is, hogy egyeztessék jövő évi túraterveiket a csehszlovák motorosok vezetőivel.

### SZIGETVÁRI TRÓFEÁK

A Szigetvári Zrínyi Motoros Klub tagjai újabb trófeákkal gyarapították az ügyességi versenyeken kiérdemelt díjalk számát — jelenti Baranya megyei tudóstónk, Papp Dezső. Mozsgón, az Almásmenti Juniális ünnepségeinek keretében már hagyományosan látványos és nehéz akadályokkal tüzdelte pályán rendezték meg a terepügyességi versenyt. Az első kategóriában (50 kcm-ig) a pécsi Bíró Zoltán szerezte meg az első helyet, a második (150 kcm-ig) és a harmadik (150 kcm feletti) kategóriában szigetvári túramotoros lett a győztes. A Zrínyi Motoros Klub tagjai részt vettek a Szigedi Motoros Találkozón rendezett ügyességi versenyen is.

## CSAPÁGY-ISMERTETŐ

7. Ez alkalommal nem egy bizonyos típus csapágyairól lesz szó, hanem általában a motorok rékpár-csapágyakról, illetve bizonyos márkák speciális kivánalmairól. A téma legjobb ismerőjének, a Magyar Gördülőcsapágy Művek alkalmazástechnikai tanácsadójának, Gerlei Oszkárnak (aki mellesleg régi motoros is) adjuk át a szót.

A motorkerékpárokba épített csapágyak különleges jelölései általában: C3 = normálisnál nagyobb csapághézag

C3 f = normálisnál nagyobb csapághézag + csendes futás

Cf = csendes futású csapágy

SP = különleges csapágy (pontosságra vonatkozik)  
ez lehet:

P6 = futáspontosság (első fokozat)

P5 = futáspontosság (második fokozat)

P4 = futáspontosság (harmadik fokozat)

de jelenthet, esetenként szerkezeti specialitást is.

TN = műanyag kosárszerkezet (polyamid).

Kiegészítés a Jawákhöz:

353/4 és 559/04 típus.

Kormánycsésze: Ø 1/4" acélgolyó,  
III. o. 38 db,

Tengelykapcsoló: Ø 1/4 acélgolyó,  
III. o. 1 db,

Hajtókar: 4×6 mm görgő, III. o.  
40 db.

A C3 jelű, azaz fokozott hézagú csapágyat általában a kétütemű motorok főtengelyházánál alkalmazták. Az ilyen motorok üzemi hőmérséklete viszonylag magas, és a beépített normál csapágyban a gyártási hézag erősen lecsökken, megközelítheti a 0 értéket, amikor a csapágy sívító zajjal fut, túlmelegszik és rövid idő alatt tönkremegy. Ez a hiba természetesen a motor forgó részeire is kihat. (És ekkor szídják az MGM-csapágyakat, ahelyett, hogy a csapágyakra is betartanak a műszaki előírásokat.)

Eszerint a Pannónia-főtengelyre 6305 C3 kell, mint ahogy a Danuvia-nál is C3-as jelű csapágy szükséges. (Volt is ez ügyben elég reklamáció, ugyanis a kereskedelem nem ezt rendelte.)

Tatran S125, Typ. 03 A (robogó) fő-tengelyéhez 1 db 6203 C3 és 2 db 6304 C3.

MZ ES 175—250 fő-tengelyhez 1 db 6302 C3 f és 2 db 6205 C3 f. MZ ES 175/1—250—300 fő-tengelyéhez 1 db 6302 C3 f és 2 db 6305 C3 f.

Az f jelölés nincsen kihatással a csapágy működésére, de a technika mai állása megköveteli ezt. Hazai viszonylatban ne írjuk ezt elő, mert nehezíti a beszerzést.

# LEGYEN VILÁGOSSÁG!

Mennyi bosszúságnak lehet okozója az elhanyagolt akkumulátor? Ha nem is adjuk meg a választ a formai kérdésre, tudva tudjuk, sok mérgeződésre adhat okot a gondozatlan telep, és ebben különösen az a dühítő, hogy a jelentkező bajért elsősorban maga a gondatlan motoros tehet.

A karbantartott akkumulátor élettartama általában két esztendőre becsülhető, de akad olyan is, amelyik túléli ezt az átlagot. Csakhogy az akku akkor bírja ki a két idényt, ha ennek érdekében tesz is a motoros egyet s mást — igazán nem sokat.

Elsősorban ellenőrizze rendszeresen a savszintet, nyáridőben legalább kéthetenként, és ne várja meg, amíg a lemezek éle láthatóvá válik, hanem még ennek előtte töltsse fel a cellákat a gyógyszerárban kapható desztillált vízzel (és nem kútvízzel, vagy felfogott esővízzel) olyannyira, hogy a lemezek fölött mintegy 10 mm-rel legyen magasabb a savszint. Még a legnagyobb kánikulában sem párolog a kénsav, csak a hígításra szolgáló desztillált víz, tehát csak ezt kell pótolni. Más a helyzet, ha feldől a motorkerékpár vagy a kiszereelt akku, és kiszivárgott belőle a sav; ekkor nem elegendő a víz feltöltése. A gondos motoros megmérési szakműhelyben akkujának savsűrűségét, és a hiányzó folyadékot pótoltatja.

A régi motorosok tudják: az akkumulátor kivezetőin jelentkező zöldes-szürkés lecsapódott sóréteg nem azt jelenti, hogy kimúlt a telep. Ez a színes lerakódás kefével és vízzel, de még inkább meleg szappanosvízzel egyszerűen lemosható. Igaz, a helyszűke miatt nem sima ez a munka. Legegyszerűbb lenne kiemelni a helyéről az akkut, csak hogy a sarukat szorító anya nem akar oldódni, és az egyre idegesebb motoros ilyenkor erőt ad az anyát lazító villáskulcsba. Az eredmény: eltörik a kivezető. Fuccs, oda az akkumulátor, legalábbis egy időre, amíg valahogy megbarkácsolják — ha lehet. A harag rossz tanácsadó, és a „nehéz” kéz helyett a könnyű fogást, vagy ha úgy tetszik, trükköt kell alkalmazni. Adjon egy kis meleget a sós „kiütéstől” összeállt anyáscsavarnak, amely bársonysímán oldódik majd e kezelés után. A vékonyra összesodort és lánggra kapott újságpapír melege csodát művel. (Csakhogy vigyázzunk ám ezzel a lánggal, nehogy végül a tűzoltók lazítsák meg a csökönyös csavart!)

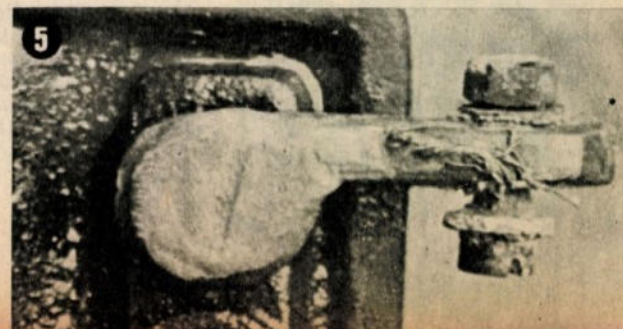
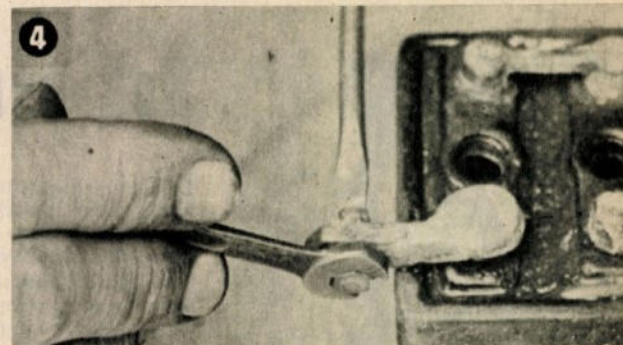
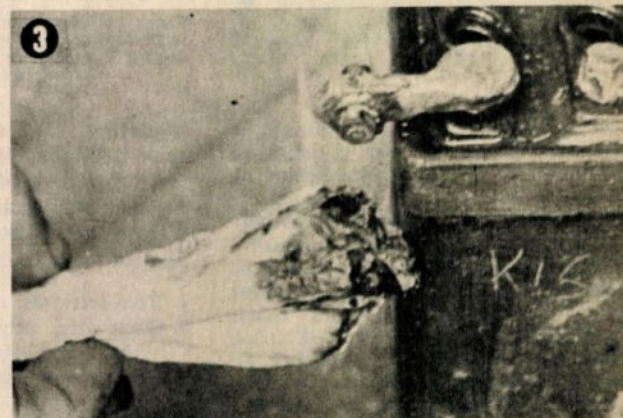
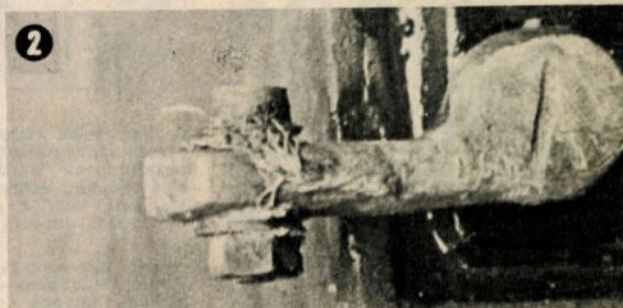
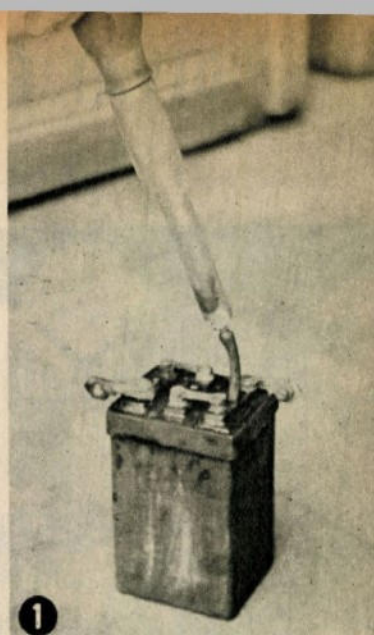
Tudja-e, kedves Motoros, hogy amikor mindketten, mármint Ön és a motorja vidáman suhannak és a kilométerek százai rohannak el a kerekek alatt, a motor dinamója vagy töltőtekerce nyomja, pumpálja az áramot a szegény akkuba, amelynek már a fülén-szájában törne ki a túltöltött áram. A szegény akku pedig hangtalanul szenved. Merthogy szenved — a maga módján —, az biztos.

Miként lehetne segíteni?

Kapcsolja be a fényszóró tompított izzóját. Igaz, az akku nem jelzi, mikor csurog ki belőle a felesleges áram, és idő előtt pocskólni senki sem akarja az áramot, még akkor sem, ha azért nem kell külön fizetni. Van erre is jó tanács: a villanykürt hangja magasabb és erőteljesebb lesz, ha tele van az akku. Ha tehát egy-egy próbakürtölés alkalmával észrevesszük ezt a minőségi hangkülönbséget, kapcsoljuk be fényszórót, és ily módon fogyasztjuk el az akku felesleges energiáját.

Öreg motoros

1. A savsűrűséget is ellenőrizni kell — 2. A szappanos víz levitte a sós lerakódást, de az anya nem ereszt — 3. Ez a gyenge láng is elegendő meleget ad — 4. Könnyen megindul az anya — 5. Íme az eredmény: visszaszerelés után a vékony zsírréteg megelőzheti az újabb kicsapódást





A tökéletesen vízhatlan anyagú, narancs-sárga nadrákosztűm motoros változata praktikusnak látszik. Véleményünk szerint azonban esőben a nadrágról lefolyó víz utat talál a gumicsizmákba... Előli páros nyomógombbal zárul, gallérja álló

Annál ügyesebb ez az összehasonlítás, amely talán nem olyan sikkes, de hasznosabb. Anyaga érzéketlen a hőmérsékletre, valamint víztaszító

Szerkesztőségünk titkárnőnk szerint ez az egybeszabott, piros színű, vízmentes és szélfogó anyagból készült, gombos és csatos overál a legügyesebb

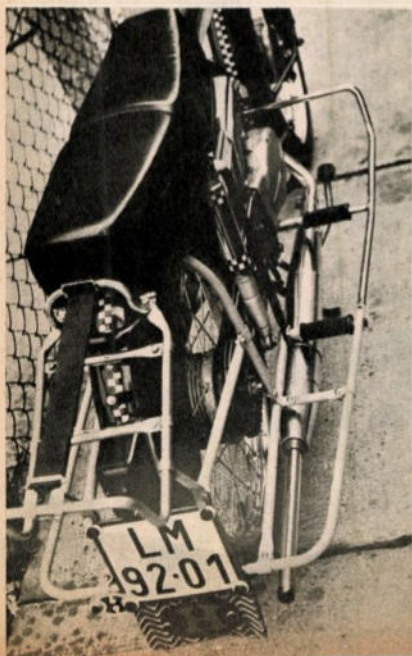
„Miért csak a férfiaknak adnak öltözködési tanácsot? — írja panaszos levelében J. Júlianna, debreceni olvasónk. — Hiszen mi, lányok, asszonyok is szívesen motorozunk, és bennünket sem kímél az eső és a szél.” Bizony igaza van a kedves Júliannának, akitől ezúton kérünk elnézést. És a csorba kiköszörülését máris megkezdjük, amikor az NSZK-beli „Das Motorrad” c. szakújságból átveszük néhány „motoros-kosztüm” képét — iránymutatóul.

Mellesleg kívánjuk megjegyezni: ezek a csinos öltözékek sem tökéletesek, mert képtelenek a kívánalmaknak száz százalékig eleget tenni. Milyen igényeket támasztunk az ideális motoros öltözékekkel szemben?

1. Tökéletes és tartós vízmentesség;
2. Szélfogós, ennek ellenére szellőzőn és szigeteljen;
3. Szakadásmentes, hőtűrő és mosható;

4. Elegáns szabású, figyelembe véve a célszerűséget;
5. Be- és kigombolható bélés;
6. Fel- és levétele legyen egyszerű;
7. Motorozás közben ne lógjon;
8. Súlya legyen könnyű.

Nos, írja a testvérlapunk, ilyen öltözék nem létezik, de némi megalkuvással össze lehet állítani a kívánalmakat megközelítő öltözéket, és pedig a síruhatár részleges segítségével.



## Sok csomag – kevés hely

Ez a mottója a legtöbb motorosnak, aki hosszabb túra gondolatával foglalkozik. Úgy látszik, Zsoldos Tibor kaposvári olvasónknak sikerült megoldania a problémát, hiszen levelét mint „Elégedett Balkan-tulajdonos” írta alá. Idézzük a fényképeket is tartalmazó értesítéséből:

„Az oldalsó csomagtartókra kényelmesen elfér 1–1 nagyobb méretű bőrönd, szíjjal, vagy gumiszalaggal rögzítve. Ugyancsak utólag szereltem fel a Balkan nyerge mögé a megboldogult Panni törperobogó csomagtartóját, amelyen egy kisebb sporttáskának jut hely. A csomagtartó anyaga Ø 15 mm-es, keményfalú acélcső, amit száraz homokkal keményen megtömtem, majd felizzítva hajlítottam a földre felkrétázott méret alapján. Az egyes szerkezeti részek, a könnyű szerelhetőség miatt bilincsel rögzítődnek egymáshoz. A rendszámablakeretet, mint tartóelemet kicseréltem erősebb, laposacélból készítettet. Az utas lábtartóit is átszereltem a váz stabil pontjára. Így kényelmesebb az utazás.”

# Kis motorral NAGY KALAND

Három évvel ezelőtti beszámolómat — az észak-európai motoros túránkról, amit utánfutóval „szerelt” Danuvián tettünk meg — az AM hasábjain úgy fejeztem be:

- „Kívánságunk? Van — három is, mint a mesében.
1. Engedjék meg végre, hogy kismotorok is vontathassanak utánfutót!
  2. Több megértést és valóságos segítséget a hivatalos szervektől a motoros turizmus iránt. Legalább anynyi segítséget, amennyit az autósok kapnak a klubjukon keresztül. Nem telik mindenkinek autóra!
  3. A Magyar Nemzeti Bank legközelebb is hallgassa meg a kérésünket! A túraterről majd mi gondoskodunk...”

A Jó Tündér intett egyet gyémántos varázspálcájával, és szólt csengő hangon: *Am legyen; gondoskodjatok a túraterről, és én teljesítem a kívánságokat.*

Az eredmény:

1. 1970-től engedélyezik a 125 kcm-es kismotorok részére is az utánfutó használatát.
2. Az AM hasábjain korábban is, de két év óta fokozottan (lásd „Motoros élet” oldal), és mindenütt másutt több megértés tapasztalható a motoros turizmus iránt, mint eddig.
3. A Magyar Nemzeti Bank meghallgatta a valutakérésünket, és most már nem 70, de 100 dolláros igérvénnyel a zsebünkben a mi túratervünket is valóra lehet váltani...

— Menjünk vissza északra, olyan vadregényes és izgalmas volt — adta le voksát a feleségem.

— Nem lehet, ne ismételjük a dolgokat. Második melegítésre csak a töltött káposzta íze javul, nem pedig egy teljesített túra emléke — vettem el a javaslatot.

— Menjetelek akkor Afrikába, — kotnyeleskedett a lányom.

— Ne bolondozz, annyira mégsem hallgatta meg a kérésünket a Nemzeti Bank, hogy ahhoz adott volna valutát.

— Bökjed már ki, mit találtál ki — vesztette el türelmét a feleségem.

— Jó, elmondom. Végiglátogatjuk az antik görög, a régi bizánci, valamint a mohamedán világ emlékeit. Ez izgalmas, szép és nem kevésbé tanulságos is lesz.

— Akkor sorold csak el a városokat, hogy a gondolatoadat a térképen is követni tudjam — vette elő a térképet feleségem.

— Jugoszláviát és Bulgáriát, ilyen vonatkozásban kihagyhatjuk (nem mintha nem volnának idevonatkozó emlékek, de ezeket majd máskor vesszük sorra). Kezdjük a felsorolást Drinápolytól.

— Várj, ilyen várost nem talállok a térképen.

— Igaz, úgy keresd, hogy Edirne, most ez a neve. Rodostó, Tekirdagnak hívják és kivételesen magyar vonatkozása van.

— Tudom, tanultam történelmet — feleli vissza nejem. — Isztambul, a néhai Bizánc, melynek kapuján Botond vágott rést, remélem mi is útférünk rajta. Bursa, az oszmán birodalom első fővárosa... de ez már Kisázsiaiban van, és közelében a 2493 méter magas Uludag, a kisázsiai Olimposz, melyre motorral megyünk fel.

— Ha bírja a „kecske” — véli pesszimista módon a fiam.

— Az anatóliai hegyek között Izmir (Szmirna) irányába vágjuk át magunkat és Izmirre túl közel háromszáz kilométernyire Kisázsia belsejébe motorozunk, Pamukkale falucskához, mely hajdan Heraklion néven furdőváros volt. Efes (Ephesus) a következő állomás, utána Bergama (Pergamon) kerül sorra, és végül Truva azaz Trója. — Apu, hozzáld nekem falovat — akasztja meg a felsorolást a legkisebbik fiam.

— Ne szólj most bele, mert elfelejték átkelni a Dardanellákon, és nem tudom folytatni az utat.

A 125 kcm-es Danuvia immár hivatalosan is utánfutóval vihette két utasát a „nagy kalandra”



Alexandropolisz, de ezt már Görögországban keresd, és alig négyszáz kilométerre nyugatra Thesszalonikinél állj meg egy pillanatra; innen tiszta időben látni fogjuk a tengeröblön túl magasodó Olimposz 2918 méter magas, mindig hóval fedett csúcsát. Ennek az aljában motorozunk majd el, és Lárissánál nyugat felé fordulva Görögország közepén találod Trikaea mellett a Meteorát és a fantasztikus sziklaképződményekre épített „lebegő kolostorokat”.

Most húzd az ujjadat a térképen déli irányba, keresztül a Parnassosz hegyén, és csaknem a Korinthoszi-öböl partján, 700 méter magasan a hegy oldalában találod a régi görög jóshelyet, Delphit. Fordulj most keletre; de előbb menj át a Korinthoszi-öblön, hogy a Peloponnészosz-félsziget északi sík útján pihenjen egyet a motorunk Korinthoszig. Kerüljünk egy kört Epidaurosz, Mükéné, Nemea, Argosz, Nafplion felé és visszatérve Korinthoszba már csak 100 kilométernyi az út Athénig, a görög fővárosig, ahol az antik görög világ emlékei keverednek a modern élet megnyilvánulásaival.

Nézzünk körül az Akropoliszról, majd átmegyünk a teljesen fehér márványból épült, 60 ezer személyt befogadó olimpia stadionba; az újkori olimpiák első stadionjától, nagyot „lépve” a régi Olympia városának „Szent ligetét” járjuk be, ahol a bajnokokat ünnepelték.

Húzd most az ujjadat a térképen, meredeken északi irányba, át a Korinthoszi-öblön Görögország nyugati partszegélyével párhuzamosan egészen Dodone-ig a másik híres és hírhedt jóshelyig. Innen nyugatra fordulunk, hogy Igumenitsa-nál tengert érjünk, és hajóval Korfu szigetére menjünk. Korfuból, az Otrantói tengerszoroson át 8 órás hajóúttal Brindisibe jutunk. A kék Adria partján futtatjuk majd motorunkat Pescarán, Anconán át Riminiig, ahol rövid időre betérünk a világ legkisebb köztársaságába, a sasfészekként hegycsúcsokon fekvő San-Marínóba. Ravenna mozaikcsodái után csak pillanatokra látogatunk be Velencébe, hogy mielőbb Triesztbe érjünk, és egy háromszáz kilométeres „ugrással”, keresztül a Karszt hegységen elérjük hazánk határát. Ezt szeretném!

— Elzsibbadt az ujjam, amíg végére értem a térképen. Mi lesz ha ezt végig is kell ülni a valóságban? — nyilatkozott nejem az útvonalról.

— Ne panáskodj, mintegy ezer kilométerrel rövidebb lesz, mint az észak-európai túra volt.

A Danuvia — 50 ezer kilométer után először fúrva és generaljavítva, 1970-ben jól bejárva, majd egy közel 4000 km-es NDK-beli úttal „bemelegítve” — felkészülten várta az új, előreláthatólag 7500 kilométernyi utat.

Három héttel az indulás előtt végre sikerült utánfutóval is levizsgáztatni, így most már nem kellett „ügyeskedni”, hanem szabályszerűen léphettük át a határt. Megjegyzésként csak annyit hallottunk: „Melege lesz még ennek a kis motornak!”

Ezt mi is tudtuk...

(Folytatjuk)

Bús Antal

# AUTÓPÁLYÁN - AUTÓÚTON



**A**z évről évre szélesebb méreteket öltő turizmus és a hétvégi kiránduló-forgalom lebonyolítása — főleg a városból való kivezetésének és oda visszatérésének minél zökkenőmentesebb megoldása — világviszonylatban is mind nehezebb feladat elé állítja a szakembereket.

A kapcsolódó szakágak ezirányú tevékenysége mellett az érintett rendőri szervek is fokozott erőfeszítéseket tesznek, hogy a kiránduló útvonalak, ezen belül is főleg az M-7-es autót forgalmának biztonságát és minél zavartalanabb áramlását elősegítsék.

**AZ ÜNNEPI ÉS MUNKASZÜNETI NAPOK** a fővárosból való tömeges elutazásokat hozzák magukkal. Az utazásoknak egy-egy időpontra koncentrációját különböző tényezők befolyásolják. Így többek között az időjárás viszonyok, szabadságolások egybeesése, szabadszombatok alakulása, a gépjárművel érkező külföldi turisták száma, az üdülőkben történő turnusváltások stb.

Az említett tényezők a forgalom ritmusában lökészerűen jelentkeznek, nem hagyhatók figyelmen kívül és a forgalom biztonságához fűződő érdekekkel kapcsolatos intézkedéseket ezek figyelembevételével kell megszervezni.

A hétvégi szezonális forgalom vegyes jellege abban is megnyilvánul, hogy a városi forgalomból elővárosivá, majd országúti forgalommá válik, és a visszaáramlásnál ez a folyamat ellentétesen ismétlődik meg. A kifelé haladást a fokozatosan nagyobb sebesség lehetősége jellemzi, amely — figyelemmel arra, hogy a járművezetők többségükben általában pihenten indulnak — könnyebb asszimilálódást eredményez, mint a visszatérés, amikor is a kialakult nagyobb haladási sebességről a korlátozott városi normákhoz kell alkalmazkodni.

A városból való kiáramlás egyébként is lényegesen megosztottabb időben megy végbe, mint a visszatérés, amely sok esetben 5—6 órára koncentrálódik, és kihatásai a belső területeken is éreztetik hatásukat. Így szükségessé teszik a forgalmasabb csomópontokon és egyes útkereszteződésekben a forgalomirányítás rugalmas alkalmazását is.

Az elmúlt évek és az idei szezon alatt szerzett tapasztalatok is azt mutatják, hogy a közúti közlekedés terén végbement nagyarányú fejlődés mellett az M-7-es autópályán és autóúton bekövetkezett forgalomnövekedés jelentősen meghaladja az ország egyéb nagyforgalmú útjain kialakult értékeket. Szemléltetik ezt a július 11-i vasárnapon végzett forgalomszámlálás adatai is, amelyek szerint az autópályán 19 és 20 óra között közel 2500 gépjármű haladt Budapest felé, 18—22 óráig pedig 8667 volt a fővárosba tartó járművek száma.

**AZ ILYEN MÉRETŰ FORGALOM** érzékelésére említést érdemel, hogy nemzetközileg elfogadott szakirodalmi adatok szerint nagy forgalmi kapacitású utakon egy forgalmi sávon és azonos irányba óránként 2000—3000 személykocsi elhaladása forgalmi telítettséggel határos sűrű forgalomnak értékelhető.

Mindezek felvázolásával érzékeltetni kívántuk a hétvégi — ma már esetenként hasonlóképpen hétköznapi is — üdülő- és kiránduló-forgalommal összefüggésben kialakuló objektív körülményeket, amelyekből következik, hogy az ilyen méretű és intenzitású forgalom az

illetékes szervektől szakszerű intézkedéseket, a közlekedés résztvevőitől pedig kultúrált és fegyelmezett magatartást kíván meg. Köztudott, hogy a mind nagyobb sebességre képes kocsik birtoklása, a gép feletti uralkodás lehetősége az emberek egy kisebb részét a sebesség megszállottjává teszi, így a közlekedés többi résztvevőjére nézve veszélyessé válik. Hozzájárul ehhez az a körülmény is, hogy a közlekedő ember alkalmazkodó képessége, közlekedési ismereteinek színvonala a gyorsütemű technikai fejlődéssel nehezen tud lépést tartani.

A kultúrált közlekedés egyik igen fontos követelménye viszont, hogy a résztvevők egymás ezirányú tevékenységét udvariassággal és megértéssel segítsék elő.

A forgalom áramlásának minél kedvezőbb lefolyása érdekében az illetékes szervek — a KPM Közúti Igazgatóság Autópálya Felügyelősege, a Magyar Autóklub segélyszolgálat, az illetékes rendőri szervek stb. — feladataik összehangolásával, egymás munkájának segítségével igyekeznek biztosítani a Balatonra irányuló nagyméretű forgalmat.

Az útvonalakon a forgalom dinamikai követelményeinek megfelelő jelzések találhatóak, amelyek biztosítják a járművezetők részére a szükséges információszerzést.

**AZ AUTÓÚT FORGALMÁRA** hátrányos hatással van a részt vevő járművek heterogén összetétele is. Ez tapasztalható a személyautó-kategórián belül is a különböző típusú és teljesítőképességű kocsik sokféleségében, de különösen problémát jelent a tehergépkocsik, autóbuszok sok esetben forgalmat akadályozó közlekedése. A nehezebb járművek által előidézett torlódások főleg emelkedőknél fordulnak elő, amikor mögöttük kocsisorok gyűlnek össze.

A forgalom biztonságának és minél kifogástalanabb lefolyásának biztosítása érdekében születtek azok a korlátozó rendelkezések is, amelyek egyrészt állandó jelleggel, másrészt a hétvégi, illetve ünnep előtti és ünnepnapon időpontokban tiltanak ki egyes járműkategóriákat a szóban forgó utakról.

Az állandó jellegű korlátozások általában közműterek, így azok felsorolása nem lenne indokolt. Említést érdemel azonban ezen a kategórián belül a megállási tilalom és a gyalogosok magatartása, mivel a szabályozó rendelkezések figyelmen kívül hagyása ezeknél a leggyakoribb.

**A GYALOGOSAN KÖZLEKEDŐK KÖZÖTT IS** feltehetően széles körben ismert az a szabály, hogy autópályán és autóúton gyalogos nem tartózkodhat. Ez a szabályozás a forgalombiztonság érdekeit szolgálja, mivel ezeken az utakon lehetőség van a nagyobb sebességgel való haladásra, így a váratlanul felbukkanó gyalogos — autóstoppos — a közlekedés biztonságát nagymértékben veszélyezteti, és a megállási tilalom ellenére a járművezetőt szabálysértő cselekményre kényszeríti. Ezek a magatartások igen balesetveszélyesek, amire az elmúlt évben több baleset szolgáltatott szomorú példákat. A gyalogosok többsége ismeri ezeket a szabályokat, amit az is bizonyít, hogy amikor az egyik felüljáróhídnál két személy gyalogosan kívánt az autóúton áthaladni, először alaposan körülnéztek, — hogy megállapítsák: van-e a közelben rendőr. Amikor látták, hogy van, visszafordultak és a felüljárón mentek át. Az ilyen szerelést véden irányba viszi képviselőit, akik figyelmen kívül hagyják, hogy a közlekedés szabályait nem a rendőr jelenléte, hanem a balesetek elkerülése miatt kell betartani.

Amint arról már említés történt, az autópályán és autóúton a gépjárművek részére a szegélyvonalon belül megállási tilalom van. Szabálysértést követ el az a gépjárművezető, aki pl. autóstoppos felvétele céljából megáll, de ezen túlmenően, ha kocsiszlop alakul ki, láncolat baleset előidézőjévé is válhat.

A szegélyvonalon kívüli részre várakozási tilalom vo-

natkozik, de előfordult, hogy autóbusz félreállva várokozott, utasai az út szélén és az útmenti résekben tartózkodtak, holott a közelben, látóvonalon belül kiépített pihenő, illetve parkolóhely lett található.

**AZ IDEIGLENES KORLÁTOZÁSOK** módosítására a közeműltban került sor. Ezek szerint június 1-től szeptember 30-ig szombaton és munkaszüneti nap előtti napon 14 órától vasárnap és munkaszüneti nap 22 óráig — a nemzetközi forgalomban közlekedő gépjárművek kivételével — háromkerekű rokkantszállító gépjárművel, tehergépkocsival (a KRESZ szerint e fogalomkörbe tartozik a teherautó, vontató, nyergesvontató stb.) és pótkocsis autóbuszal az M—7-es autópályán közlekedni tilos.

Meg kell jegyezni, hogy ez a korlátozás a balatoni forgalom tehermentesítését célozza, így az autópályára és az M—1-es autóra az általános, vagyis az állandó jellegű korlátozások vonatkoznak.

Az intézkedés a már említett sűrű forgalom miatt annál is inkább szükségszerű volt, mert a hétköznapi forgalomban is gyakran okoznak torlódást a nehezebb gépjárművek, de a nagyobb probléma különösen a hét végén jelentkezett.

Örvendetes jelenség viszont az utóbbi időben, hogy egyre több tehergépkocsi és egyéb, az átlagosnál lassabban közlekedő gépjármű vezetője a mögötte felgyülemelő személyautók részére jelzéssel és félrehúzóással igyekszik lehetővé tenni az előzést. Az ilyen kulturált közlekedést elismeréssel kell üdvözölni, és érvényesülését minél szélesebb méretekben elősegíteni. Ritkábban ugyan, de előfordul olyan jelenség is, amikor egyes gépjárművezetők az előzést az úttest közepére való húzóással vagy a sebesség fokozásával próbálják akadályozni.

**A HÉTVÉGI FORGALOM** jellemző sajátosságait és a közlekedéssel kapcsolatos magatartásokat vizsgálva indokolt szólni még a következőkről:

Budapestről kifelé haladva a gépjárművezetőt a Villányi úttól jól kiépített, többsávos párhuzamos közlekedésre alkalmas útszakasz fogadja. A forgalom első megtorpanása a Hamzsbégyi úti felüljárónál következik be, amit a legtöbb esetben a gépkocsisor elején haladó bizonytalanok gépjárművezető idéz elő. Ugyanis a felüljáró alól jövő forgalom részére két forgalmi sáv biztosítva van, így a Budaörsi útról érkezők a harmadik bevezető sávon az általános óvatossági követelményeknek megfelelő körültekintés után — ha az említett sávban jármű nincs — behajthatnak.

Tapasztalható már ezen az úton is, az út jellegének és állapotának előnyeiből adódóan, a versengés kialakulása: az egyik forgalmi sávból a másikba átcsapkodó ún. „kigyózó” előzések, illetve forgalmisáv-változtatások.

Az autópályára érve ugyancsak két forgalmi sáv áll rendelkezésre, de itt már nem haladhatunk a párhuzamos közlekedés szabályai szerint. Az autópályán a belső forgalmi sáv csak előzésre szolgál; persze nem zárja ki ez a szabály egy-egy autósor megelőzését, de a befejezés után a jobbszélső forgalmi sávba vissza kell térni!

E szabály megszegése gyakran abból adódik, hogy a városi, illetve elővárosi forgalomból kiérve a gépkocsivezető a forgalmi kötöttségek alól felszabadulva érzi magát, és mivel itt szembejövő forgalommal nem kell számolni, a maximális sebesség elérésére törekszik.

**A SEBESSÉG HELYTELEN MEGVÁLASZTÁSA** pedig már igen sok balesetet okozott, de különösen veszélyes, ha az úttest nedves felületű. Közlekedési körökben ismeretes az ún. aquaplaning jelenség, amelynek lényege,

hogy a gépkocsi kerekei alatt egy bizonyos sebesség elérése után — esetenként már 60 km/óránál is előfordulhat — vízfilm képződik, és a kocsi kormányozhatatlanná válik, ennél fogva haladási irányát a fellépő erőhatások befolyásolják. Ennek következtében fordul elő, hogy az autópályát elhagyva, az elválasztó sávon keresztül a szembejövő gépjárművel összeütközik. Ilyen jellegű balesetre több példát is lehetne említeni, amelyek mindig súlyos, illetve halálos kimenetelű sérülést eredményeztek.

Az autópályán a legveszélyesebb és leggyakoribb baleseti ok a szabálytalan előzés. Ezzel kapcsolatosan, egyes balesetekkel összefüggésben és egyébként is gyakran hangzott el kommentár. Hangsúlyozni kell, hogy az előzés nem kötelező, de nem is szégyen, ha más kategóriába tartozó és nagyobb teljesítőképességű kocsi a járműünket megelőzi.

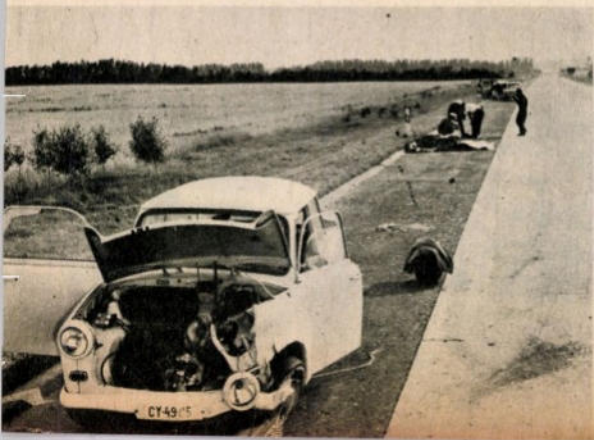
**AZ ELŐZÉS** megkezdése előtt alaposan fel kell mérni, hogy az ismert öt előfeltétel megvan-e. Külön alá kell húzni, hogy csak az öt feltétel együttes megléte esetén szabad belekezdeni az előzésbe. Gyakori eset, hogy elmulasztják a mögöttes forgalom helyzetéről való meggyőződést, vagy a szembejövő forgalom sebességét helytelenül itélik meg. A legtöbb problémát talán mégis az utolsó feltétel — a visszasorolási lehetőség — okozza. Ne bízzuk magunkat arra, hogy majd valaki az oszlopban haladók közül megértő lesz és beenged, mert ez igen veszélyes lehet. Nagyon helytelen magatartás az is, amikor azért előzünk, mert az előttünk haladó is ezt teszi, és így egymás kocsijának árnyékában a másik jármű vezetőjét hozzuk balesetveszélyes helyzetekbe.

Az autópályán kialakult haladási sebesség ez évben már oszlopban is 80—100 km/ó között mozog. Sűrű forgalomban való haladás esetén ez általában csökken, és ha a forgalom ritmusa a 60 km/ó sebességnorma alá esik, illetve tovább csökken, eléri azt az alsó tűrési határt, amikor a járművezető érthetően ideges lesz, ami azt eredményezi, hogy a rákényszerített kötöttségből kitörni igyekszik, és ezzel veszélyes helyzeteket idézhet elő.

Előfordulhatnak természetesen előre nem látható akadályok — pl. autópályahiba, közlekedési baleset stb. —, amikor nem várt korlátozásokra, esetleg a forgalom elterelésére, a későbbiek folyamán részleges, vagy teljes egyirányúsításra is sor kerülhet. Ilyen esetekben a járművezetőktől türelmet és megértést várunk, és főleg azt, hogy a kijelölt irányba megállás nélkül haladjanak tovább az egyébként is elkerülhetetlen forgalmi torlódások csökkentése érdekében.

A vázolt körülményekből fakadóan a közlekedési rendőri tevékenység kettős feladatot kíván megoldani. Egyrészt a durva szabálysértések elkövetőinek kiszűréseivel és megfélemezésével a forgalom biztonságát növelni, másrészt a forgalom folyamatosságát minél kedvezőbbben biztosítani. E kettős cél érdekében változtatjuk és módosítjuk az alkalmazott módszereket. A fő cél azonban a forgalom figyelésének és ellenőrzésének bármilyen variációjában az, hogy a közlekedés résztvevőire is veszélyt jelentő személyek tettenérése és a velük szemben való törvényes intézkedések elvégzése mellett a pihenésre és kikapcsolódásra vágyók, a szabályokhoz és a kialakult forgalmi szituációkhoz reálisan alkalmazkodó többség kulturált közlekedését elősegítsük, illetve biztosítsuk.

Sipos István r. őrnagy  
BM Közlekedési Csoportfőnökség



Június 11-én és 15-én, a Balatoni úton bekövetkezett tragédiák helyszínét tükrözik a megrázó fotók. Az indokolatlan előzés, a felelőtlen száguldozás ismét és ismét a vétkesek — és ártatlanok! — életébe került. Miért?



# ÖT HALOTT AZ AUTÓPÁLYÁN

A közelmúltban hozott eredményt a vizsgálat az autópályán május 28-án történt tömegszerencsétlenség ügyében, amely öt ember életét követelte.

**Faragó István**, a Fővárosi Autótaxi Vállalat gépkocsivezetője zuhogó esőben, vizes úton körülbelül 80 kilométeres sebességgel hajtott Budapest felé. Rajta kívül még hárman foglaltak helyet a Volgában. Nyolc kilométernyire a fővárostól azután olyasmi történt, amelynek gyors, villanásszerű részleteit már csak a szemtanúk tárhatták fel, a balesetet szenvedettek ugyanis valamennyien meghaltak. Hárman mindjárt a helyszínen, egy személy a mentőkocsiban, Faragó István pedig napokkal később a kórházban hunyt el.

## A gypsávon keresztül

Az autópályán közlekedő járművezetők hirtelen arra lettek figyelmesek, hogy a JL-05-21 rendszámú Volga váratlanul megpördül, majd átsiklik az autópályát kettéválasztó gypsávon, és nekivágódik a szemben haladó AD-86-87 rendszámú Warszáwnak. Ebben a pillanatban kizuhant belőle és szörnyethalt az egyik utas. A Volgát pedig a szörnyű lendület ereje továbbrepítette, egyenesen egy ugyancsak szemben közlekedő 72-es csuklós autóbussznak. Az ütközés hatalmas ereje az útra vágta a Volga két utasát is, akik agyonzúzták magukat. A Volgában, a Warszáwában és az autóbusszban keletkezett összes anyagi kár: mintegy 135 000 forint.

Már a helyszínen vitathatatlaná vált, hogy a balesetért **Faragó István**, a Volga sofőre a felelős, mert nem az út- és forgalmi viszonyoknak megfelelően hajtott, így elvesztette a járműve feletti uralmát. Az ügy teljes tisztázása érdekében azonban műszaki szakértők bevonása vált szükségessé. Egyebek között olyan kérdésekre vártak választ: nem kormány- vagy fékhiba okozta-e a szerencsétlenséget? Lényeges volt például egyebek között annak eldöntése, hogy: a zuhogó esőben a vizes úttesten levő vízfelület befolyásolhatta-e a Volga gépkocsivezetőjét a kormányzásban?

## A „vízfilm”

**Frank György** okleveles gépjárműmérnök, igazságügyi gépjárműszakértő megállapította, hogy bár a fékberendezés erősen kifogásolható, ez nem előzménye és nem is következménye a balesetnek. Ellenben kimutatta, hogy a gumiabroncsok futófelületének állapota nem volt kielégítő, holott a mintázat mélysége a forgalombiztonság szempontjából döntő. A gépkocsira menet közben ugyanis oldalirányú erők is hatnak (például oldalszél). A gumiabroncs ily módon iránytartó feladatot is ellát. Ezt azonban csak akkor képes betölteni, ha mintázata nincs lekopva, vagyis megfelelő mélységű.

„Száras úttesten nincs nagy különbség az új és a kopott gumiabroncsok futási tulajdonságai között, azonban ez a különbség nagymértékben megnövekszik nedves útfelületen — folytatódott a szakértői megállapítás. — Az elhasznált futófelületű gumiabroncsok súrlódási tényezője nedves úton csökken. A kopott gumiabroncs felülete 50–60 kilométeres sebességnél (tehát esetünkben) kép-



telen kiszorítani az úgynevezett vízfilmet a gumi és a pálya közül. Így szinte nincs is kapcsolatban a kerék a talajjal, mert közte egy bizonyos vízréteg alakul ki. Ennek következtében már minimális nagyságú oldalirányú erő is jelentős farolást képes előidézni. De az állandó oldalszél megszűnése is veszélyes a nagy sebességnél, ha a gépkocsivezető nem rendelkezik megfelelő rutinnal. Gyakorlatlan gépkocsivezető ugyanis fokozatosan az oldalszéllel szemben fordítja a kormányt, e ténykedését szinte észre sem veszi. Amikor azonban az oldalszél megszűnik, marad az oldalkormányzás, s a nagy sebességgel rohanó kocsival valószínűleg kitör az egyenesből, anélkül, hogy vezetője bármit is tett volna. Ezt még elősegíti, ha az útburkolat síma, vagyis a felületi érdessége nem megfelelő.” A szakértői jelentés azt is leszögezi, hogy: „Az úttesten levő vízfelület és a kopott gumiabroncsok befolyásolhatták a személynélvező kormányzását, egyenes haladását”.

E szakértői vizsgálat a bal mellsőgumin durrdefektusos hasadást fedezett fel. További kérdésként merült fel tehát, hogy ez a baleset előtt, vagy azután keletkezett-e, mert amennyiben a szerencsétlenség előtt lyukadt ki a gumi, akkor ez a karambol egyértelmű oka.

Az ezt követő szakértői vizsgálat leszögezte: „A vizsgálatra küldött gumiabroncsos és belső gumin levő anyagfolytonossági megszakadások éllel bíró vastárgyától, feltehetően megrongált gépkocsi karosszériájától keletkeztek — nem durrdefektus származékai.”

Egyértelműen eldőlt, szakértő is igazolta tehát, hogy a baleset keletkezésében döntő mértékben emberi mulasztás, nem pedig műszaki hiba játszott közre. Faragó István végzetesen fizetett a Kresz 57. §-a elleni vétségéért, azért, hogy a mostoha időjárás, a felhőszakadás okozta kedvezőtlen útviszonyok ellenére nem csökkentette a sebességet oly módon, hogy járművének ura maradhasson, és — a halálba rohant! Persze, nem kevésbé emberi hibának számítható és nagymértékű felelőtlenségre vall, hogy a Volgára nem kielégítő állapotú köpenyt szereltek fel. Az ezzel kapcsolatos felelősség kivizsgálása még folyamatban van. Mint ahogy ugyancsak vizsgálják még, hogy az útpálya mennyiben befolyásolhatta a tragédiát. Ez a szörnyű közúti tragédia öt ember halálának árán mintegy magyarázatot arra, miért történik mostanában gyakorta éppen a síma, egyenes utakon egyre több súlyos közúti baleset. Ez nagy figyelemre, körültekintésre int.

És — a sok egyéb között — felvetődik még az a kérdés is: nem maradt volna-e életben a baleset nem egy áldozata, ha történetesen védőövet használ, amely megakadályozta volna, hogy a kocsi az úttestre zuhanjon.

Pless Zsuzsa



A Volga-taxi bal hátsó abroncsa. A futómintázat átlagmélysége: 0,00 milliméter...





# Itt így közlekedünk

Evek óta épülget a Soroksári út. És még ki tudja, meddig?... Ha elkészül a Közvágóhíd környéke, következnek a Boráros tér. Egy ideig — jó ideig — tehát számolnunk kell ebben a körzetben, ezen a fontos útvonalunkon is forgalmi akadályokkal, terelésekkel. Eppen ezért nem sok okunk van arra, hogy becsmételjük a **SOROKSÁRI ÚT ÉS HÁMÁN KATÓ ÚT KERESZTEZŐDÉSÉBEN** működő jelzőlámpát, mert ha nem itt, akkor néhány perc múlva amott kell vesztelnünk, vagy dőcögnünk végeláthatatlan konvojba ékelődve.

Az biztos, hogy a jelenlegi programnál jobb is elképzelhető a jelzőlámpa vezérlésére. Elaprózott a periódusidő, amit viszont a Hámán Kató útról a Soroksári útra kanyarodó villamos indokol.

Mindaddig tehát, amíg a 24-es villamos itt közlekedik, túl sok javulás nem várható. Annyit azonban már most is megállapíthatunk, hogy a zöld idők a forgalom nagyságához viszonyítva rövidek. Különösen a Soroksári útról a Hámán Kató útra kanyarodóké. Jóllehet a periódusidő nyújtásával az átengedhető járműszám nem növelhető egyértelműen, erre a biztonsági okok miatt azonban mégis nagy szükség lenne. A rövid tartamú zöld után a legtöbb esetben még a kocsioszlop gyorsuláskor következik a sárga jelzés, és emiatt gyakorlik a hirtelen megállások. Az elmúlt évben itt bekövetkezett 48 jelentősebb baleset fele is ilyen tényezőkre vezethető vissza.

A Boráros tér felől a két külső forgalmi sávon az egyenesen haladók, a belsőben pedig a balra kanyarodók (a Hámán Kató útra igyekvők) helyezkedhetnek el. Ellenkező irányból a két belsőben az egyenesen tartók, a külsőben pedig csak a jobbra kanyarodók mehetnek. A Hámán Kató útról, a kereszteződés „T” alakjánál fogva csak jobbra és balra mehetünk. Itt mindjárt meg is jegyezzük, hogy a jobbra kanyarodókra (a Boráros tér felé igyekvőkre) a jelzőlámpa nem vonatkozik, csupán a Sorok-

sári úton haladó járművek és gyalogosok elsőbbségére kell ügyelni.

A jelzőlámpák a rajzon feltüntetett pontokon találhatók, konzolon befüggesztve, vagy saját oszlopon, a Boráros tér felőli menetirány kivételével előjelezve. A négyfázisú jelzőlámpa a következő irányoknak biztosítja a szabad utat:

**Az elsőben:** a Soroksári úton mindkét irányban egyenesen. A gyalogosok a Hámán Kató úti torkolatot keresztezhetik.

**A másodikban:** a Soroksári útról balra nagy ívben a Hámán Kató útra. A gyalogosok a kanyarodó úttest kivételével mehetnek a Hámán Kató úti torkolatban.

**A harmadikban:** a villamosok kanyarodhatnak a Hámán Kató út—Soroksári út irányába. A villamos pályatestek kivételével a Hámán Kató úti torkolat gyalogátkelőhelyein mehetnek a gyalogosok.

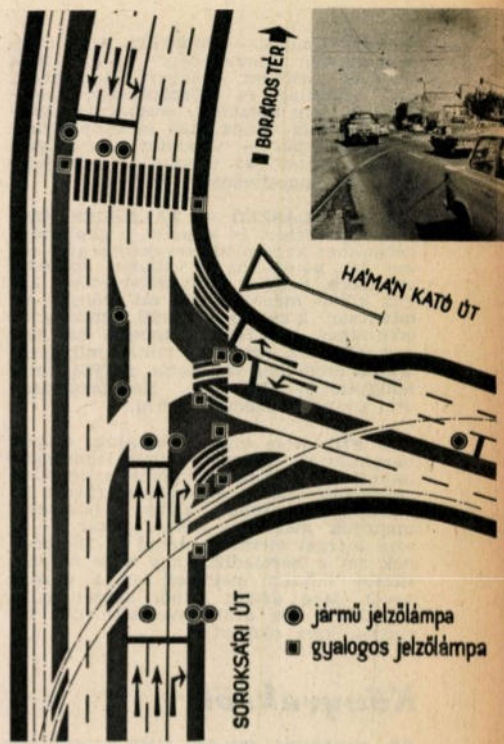
**A negyedikben:** balra kanyarodás a Hámán Kató útról a Soroksári útra, és jobbra a Soroksári útról a Hámán Kató útra. Ugyanekkor a gyalogosok a Soroksári utat keresztezhetik.

A kereszteződésben különösen ügyelni kell, mert a fázisok eltoltak, egymásba „csúsztatottak” és ezért a szembejövő vagy a szomszédos kocsisor mozgása ne tévesszen meg bennünket.

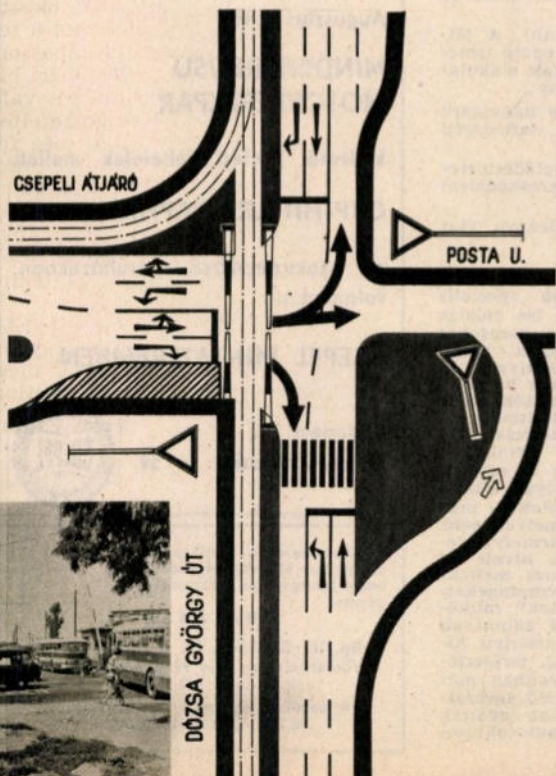
A Hámán Kató út torkolatában az igen hosszú gyalogátkelőhely több fázisban kapja a szabad utat. A gyalogosok ügyeljenek, hogy mindig szemben a következő jelzőlámpa zöld jelzésére lépjenek le, így nem érheti őket baleset.

A Soroksári útról a Hámán Kató útra jobbra kanyarodóknak ikerjelző áll rendelkezésükre. Ennél a jelzőlámpánál mindig a zöld nyíl világításakor, annak irányában szabad haladni. A bal oldali lámpa az egyenesen haladóké, a jobb oldali pedig a jobbra kanyarodóké.

Említést érdemel még a Hámán Kató út torkolatában levő konzolon befüggesztett előjelző. Ez csak akkor ad tilos jelzést, ha villamos halad át az úttesten



a Soroksári út felé. Különösen vigyázzunk tehát, hogy a tilos jelzésen ne haladjunk túl, mert ez a villamossal való nemkívánatos találkozást jelentheti.



Nagyon kevés szó esik a peremkerületi útkereszteződésekről. A **XX. KERÜLET DÓZSA GYÖRGY ÚT—CSEPELI ÁTJÁRÓ TALÁLKOZÁSA** is a baleseti és közlekedési szempontból egyaránt kedvezőtlen rangsorolása miatt hívta fel magára a figyelmet. Ebben az aránylag egyszerű kereszteződésben a HÉV-forgalom okozza a fő problémát. A Dózsa György út főútvonal, tehát a Csepeli átjárón és a Posta utcán érkezők elsőbbséget kötelesek adni az ott haladóknak. Csepel felől jövet a járművek kihúzódnak a vágányokig és nagyon sokszor csak a vágányokon állva tudják az elsőbbséget biztosítani. Ez így csak akkor okoz problémát, ha szerelvény közeledik, és megkezdik a sorompó leeresztését. Ilyenkor a járművek vezetői pánikszerűen menekülni igyekeznek, még az elsőbbségi szabály megsértése árán is. Persze, hiszen senki sem érezné magát jól ott a síneken, a lezárt sorompók közé zárva, amikor ráadásul még a gyorsvasút is tempósan közeledik. Az ilyen pánikszerűen menekülővel való ütközéseket a főútvonalon jövők élbolya gyors megállással még csak el tudja esetleg kerülni. De akik mögöttük jönnek — esetleg szorosan felzárkózva —, nem számolva erre a gyors megállásra (esetleg onnan még nem is láthatják előre a várható helyzetet), az előtük leblokkolóba futhatnak. Futnak is, elég gyakran.

A gépjárművezetők közül valószínűleg kevesen tudják, hogy amíg a sorompó nem kerül vízszintes fekvő helyzetbe, addig a HÉV-szerelvény sem kaphat szabad jelzést. No, ezzel természetesen távolról sem azt akarjuk szorgalmazni, hogy nyugodtan veszteljenek a síneken, míg csak akarunk, hanem arra szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy csak a biztonságos körülmények után hajtsunk rá a főútvonalra!

# Az **am** válaszol

**SZABÓ LAJOS — SZEGED.** Már megszűnt a régi „korengedély”. Minden 16-ik életévét betöltött magyar állampolgár, aki orvosilag és közbiztonsági szempontból erre alkalmas, eredményes gépjárművezetői vizsga után megkaphatja a motorkerékpár — valamint a mezőgazdasági vontató és traktor — vezetésére érvényes jogosítványt.

**GÓCZAN LASZLÓ — ZALAEGERSZEG.** 1. A billettésért és hasonló, a gépjárművezetéshez kapcsolódó tevékenységért akkor jár pótdíj, ha a vállalati kollektív szerződés, vagy a gépjárművezetővel kötött külön megállapodás ezt előírja. Altalánosan kötelező érvényű rendelkezés erre nincs. — 2. Ha egy kocsiba más motort akarnak szerelni, mint amellyel a gyár eredetileg szállította, a KPM Autófelügyeletől (Bp. VI., Népköztársaság útja 8.) kell engedélyt kérni.

**HIÚ FIÚ.** Nem vitának szánjuk, csupán megemlítjük, hogy a világ legrágább motorkerékpárjain is legfeljebb két viszapillantó-tükört találunk, márpedig ha valamelyest több előnyt jelentene, mondjuk még egy tükör, akkor — és erre mérget mernénk venni — felszerelnék azt a harmadikat, vagy akár hatodik tükört (hiszen megfizeti az a gazdag vevő). Meg aztán: miből készültek az Ön tükröi, ha azok elvesztése 1200 forintnyi kárt okozott?

## Könyvekről

**DR. NEMESDY ERVIN:** Utak és autópályák pályaszerkezete (Műszaki). A hazánkban megindult építési folyamat meggyorsításához és megfelelő minőségének biztosításához nyújt nagy segítséget a szép kiállítású kötet.

**DR. HABUDA ZSIGMOND:** A gépjármű vezetésének és karbantartásának biztonságtechnikája (Tancsics). Második kiadásban jelent meg a sok ábrával illusztrált zsebkönyv, amely a gépjármű mozgásvizsgálatát, a gépjárművezető, a gépjármű és az útviszonyok egymásra hatását, a gépjárművek szerkezeti biztonságát tárgyalja tudományos-népszerű stílusban, és különösen hasznos tanácsokat ad a biztonságos vezetéshez.

**EMBER MÁRIA:** München (Panoráma). Európa legszebb városainak egyikét mutatja be a turisták számára, Magyarországon még nem ismert részletességgel. A sok kép és térkép biztonságos tájékoztatást nyújt.

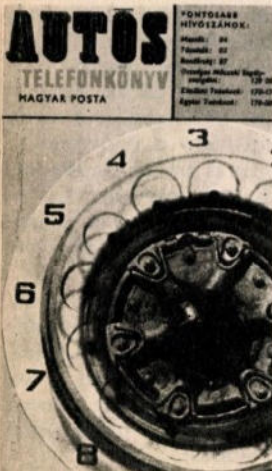
**GUSTAV JANOUH:** A nevető bíró (Gondolat). Jaroslav Hasek életrajza — a Svejk alakjának megteremtőjéé, akinek élete legalább annyira kalandos és harcos, mint az általa életre keltett halhatatlan figuráé.

**DR. VÁRKONYI PÉTER:** Magyar-amerikai kapcsolatok 1945—1948 (Kossuth). A Minisztertanács Tájékoztatói Hivatalának vezetője, a neves újságíró jórészt eddig ismeretlen dokumentumok alapján mutatja be az USA és hazánk kapcsolatainak alakulását a háború utáni években. Helyenként izgalmasabb, mint egy kémregény...

**PAUSZTOVSZKIJ:** Fehér szivárvány (Európa). Irodalmi „kispasztika”: egy nagyszerű író vall a vele kapcsolatba került emberekről s a körülötte élő tájakról, természeti jelenségekről.

**CSATKAI ENDRE:** Cégerek (Corvina). A boltosok, iparosok cégereit művelődéstörténeti, népművészeti érdekességek. A 70 képpel illusztrált kötet egyben a kereskedelem és az ipar régi reklámmódszereiről, szokásairól is tudósít.

**TÓTH ESZTER:** Apu (Móra). A halhatatlan lírikusról, Tóth Árpádról vall leánya, akit ugyancsak lírai alkatú írónként szerettünk meg. Irodalmi ritkaság!



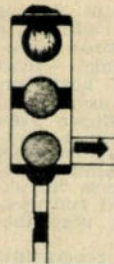
Bemutatták a sajtónak a Posta legújabb speciális szolgáltatását, az Autós Telefonkönyvet. A 144 oldalas kézikönyv több mint 3500 — autósokat-motorosokat érdeklő — címet és telefonszámot tartalmaz. Eddig Európa egyetlen országában sem készítettek ilyen. Jó útítársa lesz az autósoknak, amikor az ország bármely pontján a különböző szakmai cégek; autójavítók, szervizek, benzinkutak, vendéglátóipari létesítmények, kempingek címét, telefonszámát és nyitvatartási idejüket keresik. A postai szolgáltatást tartalmazó tájékoztatóból megtudhatjuk, hogy ma már az országban több mint 1300 helyen — elsősorban olyan községekben, ahol korán bezárnak a postahivatalok — működnek éjjel-nappal nyilvános telefonok, amelyek nem csupán segélykérésre, hanem az ország bármely telefonfelhívójával való „R” beszélgetésre (a hívott fél fizeti a beszélgetést) is használhatók. Színes mellékletben megtalálhatók a Kresz-táblák, a kempingeket, a balatoni úthálózatot és a „sárga angyalok” működési körzetét, az Autóklub segítségnyújtási állomásait is jelölő térképek. A 100 ezer példányos kísérleti kiadvány augusztus első felében jelenik meg, terjesztését az Állami Biztosító Vállalat. Jövőre azonban már 500 ezer példányban szeretnék kiadni, az első sorozattal szerzett tapasztalatok alapján még több adattal, gazdagabb tartalommal. Ehhez kéri az autósok-motorosok hozzászólásait, javaslatait.

**SZANTÓ JÁNOSNÉ — EGER.** 1. A gépjárműadó fizetési kötelezettsége annak a hónapnak az utolsó napjával szűnik meg, amelyben a gépjárművet használaton kívül helyezik. Az újbóli kötelezettség pedig annak a hónapnak az első napján kezdődik, amelyben a forgalmi engedélyt kiadták. Ez tehát különbözik a kötelező felelősségbiztosítási díj fizetésétől, amely csak a forgalomba helyezést követő hónap 1-étől kezdődik. — 2. A garázsért fizetendő házadó mértéke a helyiség nagyságától függ. A városfejlesztési hozzájárulást — amely ugyan csak helységenként változik — tudomásunk szerint nem személyre, hanem az adott ingatlanra vetik ki. Minthogy egy személynek több ingatlana is lehet, jogosnak látszik, ha valakinek kétféle ilyen összeget kell fizetnie.

**MARTOS ZOLTÁN — BUDAPEST.** 1. Téved: nem csak egy helyen lehet a külföldi motorkerékpárhoz alkatrészt vásárolni, így többek között a Nagymező u. 27., valamint a Thököly út 28. szám alatti Keravill-boltokban is, a Liszt Ferenc téri szaküzletben kívül. Igaz, ennél lényegesen több üzletre lenne szükség. — 2. A Duna oldalkocsi évi termelésének csupán csekély hányada marad itthon: több mint 90%-át exportálják. Amíg a külföldi üzletfelek így igénylik a jelenlegi típust, addig aligha kerülhet sor a már évekket ezelőtt elkészült új oldalkocsi-modell sorozatgyártására. Külföldi oldalkocsit főleg a hozzávaló motorkerékpárral együtt importálnak, ezért jut ezekből kevés idegen motor mellé.

**POHLI JÁNOS — NAGYKANIZSA.** Egyelőre nincs szó a legújabb, kéthengeres Jawák behozataláról, részben azért, mert nagyon drágák.

## TALÁLJA KI...



... hogy bekanyarodhat-e jobbra, ha ilyen, zöld kiegészítőlámpával ellátott forgalmi lámpával találkozik, és a fényjelző készülékben a piros lámpa ég. Persze, az egyszerűnek látszó kérdés mögött bizonyos buktató is rejlik — és azok vesznek részt a három jutalomkönyv sorolásán, akik augusztus 13-ig hozzánk érkezett megjelölésükkel kielégítő magyarázatot adnak...

A 13-as számunkban közölt járműrésztel — amely egy modern sportkocsinak sem válna szegényére — a nemrég Monacóban is nagydíjat nyert Ikarus-250 típusú autóbussz homlokfalának eleme. Igazán örömtünkre szolgált, hogy oly sok olvasónk adott pontos választ és számosan érdekes konstrukciós jellemzést is küldtek be a magyar járműipar valóban sikeres gyártmányáról. A sorolás alapján a három jutalomkönyvet **BELOVÁRY SÁNDOR** (Bp. XVIII. Lakatos úti telep, Keszőce u. 3/c. II. 7.) — **EGRI MIKLÓS** (Mád) és **PÁLFFY JÁNOS** (Gyergyószentmiklós, Dózsa György út 6., Románia) olvasóink részére postázzuk.

**TÖBBEKNEK.** A 13. számunk „Hasznos tudni” cikkének IV. pontjában téves megfogalmazással találkozhattak. A gépjárművel külföldre utazók által köthető balesetbiztosítás nem nyújt „életbiztosítást”.

## MÉG JAVABAN TART A NYÁR, MÉG BÖVEN VAN LEHETŐSÉG TÜRÁZASRAI

Használja ki a kínálkozó alkalmat!

Augusztus 2-től

## MINDEN TÍPUSÚ MOTORKERÉKPÁR

kedvező fizetési feltételek mellett

## OTP-HITELRE KAPHATÓ

a szaküzletekben, áruházakban, valamint a

## CSEPEL MINTATEREMBEN

Budapest VI., Bajcsy-Zsilinszky út 59.

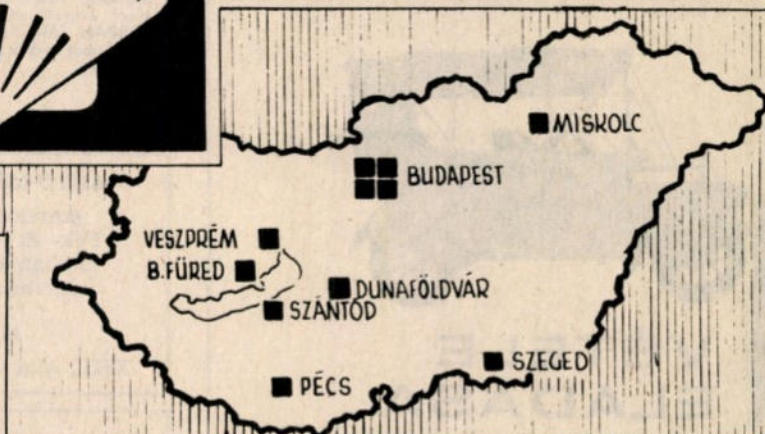


Gépkocsikerekek statikus és dinamikus kiegyensúlyozása nagy pontosságú elektronikus géppel

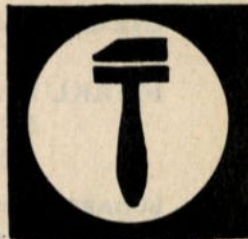
**BALASSA**

Bp. II., Szajkó u. 18. — Térégalató köz (Vörshadsereg útja 90. számnál balra)  
Tel.: 157-170

A kerekék egyensúlyi viszonyainak díjtalan vizsgálata



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



**MOTOROSOKI**  
Vízhatlan bőrerős motorosnadrág 186 Ft  
Cipzárás leberdzsek 296 Ft  
Sárga vitorlásöltöny 410 Ft  
Készíti: **FABIAN JÓZSEF**  
Bpest VII., Majakovszkij u. 1.

**AUTÓÜVEGEZÉS  
FŐVÁROSI JAVÍTÓ-SZERELŐ  
VÁLLALAT**

 **AUTÓÜVEGEZŐ  
RÉSZLEG**  
Bp. X., Kőbányai  
út 43/b.  
Telefon: 336-502

**LENGÉSCSILLAPÍTÓK**  
Skoda Octavia  
Opel Rekord  
Simca, Fiat  
Wartburg  
Trabant  
Moszkvics stb.  
javítása jótállással

**HORVÁTH L.**  
Budapest IX., Telep u. 2/c.  
(Hámán Kató út sarok)  
Telefon: 144-513

  
Összes keleti és nyugati  
**AUTÓLENGÉSCSILLAPÍTÓK**  
teljes felújítása  
gyors cserévell

**Garanciával!**  
Vidékre utánvétellel

**KEREKEGYENSÚLYOZÁS**  
legmodernebb műszerrel  
DÍJTALAN BEVIZSGÁLÁS

**„BÁRDI AUTÓTECHNIKA”  
A SZAKMA MESTERE**  
Bp. VI., Szondi u. 15.  
Telefon: 329-449


**ÚJDONSÁG!**  
**Autóülésre télen-nyáron**  
PRAKTIKUS a műbőrrel kombinált  
szőrmeülés, az

**„AUTÓPRAKT”**  
Megrendelhető a  
**Fővárosi Mértékutáni Szabóság**  
szaküzletében:  
Bp. VIII., József krt. 69.  
Telefon: 135-660  
Irányár:  
típustól függően 1400-1700 Ft

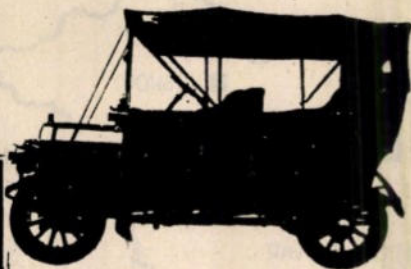
**AUTÓSZERVIZ**  
alsósósás, szírzás,  
korszerű alvázvédelem.  
Vizsgóra előkészítés, szerelés.  
**SZELECZKY GYÓZÓ**  
XVI. Műöld., Huszár u. 10.  
Telefon: 838-387

**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.**



# H A SZEMÉLYAUTÓK Z N Á L T



## VÉTELE ELADÁSA

### BIZOMÁNYI ÉRTÉKESÍTÉSE

### 2 MERKUR SZEMÉLYGÉPKOCSI ÉRTÉKESÍTŐ VÁLLALAT telepein:

**BUDAPEST XIII., Rőppentyű u. 73.**  
**DEBRECEN, Balmazújvárosi út 3.**  
**SZEGED, Vásárhelyi Pál u. 4.**  
**SZÉKESFEHÉRVÁR, Széchenyi út 94.**  
**SZOMBATHELY, Tolbuhin út 36.**

Lakosság és közületek részére személy- és tehergépkocsikra belső, külső huzatok, takarók, ponyvák hozott és saját anyagból, kívánság szerinti készítését, valamint minden típusú gépkocsira, járműre való kárpitozását, kárpit tisztítását rövid határidőre vállaljuk.

Megrendeléseket lakosságtól és közületektől az alábbi helyeken fogadunk el:

**Belső-külső huzatok, ponyvák:**

**BUDAPEST XI., BARTÓK BÉLA ÚT 115.**  
**TELEFON: 665-194**

**Kárpitozás, kárpittisztítás:**

**BUDAORS, BUDAPESTI ÚT 24.**  
**TELEFON: 662-773**

**Központ:**

**PEST MEGYEI SZOLGÁLTATÓ ÉS  
CSOMAGOLÓ VÁLLALAT**

**Budapest XII., Kékgolyó u. 6. sz.**  
**telefon: 153-689**

Minden típusú AUTÓRUGÓ javítása  
szereléssel

**VOROS ISTVÁN**

**XIII., Fáy utca 84.**  
**Telefon: 290-279**

### AUTÓFELSZERELÉSEK

VISSZAPILLANTÓ-TOKRÓK – FÜRAS NÉLKÖL ajtóra szerelhetők: Fiat, Ford, Moszkvics, Opel, Renault, Skoda, Zaporozsec, Zastava, Zsiguli stb. autókra. BEHAJTHATÓS (VW-modell) típusban is ovlát és kerékgyújtótűkkel. Nagy terhatású SZTRÁDATOKRÓK. Patent „PANORÁMA” fényezésű belsőtükrök. JAVÍTÁSOK. KETTŐZOTT védelmi biztonságú TOLVAJRIASZTÓ felszerelések, KULCCSAL ZÁRHATÓ TANKSAPKÁK, FEDÉLZÁRAK Wartburg, Zaporozsec, Zsiguli stb. típusokra.  
**JOBBAN JAR, ha a készítőnél a legmegfelelőbbet vásárolja és szakszerűen felszerelteti.**

**SÓS specialista**  
**Bp. VII., Hernád u. 13.**

### AUTÓ-MÉRŐMŰSZEREK

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

### HAUDEK

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

### 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**

### AUTÓKULCS-KÉSZÍTÉS

minden típushoz  
 Zárjavítás, nyitás

### AUTOMATA KULCSMÁSOLÓ

Allandó ügyelet. Tel.: 491-156  
**MENDELÉNYI GYORGY lakatosmester**  
 Bp. XIII., Reitter F. u. 12/a.

Ilyen még nem volt!

## MOTORKERÉKPÁR-CSEREAJKIÓ

Használt, de üzemképes, vizsgázott motorkerékpárját a BAV átveszi, s az átvételi ár beszámításával, kizárólag a CSEPEL MINTATEREMBEN a kiválasztott új motorkerékpárt készpénzért, vagy OTP-re megveheti

Részletes felvilágosítás a  
**CSEPEL MINTATEREMBEN**

**Bp. VI., Bajcsy-Zsilinszky út 59. T.: 318-150**



## Rajd Polski Első: FERJÁNCZ—ZSEMBERI

Több mint százan indultak a 31-ik Rajd Polski Rallye-n, amely nemcsak EB-futam, hanem a Szocialista Országok Kupájáért kiírt versenysorozat egyik fordulója is volt. A nehéz feltételeiről írhattak versenyen a lengyelek legjobbjai, Zasada (BMW-2002-ti) nyerte. A magyar bajnok Ferjancz—Zsemberi kettős az 1300-as Renault-Gordinivel kategóriájában a győzelmet, az összesítésben pedig a 4. helyet harcolta ki. Igen kedvező eredménnyel, kategóriájában a 4. helyen végzett a Balatoni—Sándor pár (Skoda-R), és 10. lett osztályában a Kelemen—dr. Pulváry kettős (P. Fiat). Nem kísérté szerencse a Kovács—Augusztin (NSU TTS) párost: gumidefekt miatt lekerültek az útról, és kiestek a versenyből.

A 2210 km-es útvonalat 62 időellenőrző állomás és 27 gyorsasági szakasz (305 km hosszban) tette színessé.

A benevezett 12 csapat közül a Volán SC a 2. helyen végzett az ADAC Nord-Bayern csapata mögött.

Még csak annyit, hogy az elmúlt évtizedek alatt a Rajd Polskit már jó néhány alkalommal látogatták a magyar versenyzők, de csak most sikerült először győzelemmel visszatérni. Ezt értékelte egy tanácskozáson a Volán SC vezetősége és tagsága, amikor is Kiss Dezső miniszterhelyettes, az Autóklub társelnöke a sikeres szereplés elismerése mellett további, újabb versenyfeladatok vállalására ösztönözte az egyetemleges magyar autósportot, és ehhez felkérte a sajtó támogatását is.



Az egyik gyorsasági szakaszon lőtte ezt a képet a 200 km/ó sebességgel robogó Ferjancz—Zsemberikről a krakkói fotóriporter, Aleksander Kurzius

## BÁNYAI SIKERE JUGOSZLÁVIÁBAN



Tízedszer csapott össze, ez alkalommal 10 ország 26 crossozója a jugoszláviai Pristinában azért a díszes serlegért, amelyet 1965-ben Máté Sándor is elnyert már egyszer. Az idei versenyt a televízió is közvetítette, ennek ellenére sűrű sorokban szorongtak a nézők. Simon megsérült az edzésen, ezért Bányainak egyedül kellett harcba szállnia a magyar színekért. És noha neki volt a legöregebb CZ-je, mindkét futamban jelesül csatázott, és ami döntő, győzött. A Videotonosok „apja”, Kiss Károly szakosztályvezető így számolt be.

„Ahogy visszagondolok a nyüzsgő depóra, és az ott felsorakozó új Bultacókra, CZ-kre, Maicókra, az volt a benyomásom, hogy nem sok babér terem majd itt nekünk. És hogy ez nem így lett, az a sportszerető, bátor és küzdeni tudó Bányai Józsefnek köszönhető, aki nem ismert akadályt. A jövőben azért nem ártana e sok jó tulajdonság mellé új motor is...”

## Világbajnokságot nyertek a lengyel salakozók

A lengyel szénmedence egyik kis városában, Rybnikben került sor a vaspapucsos-páros VB döntőjére, amelyen a következő országok kettősei álltak rajthoz: Csehszlovákia, Jugoszlávia, Új-Zéland, Ausztria, Skócia, Svédország és a vendéglátók. A legerősebb kettőst az új-zélandiak állították ki Ivan Mauger és Barry Briggs többszörös világbajnokok személyében. Elképzelhető, hogy kicsoda izgalmas küzdelmek alakultak ki, hiszen minden pár minden párral találkozott. Andrzej Wyglenda és Jerzy Szczański révén a lengyelek valamennyi futamukat megnyerték és 30 ponttal lettek a világbajnokok, az új-zélandi kettős 25 pontot gyűjtött, azután következtek a svédek (22), a csehszlovákok (17), a skótok (16), a jugoszlávok (10), az osztrákok (6).

A versenynek 25 000 nagyon lelkes nézője volt, akik a verseny végén elénekelték himnuszukat. A díjat a lengyel miniszterelnök helyettes, egyben a bányaiügyi miniszter, Jana Mitręgi adta át. A FIM-et az MMSZ főtitkára, Dékán György képviselte.

## SPORTHÍREK

**A JUGOSZLÁVIAI** Kroskóban találkozott az osztrák, magyar és jugoszláv salakmotoros csapat. A baráti találkozón a Perényi—Radácsi—Szabó—Szőke összeállítású magyar együttes volt sikeres, megelőzve a vendéglátókat és a szomszédos osztrákokat. Sajnos, ennek ellenkezőjéről, salakozóink vereségéről is hírt kell adni. Gyepes, Perényi és Radácsi mellé Szőke helyett Szabót állították a csapatba, amelyik a VB-előfutamon indult az NSZK-beli Rodenbachban. A bemutatkozás nem úgy sikerült, amint azt a szakvezetők várták. A legeredményesebb az NDK-csapat volt 40 ponttal, az NSZK-nak 36, az osztrákoknak 11 és a magyaroknak csupán 9 pont jutott. A közpéldőre az NDK és az NSZK csapata szerzett jogot. A döntőt Leningrádban futják.

**SZEGEDEN** még mindig nem odódot meg a pályahíány, emiatt most Kiskunlacházán rendezték meg a cross-bajnokság III. futamát, amelyen a legvalóságosabb körülmé-

nyek között kerekedtek felül a fiatalok. A 250-es géposztályban 23 indulóból 15 bírta végig a két futamot, és végül is Kiss László (ZM) győzött 2 ponttal — 2. Mohácsi J. (HSE) 4. — 3. Bányai J. Videoton 7. — 4. Reiterer L. (ZM) 7 — 5. Czuni L. (Kkf. KSC) — 6. Somogyi J. (Alu Ajka). Az 500-as kategóriában az elindult 13 versenyzőből nyolcnak volt értékelhető eredménye. 1. Závodni István (ZM) 3 pont — 2. Szép A. (ZM) 5 — 3. Kőkényesi Gy. (ZM) 6 pont.

**A 2500 KM-ES** útvonalon lefutott, EB-futamnak számító Vitava Rallye-t a Zid-Vyilit csehszlovák kettős nyerte Skoda-100 kocsival, de a következő két helyen is csehszlovák Skoda-versenyzők végeztek: a Horská—Motal és a Kec—Steuer párosok. Őket követte a dán Sandager—Brons kettős Ford Escorton. Az elindult 72 kocsiból 26 érte el a célt, a kiesettek között volt a világhírű lengyel Zasada is, BMW-kocsijának hibája miatt.

## Pedro Rodriguez



Mint pelyhes állú legényke űlt egy sportautó kormányára mögé — és a mexikói ifjú Pedro Rodriguez nevével hamarosan megismerte a sportvilágot. Tavaly lett tagja a Porsche által támogatott Wyr-csapatnak, amelyet nemegyszer segített a győzelemhez. S most, amikor egy kölcsönkapott öltözetes Ferrarival indult a nürnbergi Norisringen, kocsija eddig ismeretlen ok miatt nekiment egy falnak, s a lánghó kocsiból kiemelt versenyző a kórházban meghalt. A 31 éves rokonzenves sportember emlékeit nem felejtik el az autósport barátai.

### CÍMLAPUNKON:

Magyar himnusz a VB-n! Drapál János jobbja a 2. helyen végzett Szabó László, balján a finn bajnok, Jarno Saarinen. A versenyképeken: Drapál, Szabó, ifj. Reisz János és Juhos Árpád (Beszámoló a 30—32. oldalon)

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

INDEX: 25.108

71.6335 Egyetemi Nyomda, Budapest. — Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



ugyan majd végig Jansson volt a falkavezető, de, amint ez máskor is megtörténik, a futam végén előkerült az addig második helyen lapuló Nieto, és — győzött! Drapál MZ-jének váltója makacszkodott, és emiatt kiállt, de a kis Reisz behozta az ő MZ-jét 17-iknek. A célt 28 motor érte el. Nagy érdeklődés előzte meg a 350-ESEK VERSENYÉT, bár az egyik sztár, Phil Read a kórházban feküdt váll- és bordatöréssel. (Az edzésen Yamahájának kézfék-karja eltörtött, abban a pillanatban, amikor egy kanyar előtt lassítani akart.) A prágaiak személfénye, Bohumil Staša és a CZ-gyár négyhengeres OHC-ja volt — Ago (és MV-Agustája) mögött — a közönség titkos favoritja. A kis magyar együttes persze Szabóért szurkolt — és nem is reménytelenül, hiszen az első sorban volt a rajthelye. A kezdő kör után ez volt a sorrend az esőtől fényes célegyenesben: Ago, Saarinen, Smart, Szabó, Staša, Bult, Grasetti (most tessék figyelni!), Juhos, Reisz — és utánuk még sokan mások. Aztán a következő körben elmaradt Szabó (láncszakadás) és Agostini (műszaki hiba), majd Grasetti, később Smart is kihullott (aki Szabó legkeményebb ellenfele a VB-listán). Így lett Staša, a közönség forró lelkesezésétől kísérve második, Saarinen után. Es amire az érdekeltek — nevezetesen Reisz Őcsi és Juhos Arpi — sem számítottak, két ifjú versenyzőnk a sok VB-pontot érő 5., illetve a 6. helyen fejezte be ezt a sikálmós futamot. Volt öröm a kicsiny magyar táborban!

Az igazi szívvel-lelket melengető meglepetésre csak ezután került sor. Igaz, már az edzésen kiderült, hogy a 250-ES MEZŐNY nagy mumusa: a magyar Drapál, akinél csak az MZ-rajtja ugyan nem volt mintaszerű, de bízunk benne, hogy ragad az éibolyhoz. Képzeltetik meglepetésünket, amikor 5—6 perc múlva Drapál sűrűlt el az esőtényes betoncsíkon és — utána senki. Idegesen nézegettem a szomszédos NSZK-beli kollégáim jegyzetbe, vajon ők is a 38-as számot látták-e el-suhanni, vagy csak a szemem káprázott?! Amikorra megnyugodtam(?), akkor húzott el alattunk Sheene, majd szorosan mögötte Szabó Laci. Keservesen múltak a percek, aztán megint feltűnt, illetve eltűnt a 38-as rajtszámú motor, mögötte semmi. Azaz: Sheene helyett Szabó villámlott tova, és utána az angol, majd Jansson, Saarinen, Auer, Mortimer, Braun, Granath, Grasetti és Gould, a világbajnok, és valamivel távolabb Juhos volt az üldözőfalka sorrendje. Amikor önmagával versenyezve ismét elspricelt a sajtótorony alatt a 38-as Drapál, szomszédaim arra voltak kíváncsiak: miért nem jelzik a magyarok a versenyzőjüknél a lassítást, hiszen róppant nagy, majd egy perc az előnye, és kérdéses, hogy e hajszában kibírja-e a Yamaha a hátralevő hét kört? A box előtt jeleztek ugyan Drapálnak, de hogy mit, azt mi ott fenn nem láttuk. Elő a stopper! Jött a Jancsi, mint a veszedelem, indult az óramutató. És 45 másodperc múlva húzott el Szabó, majd újabb 24 mp után Saarinen. (Jansson is kiesett.) Ki hisz a babonában? Én nem, mégis titokban nyomtam az egyik hüvelykujjamat: csak bírja ki az a kedves Yamaha. És de lassan fagytak a körök, pedig ez az ördögös Drapál-fiú ugyancsak

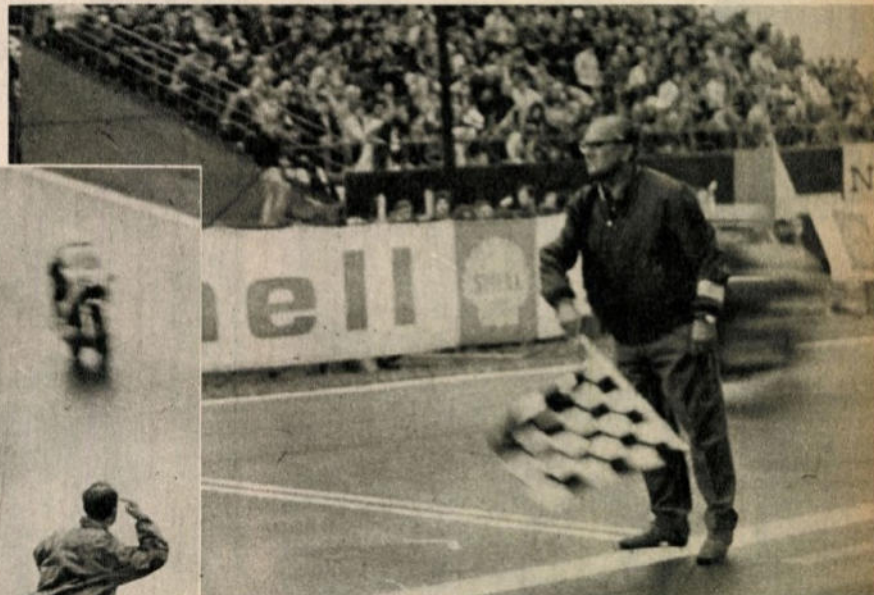


Indulnak Brnóban a 250-esek, elől Dieter Braun (16) és Barry Sheene. Mögöttük most kezd csak elhelyezkedni Drapál (38)

húzza a gázt, aminek nyomán 132,65 km-es körrekordot állított fel. (Ez pedig kutya-sok ezen a csillogó betonon.) Lassan csökkent a távolság a két magyar között és egyre nyúlott az üldözők előtt. A hangszórókból a „madarsko” Drapál és Szabó nevét sűrűn lehetett hallani. Lent a box előtt széttárt karral mutatta az „őreg” Reisz, hogy milyen nagy a Drapál előnye. aztán a következő körben Reisz a fejére mutatva tette fel Jancsinak a kérdést, — akár nekem a külföldi kollégák: miért ez a felesleges és kockázatos száguldas, hiszen nincsen ellenfél?

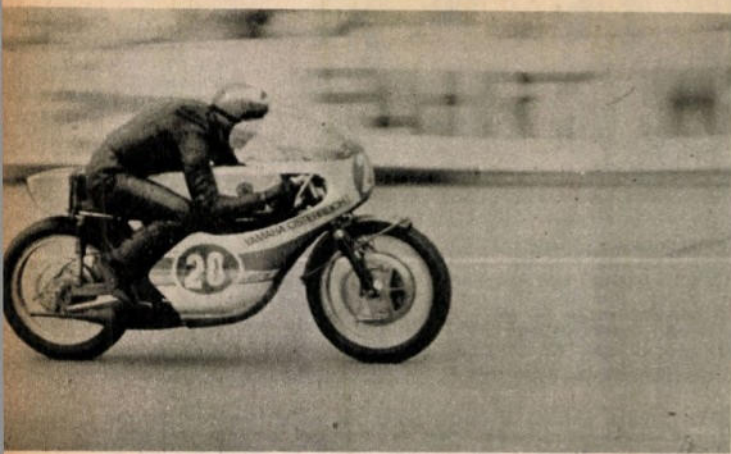
Ha már meghallgatta Jancsit az időfelelős, és csúszóssá tette a pályát, talán elintézi azt is, hogy a hátralevő egy kört, a kilencediket is végigbírja az az aranyos Yamaha. A feszültség csak akkor oldódott fel véglegesen, amikor a Himnusz dallamára felállt a tribün közönsége. A fotókollégák ott taposták, lökdösték egymást a szépen összejött finnugor csoport győzelmi dobogója előtt, amilyen két boldog magyar és egy finn sportoló állt meghatótan.

**EREDMÉNY. 50 KCM (6 kör=83 km, 21 ind., 11 bef.):** 1. B. Sheene, GB (Kreidler) 46.25,4 (108,1 km) — 2. H. Meyer, NL (Yamaha) 49.18,9 — 3. H. Kroismayr, A (Kreidler) — 4. L. Rinaudo, I (Tomos) — 5. Z. Havrda, CS (Ahra); **leggyorsabb kör:** G. Parloti, I (Derby) 7.32,6=111,1 km; — 125 KCM (8 kör, 40 ind., 28 bef.): 1. A. Nieto, E (Derby) 54.00,6 (123,9 km) — 2. B. Jansson, S (Maico) 54.01,1 — 3. B. Sheene, GB (Derby) — 4. D. Simmonds, GB (Kawasaki) — 5. J. Lenk (MZ) — 6. H. Bischof, NDK (MZ) — 7. C. Mortimer, GB (Yamaha) — 8. R. Mankiewicz, PL (MZ) — 9. A. Britto, C (MZ) ... 17. Reisz János (MZ); **leggyorsabb kör:** Nieto 6.33,9=127,4 km; — 250 KCM (9 kör, 40 ind., 23 bef.): 1. Drapál János, 57.43,5 (130,33 km) — 2. Szabó László, 59.23,2 — 3. J. Saarinen, SF, 59.45,2 — 4. C. Mortimer — 5. P. Granath — 6. H. Schmid, CH — 7. A. Ohlischläger, NSZK (mind Yamaha) ... 11. G. Marsovsky (Yamaha) ... 23. Juhos Árpád (Metisse-MZ); **leggyorsabb kör:** Drapál J. 6.18,5=132,65 km; — 350 KCM (11 kör, 24 ind., 13 bef.): 1. J. Saarinen (Yamaha) 1:11.13,4 (129,2 km) — 2. B. Staša, CS (CZ OHC) 1:11.46,5 — 3. T. Bult (Yamsel) — 4. P. Granath (Yamaha) — 5. Reisz János — 6. Juhos Árpád (Aermacchi) — 7. A. Ohlischläger (Yamsel); **leggyorsabb kör:** Agostini 6.05,1=137,5 km; — **OLDAL-KOCSISOK (8 kör, 21 ind., 15 bef.):** 1. Schauzu—Kalauch, NSZK (BMW) 51.26,9 (129,96 km) — 2. Owesie—Blanchard, NSZK—GB (Münch) 51.29,1 — 3. Luthringhauser—Neumann, NSZK, 52.29,0 — 4. Castilla—Castella, CH — 5. Butscher—Huber, NSZK (mind BMW).



Reisz Őcsi a jelzőtáblát tartja, apja széttárt karral mutatja Drapálnak előnyét. Aztán később fejére mutatva figyelmezteti klubtársát... S a futam végén: a célbíró még előre néz és leint a győztesként átsuhant Drapált, aki már közben túljutott a célvonalon...





Teljes gázzal spriccel Szabó a sachsenringi célegyenesben, útban a jól megérdemelt 10 VB-pontért. Jobbról: a tréfás kedvű Agostini, aki még ezekben a rajt előtti feszült pillanatokban is derűs. Sisakjának csikját egy színes ragszalaggal pótolta a — fején



## SACHSENRING — BRNO

Juhos Árpád (27) előzi az NSZK-beli Ohlischlägert (Yamaha), aki mögötte végzett a 7. helyen. Itt a Yamahas kapja a jelzést. Az alatta levő képen a boldog Reisz Jánost látjuk, amint fogadja a gratulációkat 19 éves fia, Őcsi ötödik helyéért. (Hej, Janika, hogy múlik az idő, még nem is olyan régen te voltál itt a győztes versenyző...) Es így dolgozott egy versenyszerelő az esőmosta brnoi depóban

(RÓZSA GYÖRGY felvételei)

