

ma

autó-motor

XXV. évf.
1972. I. 6.
Ára: 3 Ft
1

A HUNGAROSZERVIZ
ZSIGULI
MÁRKASZERVIZE

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

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



AUTÓMENTŐ SZOLGÁLAT
VEVŐSZOLGÁLAT
TEL.: 136-093

MINDEN ZSIGULI-IGÉNYT
KIELÉGÍTÜNK.
KERESSE FEL MÁRKASZERVIZÜNKET!

EREDMÉNYEKBEN GAZDAG, BOLDOG ÚJ ESZTENDŐT KÍVÁN AZ

ÁFOR
BENZIN-OLAJ



Számvetés

Írta: KISS DEZSŐ közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes

Nagyon hasznos és jó szokás az, hogy újév táján az egymásnak elmondott jókívánságok mellett számot vetünk az elmúlt esztendővel: mit sikerült megoldani, mivel maradtunk adósok. Ugyanakkor már előttünk áll az új esztendő új feladatokkal, új célkitűzésekkel. Én is megragadom az alkalmat, hogy mikor ez úton kívánok az Autó-Motor kedves olvasóinak — és Önökön keresztül az egész magyar autós társadalomnak — eredményes és boldog új esztendőt, beszámoljak közúti közlekedésünk elmúlt évi legfontosabb eredményeiről, és röviden vázoljam azt a fejlődést, amelynek érdekében az idén erőfeszítéseket kívánunk tenni.

Az 1971-es év különös jelentőségű volt, egyrészt mint a IV. ötéves terv, másrészt mint a hazai motorizáció széles körű kibontakozását meghozó évtized első éve. A legutóbbi időben megindult és egyre gyorsuló fejlődés eredményeképpen elmondhatjuk, hogy a közúti közlekedés jelentős társadalmi és gazdasági tényezővé vált. Összességében a közúti közlekedés mennyiségileg megfelelt a növekvő utazási és szállítási követelményeknek. Emellett, ami az úgynevezett járulékos igények kielégítését illeti, az autóközlekedés bizony adósa maradt a társadalomnak. De a társadalom is tartozik a közúti közlekedésnek. Ehhez az elmúlt évben Egerben megtartott I. Országos Közúti Közlekedési Konferencia néhány megállapítását fűzném:

Annak ellenére, hogy a motorizáció előnyei világméretű elterjedésével bizonyítást nyertek, számolni kell hátrányos következményeivel is. Ezek közül az egyik, hogy a közúti közlekedés, különösen fejlődésének kezdeti időszakában ellentmondásokat, feszültségeket hoz létre, amelyeket csökkenteni lehet ugyan, teljesen megszüntetni azonban nem. Ilyen ellentmondás, hogy a forgalom gyorsabban fejlődik, mint a lebonyolításához szükséges tárgyi, személyi feltételek.

Néhány szót először a tárgyi feltételekről. Kiemelkedő jelentőségű ezek között az úthálózat, amelynek korszerű kiépítése minden országban évtizedek hosszú munkájába kerül. Ez nálunk is csak így képzelhető el. Az 1971. évben mintegy 3,5 milliárd forintot fordítottunk az utak fejlesztésére, és noha ez az összeg évente egyre nő, mégis csak 15 év múlva számolhatunk viszonylag korszerű úthálózattal. Az elmúlt évi munkánk nem kevés: új utak, bekötőutak építése, főútvonalak korszerűsítése tette jobbá, biztonságosabbá, illetve sok helyen egyáltalán lehetségessé a közlekedést.

A tárgyi feltételek másik nagy területe a járművek karbantartása. Elsősorban az egyre nagyobb ütemben növekvő személygépkocsi-park kellő színvonalú kiszolgálása okoz komoly gondot az autótulajdonosoknak, de a közlekedési kormányzatnak is. A IV. ötéves terv itt is nagyobb előrelépést hoz. A Gazdasági Bizottság döntése, minisztertanácsi rendeletek támasztják alá a szolgáltatás jelentős javítását, és adják meg az anyagi támogatás lehetőségét. Mivel itt is az idővel kell versenyt futnunk — hiszen a szervizhálózat kiépítésének programját több éves munkával tudjuk csak megvalósítani —, igen fontos az adottságok racionális, gazdaságos kihasználása. Ezen belül gondoskodni kell arról, hogy a gépkocsiállomány forgalombiztonságának fokozását célzó karbantartási munkák különösen kedvező feltételek mellett legyenek elvégeztethetők.

A gépjármű-kiszolgálást javító terveink között szerepel még a márka-szervizek és meghatározott munkákra specializált szakműhelyek számának növelése, a monopolisztikus autókereskedelem, illetve alkatrészkereskedelem decentralizálása, párhuzamosan a kereskedelem és a vevőszolgálat felelősségének egyesítésével, valamint a benzinkutak, szervizek építését gátló, túlhaladott hatósági rendelkezések felülvizsgálata és módosítása.

Az autóközlekedés járulékos tényezőinek, az infrastruktúrának fejlesztési tempóját gazdasági lehetőségeink szabják meg, így a vázolt, egyenletes fejlődésre számíthatunk, rohamos változásokra semmiképpen sem. Van azonban egy terület, mégpedig a közlekedés biztonsága, ahol az elmúlt év szomorú tapasztalatai is azt bizonyítják, hogy ugrásszerű fejlődésre van szükség. Véleményem szerint ez a fejlődés korlátozott anyagi lehetőségeink ellenére is véghez vihető, mert legfőbb eszköze a közlekedés személyi feltételeinek javítása. Szocialista humanista kötelességünk, hogy a biztonság kérdését minden más tényező elé helyezzük, és a legszélesebb társadalmi összefogást bontakoztassuk ki az automobilizmus legszomorúbb következményének jelentős csökkentése érdekében. Más országok példája alapján a tragédiák száma a jelenleginek kis részére is leszorítható, ez az eredmény pedig nem elsősorban gazdasági lehetőségektől, hanem mindannyiunk magatartásától függ.

Az emberi magatartással kapcsolatban felmerülő kérdések sokasága közül a bekövetkezett balesetek vizsgálata alapján kettőt emelnék most ki: az egyik a kölcsönös megbecsülés és udvariasság, a másik a közlekedési szabályok öntudatos, átgondolt betartása.

A közlekedők társadalmának — és ez ma már gyakorlatilag majdnem az ország egész lakosságát jelenti — ki kell alakítania egy olyan közfelfogást, amely erkölcsileg elítéli azt, aki közlekedő társait szidalmazza, aki nem mond le elsőbbségi jogáról, hogy a szorult helyzetbe került másikon segítsen, aki torlódások, oszlopmenetek esetén ügyeskedéssel, mások rovására akar előnyhöz jutni, aki kíméletlen a nála ügyetlenebbekhez — egyszóval mindazokat, akik a közlekedésben civilizálatlan magatartást tanúsítanak. Ha ezt sikerül elérni, kétségtelen nehézségeink ellenére is kulturált közlekedést alakíthatunk ki.

Tény, hogy terjedőben van a közlekedési szabályok szándékos megsértése, elsősorban a jármű sebességét illetően. Foglalkozunk ezért az általános országúti sebességkorlátozás és differenciáltabb városi sebességkorlátozás bevezetésének gondolatával. Gyakori a szándékos szabálysértés a kerékpárosok, lovaskocsihajtók és gyalogosok részéről is. Rendszeresen használt, illegális gyalogátkelőhelyek alakulnak ki főútvonalakon, újra meg újra kivilágítatlan járművek okozta tragédiákról hallunk. Az új évben megjelenik az új kormányrendelet a közúti közlekedés szabályairól, amelyben mind az egyén, mind az érdekelt szervek felelőssége jobban kihangsúlyozást nyer.

Fokozni kell a közlekedés ellenőrzését is, nagyobb hangsúlyt helyezve a biztonsági szempontokra, mint eddig.

Mindez azonban önmagában nem elég: szükség van maguknak a közlekedőknek a belátására, hogy magatartásukat az utakon a szükséges korlátozások önkéntes magukra-vállalásával alakítsák ki.

A magam részéről remélem, hogy az új közlekedési szabályok, valamint az év során még megszülető további intézkedések a közlekedő emberekben megértést, sőt messzemenő támogatást váltanak ki, amellyel a közlekedésbiztonság romló tendenciáját megállíthatjuk, majd a javulás irányába fordíthatjuk.

Ehhez kívánok még egyszer minden közlekedő társamnak eredményes, biztonságos közlekedést, boldog új esztendőt.

Korszerű oktatással és emelt szintű vizsgáztatással

VÉDJÜK AZ ÉLETET!

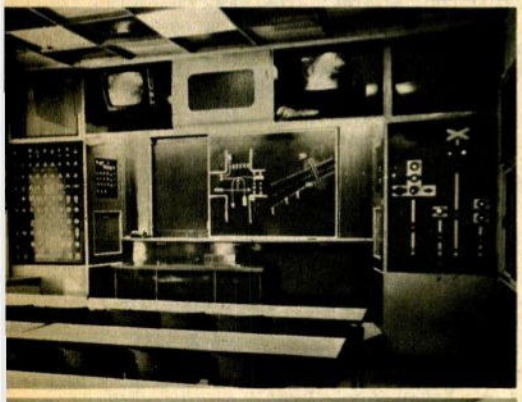
Írta: Székely Gábor, a Gépjárművezetői Vizsgabizottság elnökének helyettese

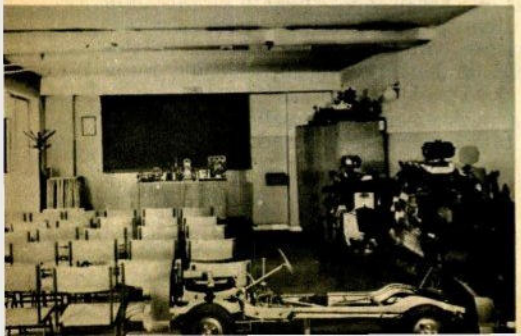
A gépjárművezetők képzésének és vizsgáztatásának reformja több mint kétéves múltra tekint vissza. A reformot a közúti közlekedéssel szemben támasztott követelmények és a mindennapos gyakorlat közötti ellentmondás tette időszerűvé, sőt — parancsolóvá.

A kormány közlekedési koncepciójával összhangban növekszik hazánk gépjárműállománya. A népgazdaság termelő kapacitása állandóan bővül, így növelni kell a termeléshez szorosan kapcsolódó — nyersanyag, félkészáru és készáru — közúti szállító kiszolgálást. Egyre több dolgozót kell a munkahelyére és vissza szállítani, s mind többen akarnak és tudnak részesülni az egyéni közlekedés, az autózás, az ország- és világjárás örömeiben.

Ebből következik, hogy évről évre — növekvő ütemben — gyarapodik a közúti gépjárműállomány, az egyre korszerűbb, nagyobb teljesítményű autók csábítanak a gyorsabb vezetésre, következésképpen tűrhetetlen arányban növekszik a halálos vagy súlyos sérüléssel járó balesetek száma, valamint emelkednek az ezzel kapcsolatos anyagi károk.







A gépjárművezető-képzés, de különösen a vizsgáztatás korszerűsítése e tendenciának a megfordítását célozta. Az elméleti vizsgákon a közúti közlekedés biztonságával elsőrendűen összefüggő szabályismereti és műszaki tudnivalókra helyeztük a hangsúlyt, és számon kértük a közúti közlekedés helyes magatartásnormáit, az etikai követelményeket.

A tartalmi változást a módszerek változása is követte. Az elméleti vizsgák egy év óta írásban (tesztrendszerrel) folynak. Ezeken értelmezni kell a legfontosabb közúti táblákat, az útburkolati jeleket, a forgalomszabályozó fény- és karjelzéseket, az áthaladási elsőbbségre vonatkozó alapvető szabályokat, valamint számot kell adni bizonyos mozgásismereti, vezetéstechnikai jártasságról.

A reform megszüntette a korábbi gyakorlati vizsgáztatás „gyorstalpaló" jellegét. Nincsenek ma már néhányperces, „szerencsejáték" jellegű vizsgák. Az új vezetői engedélyre pályázók ma kb. félóra alatt kell, hogy számot adjanak arról, hogy uraik gépjárműveiknek, s hogy „otthonosak" a közúti forgalomban is. E követelmények elbírálása több előírt feladat végrehajtásával és kijelölt forgalmi útvonalak bejárása során történik.

A vizsgáztatás tartalmi követelményeinek és módszereinek megváltoztatását a közvélemény megnyugvással fogadta, és a változtatás találkozott a szakmai körök helyeslésével is.

Ez természetes is, hiszen az írásbeli vizsgáztatás teljesen objektív. A jelöltnek — mint a közúton — magának kell felismernie az egyes jelzésképeket, döntenie az áthaladás elsőbbségéről, és kiválasztania a biztonságos vezetéstechnika adott esetben legmegfelelőbb megoldását, alkalmazását. Ugyanakkor számot kell adnia a biztonságos vezetéssel összefüggő műszaki jellegű ismereteiről (fék, kormány, a jármű és az úttest kapcsolata, mozgásismeret stb.).

Polgárjogot nyert a gyakorlati vizsgáztatás korszerűsítése is. Az emelt képzési óraszámok lehetővé teszik, hogy az átlagos érzékkel és megfelelő gyakorlattal rendelkező jelöltek — sikeres vizsga után — biztonsággal vehessenek részt a közúti forgalomban.

Az élet, a fejlődés azonban nem áll meg. A közutakon a forgalom sűrűsége, a gépjárművek száma szüntelenül növekszik. Nem vitás, hogy ezzel egyidejűleg és ezzel párhuzamosan emelnünk kell a vizsgáztatás (és természetszerűleg az oktatás) szintjét. A követelményeket ésszerűen lépcsőzve, de állandóan emelnünk kell.

Egyre több új írásbeli vizsgalapot bocsátunk ki, amelyeken a válaszok nehézségi foka nő.

Tartalmasabbá tesszük a gyakorlati vizsgáztatást is. Csökkentjük az ún. „rutinfeladatok" számát, és új feladatokat iktatunk be (pl. manőverezés emelkedőn, lejtőn), s a hangsúlyt fokozatosan áttereljük a „forgalmi érettség" mind alaposabb elbírálására. Bonyolultabbak lesznek a forgalmi útvonalak, megemeljük egy-egy vizsgázó gyakorlati vizsgájának időtartamát is.

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter 1971. december 15-én látogatást tett a Gépjárművezetői Vizsgabizottságnál.

Moharos Kálmán, a Vizsgabizottság elnöke ismertette a vizsgáztatás terén előttünk álló feladatokat, a vizsgáztatás további korszerűsítésének irányelveit.

A miniszter elvtárs az irányelveket és a tervezett intézkedéseket helyesnek ítélte és — egyebek között — nyomatékosan felhívta a figyelmet a közúti közlekedés emberi tényezőire. Jól képzett, a közúti közlekedés etikáját ismerő és annak normáit betartó gépjárművezetőkre van szükség, ugyanakkor tervszerűen fel kell készíteni a gyalogosokat is, hogy alkalmazkodni tudjanak a növekvő forgalom követelményeihez.

A társadalom már ma is, a jövőben még inkább megköveteli a gépjárművezetőktől, hogy „urai" legyenek gépjárműveiknek, hogy igazodjanak a forgalom ritmusához, hogy előzékenyek és türelmesek legyenek a közúti közlekedésben részt vevő társaikkal szemben.

Ez a minimum, amit a társadalom elvár. Ugyanakkor segítségükre is sietünk. A vizsgakövetelményeket részletesen ismertetjük. A tanfolyamos képzés segédeszközeit biztosítjuk. A követelményekhez igazítjuk a szervezett oktatás szakoktatóinak felkészítését. Szakoktatóinkat és a magánoktatásban tevékenykedőket szakoktatói vizsgára bocsátjuk. Ez utóbbival azt kívánjuk elérni, hogy a gyakorlati oktatók rendelkezzenek az oktatáshoz szükséges pedagógiai, pszichológiai, didaktikai ismeretekkel és gyakorlati — vezetéstechnikai — jártassággal.

Célunk: szakembereket képezzünk — a maguk szintjén még jobb, még felkészültebb szakemberekké!

ÍGY VIZSGÁZUNK EZUTÁN AUTÓVEZETÉSBŐL

A gyakorlati vizsga két részből áll: 1. Rutinvizsga kb. 15 perc — 2. forgalmi vizsga kb. 25 perc.
Ebbe az együttesen mintegy 40 perces időbe nem vehető be sem a jelölt eligazítása, sem az osztályozás. A tanulókocsiban helyet foglaló vizsgabiztos a vizsgalap átvétele, a személyazonosság megállapítása, a legszükségesebb útmutatások megadása és utasítások közlése után bejegyzi a vizsgalap megfelelő rovatába a rutinvizsga kezdetének óráját és csak ezután indíthatja útjára a jelöltet.

A RUTINVIZSGA előre meghatározott feladatok végrehajtásából áll, és ennek megfelelően előre, állandó jelleggel berendezett, a forgalom elől gyakorlatilag elzárt területen bonyolítandó le.
Az eddigi tapasztalatok alapján a rutinvizsgát két szakaszra osztottuk:

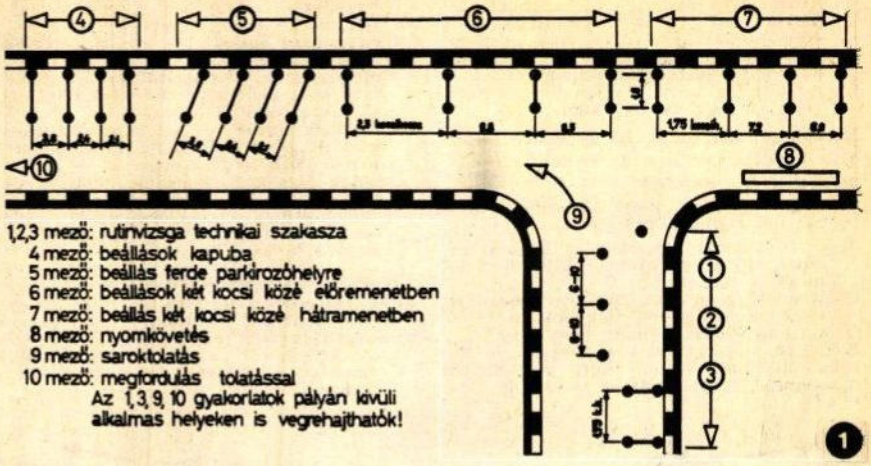
1. A rutinvizsga **technikai** szakaszában a jelöltnek arról kell tanúságot tennie, hogy a gépjárművezetés technikai alapfogásaiban eljutott a készség fokáig.
2. A rutinvizsga **manőverezési** szakaszában a jelöltnek bizonyítania kell, hogy az elengedhetetlenül szükséges vezetési manőverek helyes végrehajtására képes.

A vizsgára induláskor minden jelölt a nevére kitöltött vizsgalapot kap. Egy-egy vizsgalapon 5 rutinfeladat van, ezeket kell a feltüntetett sorrendben végrehajtani és osztályozni. Az osztályozást pontozásos értékelés teszi egyöntetűvé és tárgyilagossá. A pontszám a feladat nehézségi fokával arányos. A gyakorlat hibátlan végrehajtásáért maximális pontszám jár.
Ha a jelölt nem képes valamennyi, számára a vizsgalapon előírt feladatot a megszabott maximális 15 percen belül végrehajtani, az elmaradt pontokat 0 ponttal minősítve, a rutinvizsgát a 15. percben befejezzük.
Forgalmi vizsgára csak az bocsátható, aki a rutinvizsgán a minimális 12 pontot legalább elérte.
Az utolsó gyakorlat befejeztével a vizsgalapon bejegyezzük az órát és percet, majd értékelünk, osztályozunk. A megfelelő eredményt elért jelöltnek elmagyarázzuk a forgalmi vizsga célját, lényegét, útvonalának első szakaszát, majd az időpont pontos bejegyzése után útjára indítjuk a jelöltet.

Irányelvek a pálya felállítására és használatára
A vizsgapálya mind a személy- mind a teherautók méreteinek megfelelően, kötelekkel és könnyen hordozható, könnyen boruló — tehát rongálódást nem okozó — 120—210 cm magas oszlopokkal a vizsgalapokon megjelölt feladatok végrehajtására berendezett útszakasz.
Nagyon fontos, hogy a vizsgapálya berendezése országszerte azonos legyen, mert csak így biztosítható a helytől és időtől függetlenül a tárgyilagos vizsgáztatás. A rutinvizsgapálya elvi vázlatát az **1. sz. rajz** szemlélteti.

A FORGALMI VIZSGA célja, hogy a jelölt az átlagos városi közlekedésnek megfelelő forgalmi viszonyok között bizonyítsa be vezetői képességét.
A korábbi minősítési szempontok az elérhető pontok „eleve eladására" készítették a vizsgabiztost. Az új osztályozólap viszont a korszerű közlekedésnek megfelelő s egyre fontosabb tényezők megfigyelésére hívja fel a figyelmet.
A forgalmi vizsgát — a rutinvizsgához hasonlóan — két részre osztottuk: Az első részben (1—4 minősítési szempont) megfigyeléseinket hasznosítva újból értékeljük a jelölt technikai készségét, most már bonyolultabb körülmények között, a forgalomban. A második részben (5—9 minősítési szempont) értékeljük a jelölt szabályismeretét, vezetői képességét, forgalombiztonságát, vezetői erényeit. A forgalmi vizsgán a jelöltnek minimálisan 25 pontot kell elérnie ahhoz, hogy a gyakorlati vizsgája sikeres legyen.
A módosított rutinvizsga során az oktatásnak nagyobb súlyt kell helyeznie az első szakasz három feladatának tökéletes

A RUTINVIZSGAPÁLYA ELVI VÁZLATA



1

végrehajtására. Azonban csökken a jelentősége a bóják közötti mozgásnak, tehát nem kell terhelni a manőverezési készség teljes kifejlesztésével a gyakorlati oktatást. Az így felszabaduló időt az oktatás során a nagyobb forgalmi rutin megszerzésére fordíthatjuk.

A RUTINVIZSGA TECHNIKAI SZAKASZA

Az autó elindítása (1. feladat — 3 pont)

a) Elhelyezkedés a vezetőülésben — Megfelelő üléshelyzet és visszapillantó-tükör szükség szerinti beállítása — A motor beindítása — Kapcsolás indító fokozatba — Kézifék kiengedése — Körültekintés — Jelzésadás — Egyenletes, sima elindulás.
b) Folyamatos előremenet — Kapcsolás valamennyi előremeneti fokozatba a sebesség egyenletes fokozásával — Visszakapcsolások lassuló haladásnál az indító fokozat kivételével — Felgyorsítás újra minimálisan 30 km/ó sebességre.
c) Megállás a járdaszegély mellé, egyenletes, sima lassítással, a járdaszegélyyel párhuzamosan, kb. 30 cm-en belül (2. ábra és „A" kép).

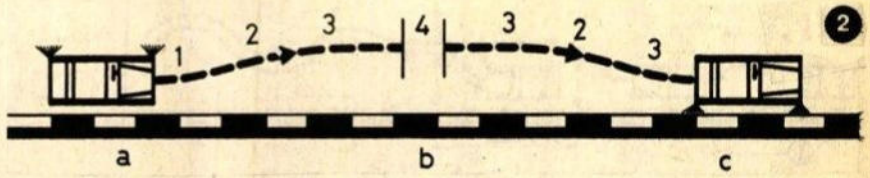
Hibapontot kell adni, ha a jelölt:

a) indulási kísérlete kétszer sikertelen (rossz pedálkezelés, sebességi fokozat kapcsolása, kézifékhasználat stb.),
b) körültekintés és (vagy) irányjelzés nélkül indul el,
c) a teljes fel- és visszakapcsolást nem tudja végrehajtani az adott távolságon belül (az autó műszaki adottságait figyelembe véve),
d) a kapcsolások közben autóját nem tudja egy forgalmi sávon belül egyenesben tartani,
e) nem tud a járdaszegéllyel párhuzamosan és az adott távolságon belül megállni.

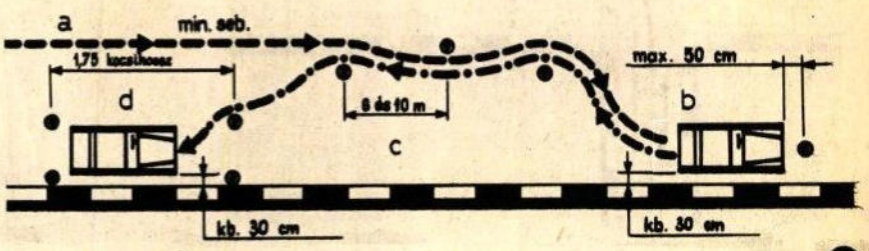
Elégtelen osztályzatot (0 pontot) kap a vizsgázó, ha hibapontjainak száma eléri az adható maximális (3) pontot.

Kormányzási műveletek (2. feladat — 6 pont)

a) Haladás a bóják között előremenetben a lehető legkisebb sebességgel (1. fokozat) az adott nyomvonalon a bóják érintése, illetve kihagyása nélkül — Helyes kormánykezelés — Egyenletes, finom sebességtartás. (A bóják egymástól való távolsága a személyautó-vizsgapályán kb 6 m, a teherautó-vizsgapályán kb. 10 m.)
b) Megállás adott ponthoz — Akadály megközelítése lassú, egyenletes előremenetben, majd megállás — A megközelítési távolság kisebb legyen, mint 50 cm.
c) Haladás bóják között hátramenetben a lehető legkisebb sebességgel, az adott nyomvonalakon, a bóják kihagyása nélkül — Helyes kormánykezelés — Egyenletes, finom sebességtartás (A bóják távolsága ugyanaz, mint előremenetben.)
d) Beállás két kocsi (vagy imitációja) közé jobbra, hátramenetben, a járdával párhuzamosan kb. 30 cm-en belül (A beállási hely hossza a be-



2



3

álló kocsi hosszának 1,75-szöröse. A beállási helyet határoló bóják egymástól való távolsága 1,8, a teherautópályán pedig 3 m) — A jelölt kétszer próbálkozhat: ha első esetben nem érintette a bójákat, vagy az autó egyik kerekével sem ment fel a járdára, akkor megismételhető a művelet **(3. rajz és „B" kép).**

Hibapontot kell adni, ha a jelölt:

a) a bójákat érinti, vagy feldönti;

b) a bójákat kihagyja;

c) a „d" feladatot kétszeri próbálkozásra sem tudja végrehajtani;

d) a „d" feladat végrehajtása közben az autó egyik kerekével teljesen felmegy a járdára;

e) az adott pont megközelítése során a távolság 50 cm-nél nagyobb;

f) kormánykezelése nem megfelelő.

Elégtelen osztályzatot kap a vizsgázó, ha hibapontjainak száma eléri az adható maximális (6) pontszámot. A feladat lényege a helyes és biztonságos kormánykezelés!

Megállás és elindulás emelkedőn—lejtőn (3. feladat — 2 pont)

a) Megállás az emelkedőn előremenetből — Az autó rögzítése kézifékkel — Elindulás előremenetben a kéziféék kiengedésével — A pedálok és a kézifék összehangolt kezelése — Sima, egyenletes indulás — Az autó megtartása tengelykapcsolóval, gázzal — Megengedett visszagördülés az emelkedő szögének megfelelő cm-hossz: pl. 15 fokos lejtőn 15 cm.

b) Megállás lejtőn — Az autó rögzítése kézifékkel — Elindulás hátramenetben a kézifék kiengedésével — A pedálok és a kézifék összehangolt kezelése — Sima, egyenletes indulás — Megengedett visszagördülés a lejtő szögének megfelelően, az előbbiek szerint **(4. rajz és „C" kép).**

Hibapontot kell adni, ha a jelölt:

a) az emelkedőn (lejtőn) kétszeri kísérletre sem tud elindulni;

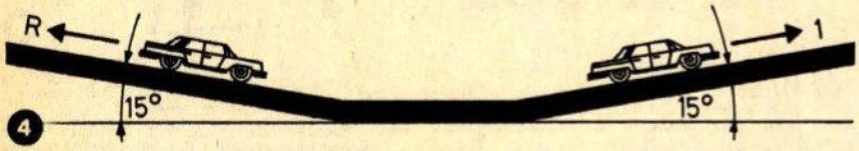
b) elindulása nem egyenletes;

c) visszagördülése akár a megállásnál, akár az elindulásnál a megengedettnél nagyobb;

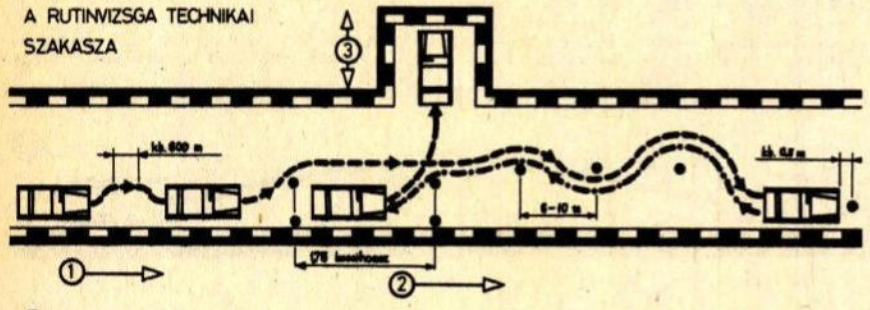
d) az autót a tengelykapcsoló és gázpedál finoman összehangolt játékával nem tudja az emelkedőn megtartani.

Elégtelen osztályzatot kap a vizsgázó, ha hibapontjainak száma eléri a maximális (2) pontot.













A RUTINVIZSGA MANÖVEREZÉSI SZAKASZA

Beállás kapubejáróba előremenetben, balra (1. feladat — 4 pont)

Végrehajtás: a menetirány szerinti jobb oldalon álló autó bekanyarodása a bal oldalon levő kapubejáróba, vagy vízszintes úton a burkolatra felfestett és szemmagasságú (!) bójákkal kijelölt imitációjába — Beállás az úttest hosszirányára kb. merőleges kocsihelyzetben (A kapubejáró szabad nyílása kb. 1,5 kocsiszélesség. Az autó kiindulási helyzetét egyébként tetszőlegesen, de a járdával párhuzamosan kell megválasztani.)

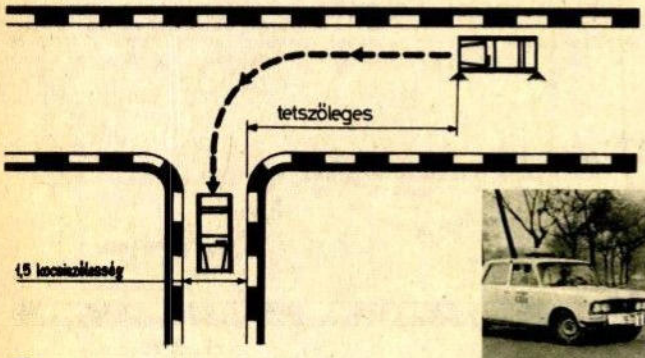
Elégtelen osztályzatot kap a vizsgázó, ha:

a) a motor legalább kétszer leáll;

b) kettőnél többször megy előre a beállási próbálkozások során;

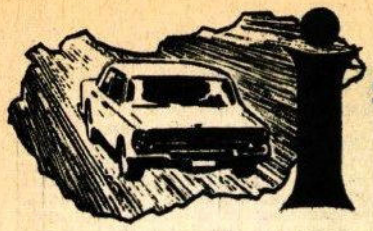
c) a valóságos kapuoszlopnak nekimegy (látható nyomot hagy), illetve a kapuoszlopot helyettesítő bóját dönti **(6. rajz és „D" kép).**

(Folytatjuk)









smerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER
a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

41

Mielőtt magunk mögött hagynánk a Mátra „kapuját", feltétlenül említést érdemel Gyöngyös kitűnő vízű (31 C fokos) modern strandfürdője. Úszómedencéje az olimpiai előírásoknak megfelelő méretű és felszerelésű. A toronyház árnyékában — a 3-as főútvonalról lefordulva — közvetlenül az út bal oldalán találjuk a gondosan kezelt és ápolt környezetben levő strandfürdőt.

Mielőtt továbbhajtanánk, feltétlenül ajánlatos benzintartalékunkat megvizsgálni, mert itt Gyöngyösön igen gyors tankolási lehetőség van.

Gyöngyösről nyugat felé egyenes út vezet Gyöngyöspatára. A távolság mindössze 9,5 km. Gyöngyöspatán a támpilléres, gótikus stílusú templomot még Mátyás király idejében, 1470 körül építették. Háromhajós késő gótikus, bordás boltozatú szentélye a nyolcszög három oldalával zárul, szentségtartó fülkéje szintén csúcsíves. Tornya alul négyszögletes, felső két emelete nyolcszögű, gótikus ablakokkal. Ezt a templomot Heves megye legrégibb és legépebben megmaradt gótikus emlékeként tartjuk nyilván.

Eszakra fordulva folytatva utunkat, a Mátra belsejébe jutunk. A 24-es számú műúton haladjunk Mátrafüred irányába. A kitűnő minőségű és rendkívül jól karbantartott út Mátrafüredtől hegyvidéki jelleget ölt. Kis ívű, beláthatatlan kanyarok, meredek emelkedők, illetve lejtők gyors egymásutánban váltják egymást. Mindvégig az út szélén haladjunk, s a felezővonalat még csak véletlenségből se lépjük át. Ezen a remek úton szinte beleéljük magunkat a vezetésbe, és kocsink minden mozdulatát érzékelve biztos kézzel vezetve rójuk a kilométereket. Az út mentén a szép kilátást nyújtó pihenőhelyeken időnként tanácsos megállni és e rendkívül szép tájban gyönyörködni. Csak itt biztonságos megállni s innen kisebb-nagyobb sétákat is tehetünk. Mátrafüredtől a gyors emelkedés, majd a hirtelen ereszkedés következtében a légnyomás hirtelen változása miatt fülünkben gyakran tompa zúgást észlelünk majd. Ősszel és tavasszal főleg az esti és a kora hajnali órákban vadveszéllyel is számolnunk kell. A télen is nagy turista- és üdülőforgalmat lebonyolító mátrai főútvonalat a hótól gondosan megtisztítják.

Mátrafüredet — mint üdülőhelyet — a századfordulótól tartják számon. A felszabadulást követően — de főleg a néhány éve megindult tömeges belső „idegenforgalmunk" következtében — jelentősen fejlődött. A Gyöngyösről kiinduló keskeny-nyomtávú úttörővasút végállomása és egyben sok turistaút kiindulópontja. Mátrafüred közelében — mindössze néhány percnyi távolságra — találjuk elsősorban az Alföldre szép látványt nyújtó Kozmári, Muzsla és Hanák kilátókat. A nyári idényben a műút jobb oldalán elterülő strand jó fürdési és napozási lehetőséget kínál.

Mátrafüred tőszomszédságában, a műút bal oldalán (Gyöngyöstől 9,8 km távolságra) levő Sástói kemping 1961-ben nyitotta meg kapuit. Hazánk első hegyvidéki kempingje igen szép és kulturált környezetben fekszik (1. kép). A vízben egyébként igen szegény Mátrában a viszonylag nagy kiterjedésű Sástót a természet külön ajándékának tekinthetjük. A tó átlagos mélysége 1—2 méter; vize rendszeresen cserélődik. A sástól megtisztított vízfelületet csak a tavon keresztül vezető pallóhíd és néhány sziget töri meg. A sás irtása jelenleg is folyik, s így a tó tükre állandóan növekszik. Jó napsütésben a tó vizének hőmérséklete a 20—22 fokot is eléri. A nagy párolgási felület, a környék tiszta levegője nagyszerű alkalmat ad a napozásra, barnulásra. A kemping lakói csónakázhatnak; a horgászatot kedvelők pedig nyugodtan letelepedhetnek a tó szélére, és csendben várhatják horgászszerencséjük megérkezését. A kemping közepén levő 50 méter magas acél kilátótoronyból a lábunk alatt fekvő tó csillogó tükrére s a hegység távolba nyúló gerincére gyönyörű kilátás nyílik.

A kemping tiszta, kulturált és kényelmes, kis vikendházak és sátrak bérelhetők, de saját sátrak is felhasználhatók. Központilag biztosítják a villanyt, a főzési, tisztálkodási lehetőséget és az élelmiszerbeszerzést, sőt mindezt étkezési lehetőséggel toldják meg. A gépkocsik biztonságos őrzéséről is gondoskodnak. Nyugodtan mondhatjuk, hogy a Sástói kemping minden igényt kielégítő létesítményeink közé tartozik. Hosszabb idő eltöltésére is kiválóan alkalmas, mert innen kocsival és gyalogszerrel egyaránt úgyszólván az egész Mátrát bebarangolhatjuk. A Mátrában a sátortáborozásra kijelölt helyekre — Vándorforrás, Parádsasvár, Benepatak stb. — egyébként is külön engedélyt kell kérni a Mátrai Állami Gazdaságtól Mátrafüreden. A kemping május 1-től október 1-ig van nyitva; előzetes helyfoglalás levélben vagy Mátrafüred 25-ös telefonon lehetséges.

Rövidesen a gyöngyös—parádi műút legmagasabb pontjához érünk. A műút mentén 700 m tengerszint feletti magasságban építették meg a „Mátra házát". A Sport-üdülő alpesi stílusú impozáns épülete volt Mátraháza első létesítménye, mely 1930-tól megszakítás nélkül fogadja vendégeit. Az üdülő földszintjén étterem és presszó. A zord szelektől hegyek által védett, szép fekvésű és jó levegőjű Mátraháza télen is kiválóan alkalmas üdülésre, kirándulásra, pihenésre. Nem véletlen, hogy itt épült meg hazánk legnagyobb siugró sánca, s itt nyílt meg a sí szerelmeseinek nagy segítséget nyújtó leghosszabb felvonó kötélpálya.

Mátraházán jobbra fordulva vagy sétálva, 3,5 km távolságra jutunk el hazánk legmagasabb pontjára, az 1014 m magas Kékestetőre. Az ország „teteje" igen kedvező természeti adottságokkal rendelkezik. Ősszel és télen itt van a legtöbb napsugaras óra hazánkban. Az országos hírű Szanatórium majdnem a hegy csúcsán épült, közelében a kékesi TV-adóállomás tornya és a nyáron is csiklandós vízű strandfürdő található. A Távközlési Kutatóintézet 8 emeletes tornyába (2. kép) nem is kell felmenni, mert a kilátás az ország csúcsának földszintjéről is lenyűgöző, s a maga nemében páratlan: délre a Nagyalföld végtelen rónája, majd a Bükk, a Karancs és a szlovákiai hegyek látványa nyújt maradandó élményt.

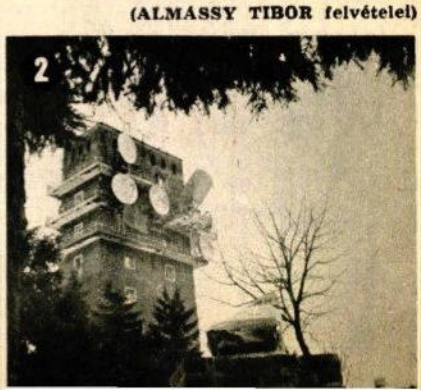
A mátraházi elágazástól jobbra mindössze öt percnyi távolságra találjuk a nevezetes Szent László forrást, melyhez László királyunk vízfakasztó pálcájának kedves legendája fűződik. A Mátraháza tövében fakadó hármas forrás egyike ez. A friss vízű forrás előtt szépen kiképzett és biztonságos szalonnasütési helyet jelöltek ki.

(Folytatjuk)



1

(ALMASSY TIBOR felvételei)



2

am híradó

A MAGYAR NÉPHADSEREG KÖZPONTI KLUBJA
szaktanácsadást szervez azoknak a tiszteknek és hozzátartozóiknak, akik gépkocsival rendelkeznek. Tájékoztatást adnak a korszerű üzemeltetés módszeréről, a menet közben előforduló hibák felfedezéséről és kijavításáról. Filmekkel illusztrált előadásokat tartanak a közlekedés szabályairól, a balesetek leggyakoribb okairól, illetve ezek megelőzéséről. Vitát rendeznek a különböző autókonstrukciókról, a hazánkban legjobban elterjedt típusokról. A résztvevők konzultálhatnak a saját kocsijukkal kapcsolatos problémákról is. Az első előadást „Téli tanácsok autósoknak" címmel január 18-án, kedden 18 órakor tartják a Klub helyiségében (V., Váci u. 38.). Előadó: Surányi Endre.

A RENDŐRGYILKOS GÉPKOCSIVEZETŐT
tízévi szabadságvesztésre ítélte a Székesfehérvári Megyei Bíróság. Mint már megírtuk, Blaskó János, a 14. sz. AKÖV gépkocsivezetője még augusztus 30-án, a dunaújvárosi Muskátli eszpresszóban történt italozása után halálra gázolta az őt feltartóztatni szándékozó Fekete Sándor rendőr főtörzsőrmestert. A Székesfehérvári Megyei Bíróság többnapos tárgyalás, a tanúvallomások és a helyszíni szemlék alapján Blaskó Jánost emberölésben mondotta ki bűnösnek, s főbüntetésként tízévi szabadságvesztésre ítélte. Mellékbüntetésként öt évre eltiltotta a közügyek gyakorlásától, valamint alkoholelvonó kezelésre kötelezte, s öt évre eltiltotta a gépjárművezetéstől. Az ítélet nem jogerős. Az ügyész súlyosbításért, a védő enyhítésért fellebbezett a Legfelsőbb Bírósághoz.

HETVENÉVES JUBILEUMÁT
ünnepelte a Vörös Csillag Traktorgyár. Termékeinek 70 százalékával hazai igényeket elégít ki, s ugyanakkor kiterjedt kereskedelmi kapcsolatokat tart fenn a baráti államokkal és számottevő — egymillió dolláros — tőkésexportja is van.

PÉNTEK
a balesetek napja — a statisztikai adatok szerint. A Magyar Igazságügyi Orvosok Társaságának közlekedési szekciója egyik legutóbbi ülésén az időjárási tényezők és a balesetveszély közötti összefüggéseket tárgyalta. Leszögezték, hogy a meteorológiai tényezők nem hatnak mindenkire egyformán, hanem érzékenységi típus szerint. Vannak, akiket a melegfront, másokat a hidegfront érint hátrányosan, és hasonlóképpen különbözőek a nap elekromágneses sugárzásának hatásai is. Abban, hogy mindezek a hatások mikor okoznak balesetveszélyt, természetesen közrejátszik még sok más egyéni szempont is. A nagyvárosi közlekedésben igen számottevően játszik szerepet a heti ritmus. Ezt alátámasztja az a statisztikai adatokkal is igazolt megfigyelés is, hogy pénteken történik a legtöbb és vasárnap a legkevesebb baleset. Az eddigi megállapítások szerint körülbelül a lakosság 15 százaléka tekinthető olyan mértékben érzékenynek a meteorológiai hatásokra, hogy fokozott balesetveszélynek van kitéve. Az a gondolat is felmerült, hogy érdemes lenne a gépkocsivezetők alkalmassági vizsgálatát erre is kiterjeszteni. A meteorológiai előrejelzést mindenesetre a gépkocsivezetők már most is hasznosíthatnák azzal, hogy a számukra — egyénenként — kritikus időszakban óvatosabban vezetnének.

A SZERELVÉNYFALBA
építhető út- és sebességregisztráló műszer új változatát készítették el az NDK-ban. A hagyományos kilométeróra helyére szerelhető műszer a pillanatnyi sebesség és az összes megtett út mérésén kívül egy-egy fuvar útját és közben a sebességet, a motor fordulatszámát és a vezetőcserét is diagramon rögzíti. A diagramíró 6 paraméter rögzítésére alkalmas. Papírcsere 24 óránként szükséges. A vezetőcserét egy kapcsolókar elforgatása rögzíti a diagrampapíron. A kombinált menetíró alkalmazásával a gépjárművek ellenőrzése, a gazdaságos szállítás megszervezése és a szállítás-számlázás egyszerűbbé és megbízhatóbbá válik.

25 éves
AZ AUTÓS TANSZÉK

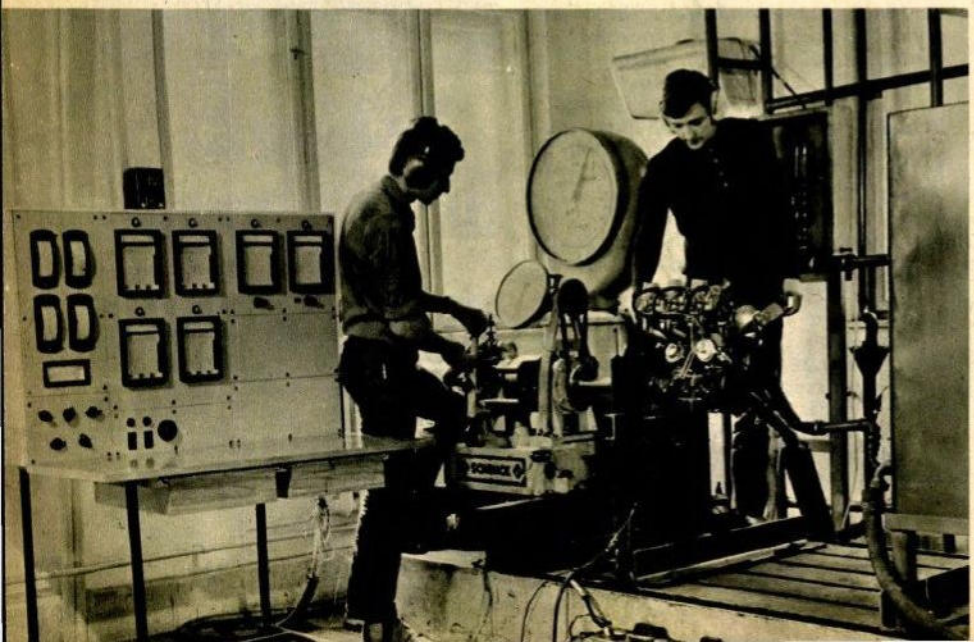


A Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karának Kinizsi utcai épületében kis tabló hívta fel a figyelmet nemrégiben arra, hogy 25 évvel ezelőtt szervezték meg hazánkban az első autós tanszéket a gépészmérnöki karon **Gázgépek és Automobilok Tanszék** néven. A Tanszék tulajdonképpen a IV. Gépszerkezettani Tanszékből alakult, amelynek a vezetője Kund Ede volt. Az új tanszék vezetését dr. Jurek Aurél professzor vette át. A tanszék feladata az autógépész-hallgatók oktatása volt, elsősorban azzal a céllal, hogy autókonstruktőröket kapjon az ország. Hamarosan kiderült, hogy a tervezőmérnökök mellett nagy számban van szükség olyan, szintén gépész jellegű mérnökökre is, akik a gépjárművek üzemeltetésével foglalkoznak, a karbantartás és a javítás problémáit oldják meg, illetve akik a gépjárművek fel- és kihasználását, azaz a gépjárműközlekedést tervezik, szervezik, irányítják. Emiatt az akkor még Szolnokon önálló egyetemként működő Közlekedési Műszaki Egyetemen megindult a gépjármű-üzemmérnökök képzése. Ez az új szak 1956-ban egy új autós tanszék felállítását igényelte. A különböző átszervezések miatt a Gépjárműszerkezettani Tanszék, amelynek a vezetését Terplán Sándor docens látta el félállásban, mindössze egy évig működött, majd megszűnt, illetve beolvadt a Gázgépek és Automobilok Tanszékbe. A gépjárműüzemi szakos hallgatók képzése az akkor már az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemhez tartozó Közlekedési Üzemmérnöki Karon oly gyorsan fejlődött, hogy öt év múlva ismét szükségessé vált a karon az önálló autós tanszék felállítása. Az új tanszék megszervezésével dr. Lévai Zoltánt bízták meg, aki eddig az Autóközlekedési Tudományos Kutatóintézet főmérnöke volt. A **Gépjárművek Tanszék** gyorsan fejlődött, s százával bocsátotta ki az autósmérnököket a hazai autóközlekedés számára.

Négy évvel ezelőtt a kormányzat egyesítette a két budapesti műegyetemet, majd 1968-ban a gépészmérnöki karról a közlekedésmérnöki karra tették át a gépjárműképzést, s ezzel egyidejűleg a Gázgépek és Automobilok Tanszéket is. Az átszervezés után a gépészmérnöki karon lényegében a stabil gépekkel kapcsolatos szakok maradtak, a közlekedésmérnöki karra pedig a mobil gépek lettek a jellemzők. Itt összpontosult az önjáró gépekkel kapcsolatban mind a konstrukciós, mind az üzemeltető jellegű képzés.

A két autós tanszék egy évig még párhuzamosan működött, majd egyesült. A mai Gépjárművek Tanszéken, melyet dr. Lévai Zoltán egyetemi tanár vezet, olyan neves szakemberek foglalkoznak a magyar autósmérnökök nevelésével, mint dr. Jurek Aurél egyetemi tanár, dr. Ternai Zoltán, dr. Ilosvai Lajos, Terplán Sándor docensek stb.

A bevezetőben említett jubileumi tablóról néhány képet olvasóinknak is bemutatunk, s egyben további jó munkát kívánunk a 25 éves Autós Tanszék minden munkatársának.





SZERVIZ A BUDAPESTI BÉCSI ÚTON



GYÁRI ALKATRÉSZEK

●

ELEKTRONIKUS VIZSGÁLÓ

●

JÓ VEVŐSZOLGÁLAT

Nemrég ugyancsak a III. kerületben avatták fel az AFIT új Volkswagen-szervizét, most pedig a müncheni BMW és magyarországi képviselete, az Interag Rt. nyitott meg egy korszerű, központi vevőszolgálati állomást a Bécsi út 277. alatt.

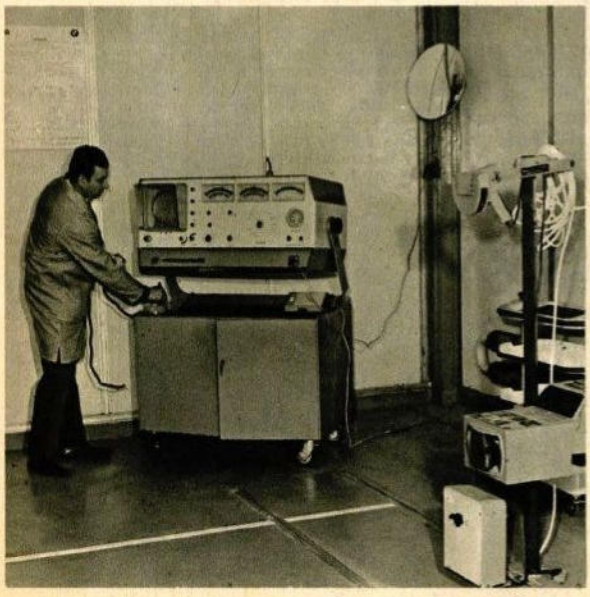
A praktikus épületek mindazt magukba foglalják, ami a hazai BMW-kocsipark szakszerű gondozásához szükséges. És ezekben az egyszerű műhelycsarnokokban éppen olyan elektronikus vizsgálóberendezést alkalmaznak, mint akár a legnagyobb müncheni, londoni vagy tokiói gyári szervizekben. A jelenlegi, mintegy kétmillió forint értékű, jól válogatott alkatrészállomány, a kis létszámú, de speciális képzésű szerelőgárda bizonyára jól tud gazdálkodni a több mint 600 négyzetméteres alapterületű szervizállomáson.

Várható persze, hogy nemcsak a hazai rendszámot viselő különböző évjáratú, különböző típusú kék-fehér emblémás kocsik keresik fel ezt az új autósbázist, hanem a külföldi látogatók, az átutazók BMW-it is gondozásba veszik.



Dr. Klaus Baranek, a BMW AG igazgatója — és a gyár több más vezető munkatársa — jött el a pesti szervízavatásra, ahol Kocsis Ferenc, az Interag Rt. műszaki igazgatója mutatta be a meghívottaknak az új központi állomást. Az érdeklődés középpontjában kétségtelenül az „Electronic-Center" nevű programvizsgáló állott. Ezzel a műszercsoporttal ugyanis a modern BMW-típusok szerkezeteinek 32 működési fázisát — a fényszórók beállításától a kipufogógáz analizálásáig — gyorsan és pontosan lehet ellenőrizni. Az újabb, gyárilag beépített elektronikus jeladó teszi lehetővé, hogy mindössze két kis csatlakozó beiktatásával másodpercek alatt hasznosítható legyen ez a vizsgáló, amelynek előre programozott ellenőrzési folyamata azt is garantálja, hogy egyetlen mérési fázis sem maradhat ki

(GÜTH ISTVÁN felvételei)





AUTÓSOKNAK

KINEK VAN IGAZA?



Megint csak felidézzük azokat a sorokat, amelyeket az első Zsiguli-szállítmány érkezésekor írtunk. Azt írtuk, hogy nagyon szeretnénk, ha mindazok, akik elvállalták ezeknek a kocsiknak a gondozását, karbantartását, úgynevezett kötelező garanciális átvizsgálását — vevőszolgálatát —, különösen jói szolgálnák nemcsak a vevőt, hanem azt a célt, amely az ismert gondok ellenére harmóniát kíván teremteni az autósüzemek és az autók oda forduló tulajdonosai között.

Nos, azóta eltelt fél esztendő, és ez idő alatt egyaránt találkoztunk jó és rossz példákkal. Eljutott hozzánk dicséret is, panasz is a Zsigulikkal foglalkozó, különböző cégekhez tartozó szervizek munkájáról, emberei magatartásáról, modoráról. Azt tapasztaltuk, hogy akik meg voltak elégedve a végzett munkával, a sorra kerülés idejével, a számlázással, nem fukarkodtak az elismerő szavakkal. És nagyon helyesnek tartjuk, hogy akik ezért vagy azért csalódtak a felkeresett szervizben, szintén nem rejtik véka alá véleményüket.

Keresik az igazukat. Nem hiába kereste igazát az a Zsiguli-tulajdonos sem, akinek hűtőjébe a hiányzó, alig deciliternyi fagyálló díjmentes pótlása helyett több száz forint fizetségért a teljes vízteret újból fel akarták tölteni az egyik szervizben. A gyári fagyállóból ugyanis nem volt náluk raktáron, más anyaggal nem lehet keverni az eredetit, így azután az autótulajdonos zsebét nem tekintve adták a szerencsétlen ajánlatot.

Másoknak más esetekben azért kell kilincselni és mérgelődni, hogy azt az alkatrészt, amelyet végül a műhelyen kívüli fórumon vita nélkül cserélendőnek minősítettek, végre cserélje ki a vevőszolgálati műhely...

Azt természetesen minden vitás ügyben el kell dönteni, hogy kinek van igaza. De legyen érdeke mind a szervizeknek, mind a gyáraknak, és főként az autók tulajdonosainak, hogy leszűküljenek a vitára okot adó garanciális vagy attól független javítási témák.

Itt van például egyik olvasónk hozzánk címzett panasza. Azt kéri: mi vizsgáljuk meg, hogy az ő esetében kinek van igaza.

Kérésének olyan módon szeretnénk eleget tenni, hogy a nyilvánosság elé tárjuk írásba foglalt észrevételét. Reméljük, ilyen módon mindazok tudomást szereznek róla, akik érintve vannak, és ha ugyancsak a lap olvasói elé tárjuk a válaszokat is, akkor az igazság eldöntése mások, más esetek számára is tanulságos lesz.

Ebben a pillanatban mi sem tudjuk, merre billenhet az igazságot mérő serpenyő, de az nem vitás, hogy be kell állnia az egyensúlyi helyzetnek. Kíváncsian várjuk a választ olvasónk alábbi soraira:

„1971. szeptember 10-én a Dunaújvárosi AFIT 8. sz. Autójavító üzemében volt Zsiguli kocsim az első szervizen. Itt sor került a kötelezően előírt olajszűrőbetét-cserére is. A csere során kifizettettek velem 222 forintot. Ezt mindaddig nem is kifogásoltam, amíg meg nem tudtam, hogy máshol ez a szűrő csak 162 Ft-ba kerül.

Ezután már reklamáltam, mivel úgy éreztem, hogy sok Zsigulis társam velem együtt 60 forinttal többet fizetett. A reklamációra kapott válaszban Körmendi Ernő üzemvezető szó szerint ezt írta: «A Zsiguli olajszűrőbetét ára csak akkor 162 Ft, ha beszerelési költséget is, valamint kiskereskedelmi árrést is hozzászámítunk.»

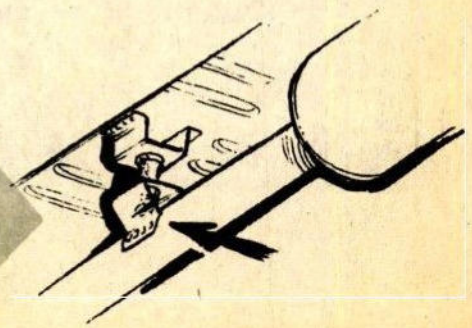
Én úgy értelmeztem az idézett szavakat, hogy náluk is 162 Ft a szűrő, de ezek szerint fizetnem kellett a beszerelési költséget. Erre nem vonatkozik a jótállás? — elmélkedtem magamban. De különben is számomra túl sok az ellentmondás ebben a fogalmazásban. Kértem tehát a Hungaroszerviz Hentes utcai telepétől is erre vonatkozó véleményt. A tőlük kapott válasz: «A mindenkori raktárkészlettől függ, hogy milyen gyártmányú szűrő került felhasználásra. Ezért történt az, hogy Önnek 222 forintot kellett fizetnie...» És még jó néhány tucat társamnak — gondoltam magamban.

Valami mégiscsak sántít itt, de még a két vélemény között is. Hogyan is kapna igazat a reklamáló? Úgy érzem, nem merik az igazságot megmondani. Nehéz is. Talán onnan indulnak ki, hogy ha már tellett valakinek kocsira, miért ne futná a plusz 60 forintra is.

És valóban nem pusztán a forintról van szó, inkább azt szeretném tudni: jogosan, vagy igazságtalanul fizettettek-e velem.

NAGYFALUSI ALBERT
Németkér, Pozsonyi u. 2.

A JEGES HÓGÖRÖNGYÖK KÖNNYEN RONCSOLJÁK A KOCSIK KIPUFOGÓCSÖVÉT, DOBJÁT ÉS AZOK FELERŐSÍTŐIT. IDŐNKÉNT ELLENŐRIZZÜK EZEK ÁLLAPOTÁT!



KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, DECEMBER 28-ÁN

MOSZKVICS	28 207
POLSKI-FIAT-1300	7 251
POLSKI-FIAT-1500	2 532
SKODA	24 917
TRABANT Limousine	36 805
TRABANT Kombi	4 676
VOLGA	797
WARTBURG Limousine	16 608
WARTBURG de Luxe	12 660
WARTBURG Tourist	1 722
ZAPOROZSEC	3 993
ZASTAVA 750-M	2 106
ZSIGULI (Budapest)	7 774
ZSIGULI (Debrecen)	4 460

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

JANUÁR 9.
Baja
Békéscsaba
Debrecen
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pécs
Siófok
Szombathely
Tata
Veszprém

JANUÁR 10., hétfő
Dabas

JANUÁR 12., szerda
Szentlőrinc

JANUÁR 16.
Barcs
Debrecen
Dunaújváros
Miskolc
Mohács
Nyíregyháza
Orosháza
Szeged
Szolnok
Tatabánya

JANUÁR 23.
Debrecen
Komárom
Miskolc
Nyíregyháza

JANUÁR 30.
Debrecen
Érd
Kecskemét
Miskolc
Nyíregyháza
Szarvas
Zalaszentgrót

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

BUDAPESTEN A HASZNÁLT AUTÓK PIACÁT

— amelyet a Vadászati Világkiállítás rendezése miatt a Bosnyák térre költöztettek — ismét korábbi helyén, a X. kerületi Albertirsai úton, a Mezőgazdasági Kiállítás parkolóterületén tartják minden szombaton 12—16 és minden vasárnap 8—13 óra között. A kijelölt piacterületre állított egy-egy kocsiért 20 + 3 Ft úgynevezett helypénzt kell fizetni.

TÉLEN IS AUTÓZNI?



IGEN — feleljük határozottan a kérdőjeles címre. Miért ne autózna télen, aki úgy tartja, hogy számára a fehér évszakban is előnyös, ha útjait autóval járja? Miért ne autózna akár a havas, a jeges úton, aki már megtanulta, hogyan lehet a csúszós talajon viszonylagos biztonsággal vezetni? Miért állítaná le ősztől tavaszig a kocsiját az, aki a lehetőség szerint mindent megtett, hogy a féltett autó műszakilag megfeleljen és alul-felül a téli időjárás támadásai ellen védve legyen?

Jogos viszont a kérdés, hogy a téli autózást igenlő bevezető mellé miért választunk éppen egy olyan képet ide illusztrációnak, amely nemigen csinálhat kedvet ahhoz, hogy január, február idején is kocsikázzunk, autózzunk.

A képet különben egy korábbi tél idején készítette egyik olvasónk, Ordódy József mérnök. A kísérő sorok szerint a tihanyi félsziget útjának egyik kanyarját egyenesítette ki ez a kocsi, amely végül is a tó jegébe ékelődött...

Mi persze nem tudjuk, ki volt a hibás, miért és hogyan történt ez a baleset. Ez a kétségtelenül téli baleset. Azt viszont jól tudjuk — annak idején arról is jelent meg kép lapunkban —, hogy akadt olyan autós, aki nyáron fordult be kocsijával a Magyar Tengerbe...

Nos, e két esetből azt a tanulságot vonjuk le, hogy se nyáron, se télen ne autózzunk? Vagy pedig azt, hogy minden évszakban egyformán igyekezzünk a viszonyokhoz — például az útviszonyokhoz — alkalmazkodva autózni.

Elismerjük, hogy az őszi, téli időjárás csak ritkán kedvez az autósoknak. Hol a látást nehezíti meg a pára, a köd, a jég, vagy akár kettő is támad együtt ezek közül, hol pedig a kerekek tapadását, a kocsi stabilitását rontja a latyak, a hó, illetve a fagyos úttest.

Könnyű lenne most jótanácsként bedobni, hogy télire szereljen fel mindenki a téli utakra tervezett abroncsokat, de jól tudjuk, hogy ezekből pillanatnyilag nincsen minden méret, nem jut ezekből minden kocsira. Jó néhány méretre viszont rendszeresen olvassuk a hirdetést, az azonnali átvételre utaló felszólítást a napilapokban.

Ezzel kapcsolatban természetesen azt tanácsoljuk, hogy aki télen is akar autózni — illetve feladata, kötelessége, hogy télen is vezessen autót —, ne mondjon le a téli gumikról, ha módjában áll azokhoz hozzájutni.

Itt van mindjárt az ősi, jól bevált hólánc kérdése is. Bizony, sok esetben, sok-sok úton, főként hegyi úton szükséges, hogy hóláncot szereljünk a gumikra. Legalábbis annak a két kereknek a gumijára, amelyik a hajtóerőt adhatja át a talajnak.

Igen ám, de hol lehet ma nálunk hóláncot szerezni? Újakat csak elvétve találunk, azokat is főként teherautókhoz méretezték. A régiekből is csak kevés autósnak maradt egy-egy rozsdás, kopott garnitúra.

Nálunk jelenleg senki sem gyárt hóláncot, az importot pedig az eddigi ajánlatok alapján drágának tartják...

Pedig a téli napokra sok technikai segédeszközre van szükség, és találtak is ki ilyeneket, hogy könnyebb legyen az autósok dolga.

Még a múlt évben az AM 22-es számában elkezdtük néhány télire való iparcikk, vegyianyag felsorolását. Pontos árat is írtunk ezekhez, de végül azt tapasztaltuk, hogy a lap megjelenése után volt, amit már nem lehetett kapni, és volt olyan is, ami még nem érkezett meg.

Nagyon sajnáltuk, hogy az autósok elé így nemcsak a téliesre forduló természet, hanem a szeszélyes kereskedelem is állított akadályokat. Soksok ember feleslegesen járkált üzletről üzletre, telefonálgattak ide meg oda — és persze hozzánk is.

Szerencsére a felsorolt cikkek többsége kapható volt — és kapható még ma is —, csupán az említett páramentesítő, a jégoldó nem érkezett meg a gondosan számított időpontra váratlan szállítási problémák miatt. Ezért mondták azután több üzletben az eladók, hogy az AM szerkesztőségében keressék ezeket az anyagokat a kedves vevők, mert ők bizony még nem is hallottak a De-Mister, illetve a De-Icer létezéséről. Nos, megnyugtatjuk a pult másik oldalán állókat — akik nem is mindig barátságosan hozzánk küldték vevőiket —, hogy léteznek ezek az anyagok. Sem nevüket, sem a leírt forintárakat nem mi találtuk ki, a szerkesztőségben. Sőt, nemcsak a külkereskedelmi vállalat igazolja ezeknek létezését, megrendelését, amelynek alapján a tájékoztatást adták. Az Autókernél is úgy számított a legilletékesebb referens, hogy az említett sorok megjelenéséig befutnak az új téli vegyianyagokat szállító kamionok.

Vigaszul csak annyit, hogy szerencsére a fagyos napok még szintén nem érkeztek meg és ezeket talán mégiscsak megelőzik a fagymentesítők...

Az alapvető téli vegyianyagot, a fagyálló folyadékot, a kocsik hűtőjéhez viszont igazán mindenütt lehetett most kapni, holott egy-két éve még azért is hiába futkostak a télen is autózó autósok.

És lehet kapni közönséges denaturált szeszt, amellyel, illetve a szesznek és a víznek megfelelő keverékével fel lehet tölteni az ablakmosó berendezések tartályait. Akkor nem kell félni, hogy az befagy és amiatt nem működik.

Ugyancsak nem probléma egy darab papírt vagy nylondarabot szerezni időnként a szélvédőre, a hátsóablakra, hogy adott esetben ne annak üvegére fagyjon a csapadék. És nem nagy gond talán hozzájutni egy kis zsáknyi homokhoz, egy kézre való lapáthoz, hogy ha nem akar a havon, a jégen megkapaszkodni a kerék, tudjunk magunkon segíteni.

Mert hát lehet persze télen is autózni, csak nem olyan egyszerűen, mint jó időben...

Azok pedig, akik az idén először vesznek részt a téli forgalomban, lehetőleg olyan utakon igyekezzenek megszerezni az első tapasztalatokat, ahol nem veszélyeztetnek másokat. Olyanokat, akik nem válogathatnak, hogy autózzanak-e vagy sem, amikor tél van. Ők egyébként évről évre bizonyítják, hogy lehet télen autózni. Csak persze ez gyakran nagyon is kemény, veszélyes munka!

Liener György

Gondolatok a hazai diagnosztikai vizsgálatokról

Írta: Dr. Szabó Lajos, a KÖTUKI tudományos tanácsadója

Az egyre több gépkocsi a karbantartó és javítóműhelyekkel szemben is új követelményeket támaszt. Különösen a hibamegállapítást, a közlekedésbiztonsági vizsgálatok gyorsabbá és pontosabbá tételét illetően.

E követelmény kielégítését szolgálják az utóbbi években szaporodó s folyamatosan tökéletesedő vizsgáló (diagnosztikai) berendezések, amelyek fokozzák a vizsgálatok objektivitását, s csökkentik a hibakeresés átfutási idejét.

A diagnosztikai berendezések megfelelő technológiai szempontok szerinti csoportosításával diagnosztikai, illetve hatósági műszaki felülvizsgáló állomások, valamint egyéb, a technológiai kívánalmaknak megfelelő vizsgáló részlegek alakíthatók ki.

A diagnosztikai állomás feladata a gépkocsi, illetve az egyes szerkezeti részek megfelelő működésének, állapotának felülvizsgálata, egyes beállítási paramétereinek ellenőrzése, esetleges korrigálása.

Külföldön és nálunk

A hatósági műszaki gépjárművizsgáló állomások világszerte hamarabb jöttek létre, mint a diagnosztikai állomások, és feladatuk a közlekedésbiztonsági szempontból történő ellenőrzésekre korlátozódik.

A tőkés országokban a diagnosztikai állomásokat kezdetben önállóan építették, de a tapasztalatok azt mutatták, hogy célszerűbb ezeket az állomásokat a gépkocsikarbantartó, illetve javítóüzemek keretében, az üzemek technológiai folyamatával összehangoltan létesíteni.

A diagnosztikai és hatósági műszaki gépjármű-felülvizsgáló állomások közül hazánkban jelenleg sajátos és csak részben egészséges folyamat van kialakulóban. A nagyobb szervizállomások, autóközlekedési karbantartó és javítótelepek üzemeiben egyre több helyen diagnosztikai részlegeket létesítenek, s ez az irányzat még szembetűnőbb az új szervizeknél, javítóállomásoknál. Ezt a folyamatot örömmel kell üdvözölnünk még akkor is, ha néhol a diagnosztikai részlegek felszereltsége hiányos.

A Magyar Autóklub Budapesten jól felszerelt diagnosztikai állomást épített, s tervezi, hogy hasonló állomásokat létesít vidéken is.

A KPM Autófelügyelet az időszakos hatósági műszaki gépjárművizsgálatok végrehajtására önálló állomásokat kíván létesíteni, amelyek műszerezettsége által a vizsgálatok jelenlegi színvonalát javítani kívánja.

Ha elemezzük a diagnosztikai, vagy hatósági műszaki vizsgálóállomás technológiáját, szembetűnik a vizsgálatok részbeni átfedése. A diagnosztikai állomásokon elvégzik mindazokat az ellenőrzéseket, amelyek a hatósági vizsgálóállomások számára a közlekedésbiztonsági ellenőrzések keretében elő vannak írva, ezenfelül olyan további munkákat is végeznek, amelyekről már említést tettünk.

A diagnosztikai állomásokat 8—10 speciális vizsgálóberendezéssel látják el, s a vizsgált gépkocsik műszaki állapotát, üzem- és közlekedésbiztonságát 100—120 vizsgálati eredmény alapján állapítják meg. A vizsgálatok egy része műszeres, másik része pedig szemrevételezésen alapul, tehát az ellenőrzést végző személyek esetleges „szubjektivitásának" részben még ma is tere lehet.

A hatósági műszaki gépjárművizsgáló állomásoknak általában kevesebb technológiai berendezésük van és ott a vizsgálatok száma is kevesebb az előbbieknél. Tény viszont az is, hogy személyautóknál jelenleg egy 5—6 vizsgálóvonallal rendelkező állomáson valamennyi előírt művelet végrehajtható.

Ezzel a néhány állomással vizsgálóhálózat nem alakítható ki, de még a negyedik ötéves terv időszakának végére számítható gépjárműparknál sem hozható létre teljes kihasználtságú, emellett megfelelő sűrűségű hálózat.

A hatósági műszaki vizsgálóállomások megfelelő sűrűségben való kialakítása feltétlenül célszerű lenne, azonban az állomáshálózat megvalósulása esetén az egyes vizsgálórészlegek kapacitásának csak kisebb része (heti öt nap közül csak egy, esetleg ennek az egy napnak is csak a tört része) lenne kihasználva. Ilyen csekély kihasználási fok mellett a vizsgálóállomások fenntartása nem lenne gazdaságos, ha pedig éppen a gazdaságosság érdekében kevés állomást tartanánk üzemben, ez az ügyfelek érdekeit sértené.

Annak érdekében, hogy a gépjárművek hatósági műszaki felülvizsgálata során az autósoknak ne kelljen hosszú utat megtenniök, sok időt veszteniök, kézenfekvőnek látszik más megoldás keresése az időszakos hatósági vizsgákkal kapcsolatban. Feltétlenül olyan megoldásra van szükség, hogy kellő sűrűségű állomáshálózat legyen, ugyanakkor e felülvizsgáló állomások viszonylag kisfokú kihasználtságának ne legyen kedvezőtlen gazdasági kihatása.

Az előzőkben már említést tettünk arról, hogy mind a nagyobb szervizállomások, mind az autóközlekedési vállalatok megyei központokban levő karbantartó-javító telepei részben már rendelkeznek a biztonsági vizsgálatokhoz szükséges fontosabb technológiai berendezésekkel, részben pedig ezek pótlása folyamatosan meg fog történni. Az újonnan létesülő nagyobb szervizeknél, karbantartó-javító telepeknél nemcsak a hatósági gépjárművizsgálatokhoz előírt közlekedésbiztonsági ellenőrzésekre szolgáló technológiai berendezéseket, részleget terveznek, hanem többé-kevésbé komplett diagnosztikai vizsgáló üzemrészt is.

Mint már az előbb említettük, a diagnosztikai részlegeken lehetséges a hatósági műszaki vizsgálóállomások ellenőrzési programjának végrehajtása, hiszen ezek a vizsgálatok a teljes diagnosztikai programnak egy részét képezik, de meggondolandó, hogy az időszakos hatósági műszaki vizsgálatok során ne végeztessük-e el a diagnosztikai állomás teljes programját.

Közös érdek

Az időszakos hatósági műszaki felülvizsgálatok programjának esetleges bővülése részben a gépjárműtulajdonosok érdekeit szolgálná, másrészt — nem utolsósorban — szolgálná a közlekedésbiztonság érdekeit is. A teljes diagnosztikai program végrehajtása és a méréssorozat eredményének hasznosítása a hazai gépjárműközlekedés biztonságának növeléséhez, a gépjárművek műszaki állapotának javításához, élettartamának növeléséhez és a gazdaságosabb üzemeltetéshez is hozzájárulna.

A közepes és nagyobb szervizállomásokon, valamint az autóközlekedési vállalatok karbantartó és javítótelepein folyó munkák egyre inkább megkövetelik a javítási és karbantartási technológiával szervesen összefüggő diagnosztikai vizsgálatokat.

A diagnosztikai részlegek létrehozásának ez a folyamata a hatósági műszaki gépjármű-felülvizsgáló állomások hálózatának kiépítésétől függetlenül folytatódik még akkor is, ha a hatósági műszaki vizsgálóállomásokat a diagnosztikai részleggel rendelkező szervizállomások közelébe, vagy akár melléjük telepítik.

A hatósági műszaki gépjármű-felülvizsgáló állomásoknak a szerviz, vagy a haszonjárműveket karbantartó-javító üzem mellé való telepítése egyáltalán nem tenné feleslegessé a szerviz- és javító-karbantartó üzemek saját diagnosztikai egységeit, mert:

1. Ezeknek az üzemeknek nem hatósági vizsgálóállomásra, hanem diagnosztikai egységre van szükségük;
2. A diagnosztikai vizsgáló részleg ezeknek az üzemeknek technológiailag és építészetileg szerves része, amelyet nem szabad az üzemből kiszakítani, s máshova — a közelbe — telepíteni. Amennyiben a hatósági vizsgálóállomást mégis az üzem mellé — közelébe — telepítenék, azért, hogy az a szerviz- vagy javítóüzemek saját diagnosztikai részlegét pótolja, a szerviz- és a haszonjárműveket karbantartó-javító üzem előbb-utóbb technológiai és gazdaságossági kényszerűségből saját üzemi épületében a saját diagnosztikai részlegét szükségszerűen kialakítaná;
3. Az ilyen üzemek egyike mellé komplett (személygépkocsi, motorkerékpár, teherautó, nehézvontató, autóbusz) hatósági műszaki vizsgálóállomás telepítése elképzelhetetlen lenne. Ha például személyautó-szerviz mellé telepítenénk ilyen komplett vizsgálóállomást, mi lenne a motorkerékpár- és teherautó- (autóbusz) vizsgálóvonalak felesleges kapacitásának hasznosításával? Ha az egyes hatósági vizsgálóvonalakat a megfelelő üzem mellé telepítenék, ez a megoldás még inkább alátámasztaná előző javaslatainkat, vagyis azt a gondolatot, hogy a szervizüzemhez (haszonjárművek karbantartó-javító üzeméhez) szervesen tartozó diagnosztikai részlegeken végezzék el a hatósági műszaki vizsgálatokat.

Mindezek alapján javasoljuk, hogy a személygépkocsik kötelező hatósági műszaki felülvizsgálata a már meglevő, valamint a jövőben megépítésre kerülő és a felülvizsgálatra alkalmas szervizállomások diagnosztikai részlegében történjék.

A közhasznú gépjárművek kötelező hatósági műszaki felülvizsgálata a közhasznú fuvarozó vállalatok telepein levő diagnosztikai részlegekben történjék. A motorkerékpárok kötelező hatósági műszaki felülvizsgálata a megfelelő diagnosztikai részleggel rendelkező motorkerékpár-javító vállalatoknál történjék.

Az így létrehozott hálózaton a kötelező műszaki felülvizsgálatokat a hét meghatározott napján, esetleg a hét több napjának meghatározott időszakában lehet lebonyolítani.

A hatósági műszaki vizsgálatok elvégzéséhez rendelkezésre áll a diagnosztikai vonalak állandó és képzett személyzete, de a kötelező hatósági vizsgálatokat a KPM Autófelügyelet által megbízott szakember irányítaná.

Mivel jól szervezett és kiépített hálózat esetén a hatósági műszaki vizsgálatok az egyes kijelölt diagnosztikai részlegek (vonalak) kapacitásából a hétnek csak egy napját — vagy egy hét több napjának néhány óráját — vennék igénybe, a szervizállomások, a karbantartó-javító üzemek saját diagnosztikai állomásaikat tulajdonképpen zökkenőmentesen használhatják.

A hatósági felülvizsgálatokban való részvételért a szervizek és karbantartó-javító üzemek a vizsgálatért járó díj egy részét kapnák. A vizsgálatok időtartamára az üzemek közreműködő dolgozóit, valamint a KPM Autófelügyelet szakértőit a KPM Autófelügyelet közvetlenül fizetné, vagy az üzemeknek térítést adna.

Mindenesetre célszerűnek tartjuk és feltétlenül javasoljuk, hogy a hatósági műszaki felülvizsgálatban részt vevő dolgozókat, mind a fizikaiakat, mind a szakértőket — akár az üzem, akár a KPM Autófelügyelet létszámában vannak — jelentős vizsgadíjban részesítsék.



Bosch-műszercsoportok elhelyezése egy diagnosztikai állomáson, univerzális ellenőrzési műveletekhez

Jelzés a rendszámtáblán

Néhány év múlva, ha a megfelelő műszaki vizsgálóhálózat felépül, célszerű lesz a kötelező hatósági időszakos műszaki felülvizsgálatok ciklusát a jelenlegi 3 évről 2 évre csökkenteni, de az autóbuszokat, tehergépkocsikat, nehézvontatókat, taxikat és bérautókat továbbra is évenként kell kötelező műszaki felülvizsgálatra irányítani.

Személyautóknál, ha azok diagnosztikai állomáson műszaki vizsgálat céljából önként, évente megjelennek és a vizsgálat eredményességét a kocsi tulajdonosa bizonyítani tudja, a kötelező hatósági felülvizsgálat ciklusa 4 évre növelhető. E közbeeső önkéntes vizsgálatokat a Magyar Autóklub diagnosztikai állomásai is elláthatnák.

A hatósági vizsgálóállomások az eredményes vizsgálatok bizonyítékát a forgalmi engedélyen bélyegzővel jelzik. Ez a módszer nem elégséges. Szerintünk — külföldi mintára — a legközelebbi kötelező vizsgálat időpontját (évét és hónapját) a rendszámtáblán kellene feltüntetni. Sajnos, a jelenlegi magyar rendszámtáblák erre a célra nem alkalmasak, ezért addig, amíg az új, a fenti jelölési módnak megfelelő rendszámtábla nem lesz, a legközelebbi esedékes kötelező hatósági műszaki vizsgálat idejét más módon, de a gépkocsi külső részén kell feltüntetni.

Baleset vagy jelzőlámpa?

Amikor sűrű köd borítja az utakat, minden ország rádiója figyelmezteti az autósokat: itt csak 50 méter, ott csak 20 méter a látótávolság. Vigyázni! Vigyázni!

Másnap hozzák az újságok a hírt: a budaörsi autópályán nyolc kocsi, London mellett az autópályán 40 kocsi, a kölni autópályán 50 kocsi szaladt egymásba.

Miért?

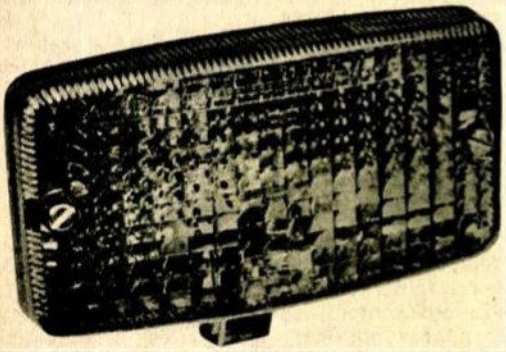
Ennyi halott, annyi sebesült!

Miért?

A gépkocsivezetők könnyelműsége, figyelmetlensége lenne az egymásba szaladás oka? Nem lehet! Jól tudja minden vezető, hogy saját életéről van szó, ha nem figyel.

Nem látnak a vezetők?

Ez az! Sűrű ködben a piros fényű hátsó lámpák és a féklámpák fényereje nem elég. Nem lehet elég messziről észlelni a jelzést, és ezért nem marad elég féktávolság ahhoz, hogy az egymásba szaladást elkerüljék. Ezért képezik ki külföldön már eleve nagy felületűre, éles vörös fényűre a féklámpákat. Igaz, hogy a menetsebességet a látási viszonyokhoz kell szabni, de sűrű ködben ez nagyon lassítja a forgalmat. Csakhogy minnél jobban csökken a mi menetsebességünk, annál nagyobb viszont a veszély, hogy egy gyorsabban haladó kocsi hátulról belénk ütközik.



Az egymásba szaladás kivédésére készültek már infrasugarakkal és elektronikus szerkezettel működő olyan berendezések, amelyek valamilyen akadály előtt vészjelet adnak a vezetőnek, vagy automatikusan működésbe hozzák a kocsi fékberendezését. A gondolat jó, de a kivitel drága. Ezért csak kevés kocsitulajdonos szerelteti fel a berendezést. Ha jól meggondoljuk, éppen az okoz leginkább veszélyt, hogy belefutnak, akinek a kocsiján ilyen automatikus berendezés hirtelenül megállítja a járművet.

Hírt kaptunk arról, hogy az NDK-ban más megoldást választottak a „VEB Fahrzeugelektrik Ruhla" üzem autóvillamossági szerkesztői. Abból indultak ki, hogy sűrű ködben éppoly fontos az előttünk haladó járművet meglátni, mint amennyire fontos, hogy saját kocsink is idejében látható legyen egy utánunk haladó kocsi részére.

Az ismert ködfényszórók széles sugárkévéje javítja a kétoldali tájékozódást, a haladás irányában azonban a köd sűrűsége szabja meg a látás terjedelmét. Ennek tudatában készítettek Ruhlában egy újfajta vörös fényű hátravilágító ködlámpát.

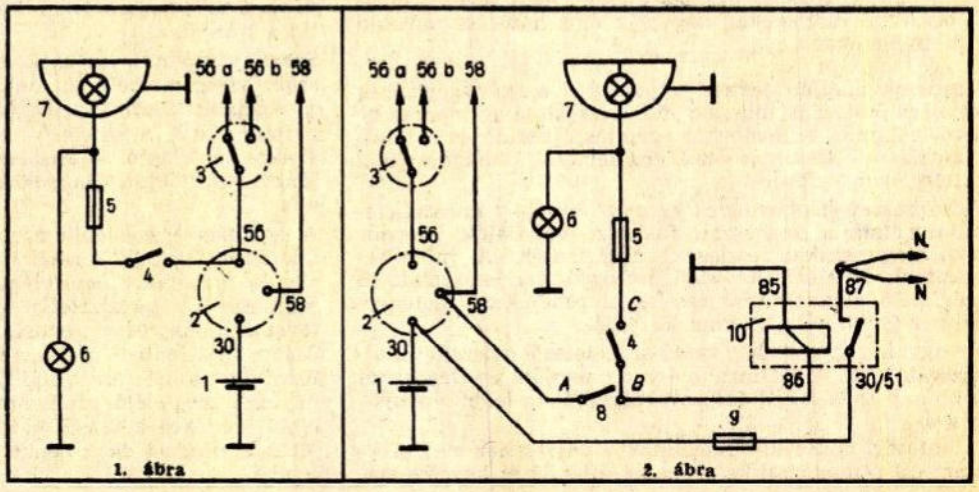
A lámpa műanyagból készült és csak 140 g súlyú. Fénykibocsájtó felülete 140×75 mm, a lámpatest mélysége 73 mm. Minthogy súlya és terjedelme kicsi, könnyen lehet rezgésmentesen a hátsó lökhárítókra egy-egy ilyen lámpát felerősíteni. A lámpatest egész belső felülete tükrözött és igen erősen sugározza ki a foglalatba helyezett egyszálas, 25 wattos izzó fényét. A fényerő a normális féklámpák és hátsólámpák fényerejének a többszöröse.

Minthogy normális látási viszonyok esetében a hátravilágító ködlámpák nagyon vakítanak, ezért a német forgalmi rendőrség az alábbi feltételekhez köti az alkalmazásukat:

1. A két hátravilágító ködlámpa egyenlő magasságban és a kocsi közepétől egyenlő távolságban, egymástól mért legalább 60 cm-re szerelendő. A féklámpáktól 10 cm lehet a legkisebb távolság. Az úttesttől 80 cm-rel magasabbra nem szerelhetők a lámpatestek.
2. A lámpák bekötését úgy kell megoldani, hogy csak akkor lehessen őket külön kapcsolóval bekapcsolni, ha a fényszórókat és az előrevilágító ködlámpákat már bekapcsolták. A hátravilágító ködlámpák üzemét külön jelzőlámpa jelezze a szerelvénylapon.
3. A hátravilágító ködlámpákat csak köd vagy sűrű havazás esetében szabad bekapcsolni. Csak akkor szabad őket használni, ha a látótávolság kevesebb 50 m-nél.

A vörös fényű hátravilágító ködlámpák bekötését az ábrák mutatják. Az *1. ábra* szerinti kapcsolást akkor használják, ha a kocsin nincs előrevilágító ködlámpa. A *2. ábra* mutatja, miként kell a lámpákat bekötni, ha már van ködlámpa. Az egyszerűség kedvéért az ábrákon csak egy hátravilágító ködlámpa képe szerepel. A valóságban a másodikat ezzel párhuzamosan kötik.

Tömösy M. Jenő



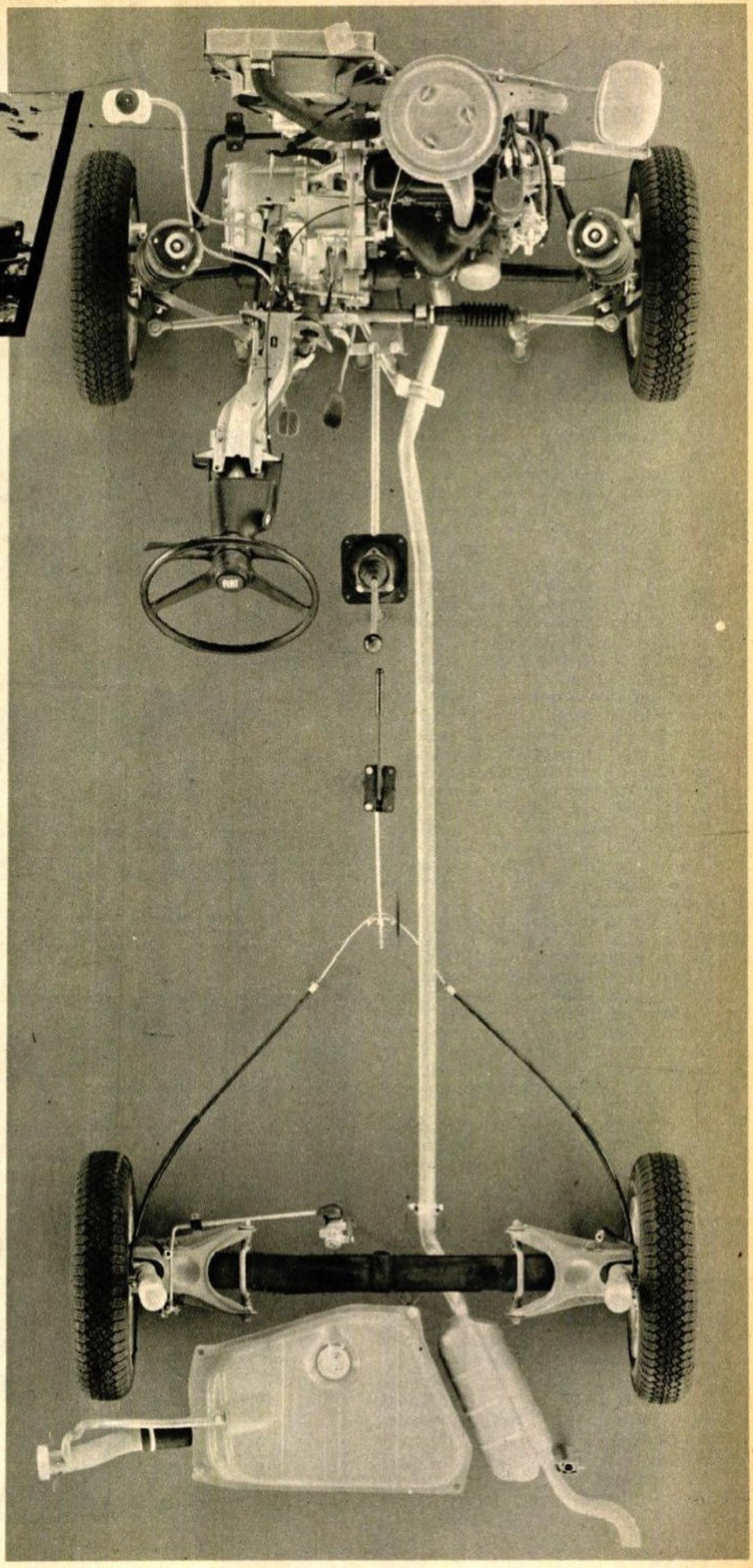
1. ábra — 2. ábra

1. Akkumulátor
2. Világításkapcsoló
3. Fényváltó (országúti—tompított)
4. Hátravilágító ködlámpa kapcsolója
5. A 8A biztosító
6. Jelzőlámpa
7. Hátravilágító ködlámpa
8. Előrevilágító ködlámpa kapcsolója
9. Biztosító
10. Előrevilágító ködlámpa reléje

A FIAT–127



és a TÖBBIEK



„AZ ÉV AUTÓJA" ZSŰRIZÉSE

Lapunk legutóbbi számában *„A Fiat—127 az év autója"* címen megírtuk már, hogy mind az *„Autovisie"*, mind a *„Stern"* bíráló bizottsága előtt 1971-ben fölényes pontszámmal nyerte el a kitüntető címet ez az új fronthajtású olasz kiskocsi.
Azt pedig, hogy milyen mezőnyben vívta ki a győzelmet, itt mindjárt fel is soroljuk. A *Stern* magazin ábécé szerinti listájával kezdjük, amelyen csakis európai modellek szerepeltek.

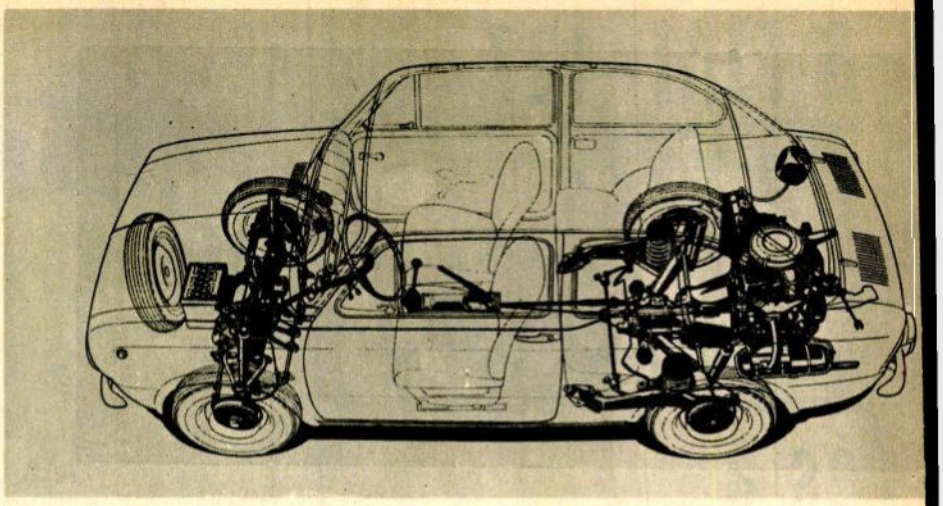
Alfa Romeo Montreal
BMW Touring
Ferrari 365 GTC 4
Ferrari 365 GTS Spider
Fiat—127
Fiat—130 Coupé
Fiat—128 Coupé
Lancia—2000
Lancia—2000 Coupé
Maserati Bora
Mercedes 350 SL
Mercedes 350 SLC
Monteverdi 375/4
Morris Marina
Polski Fiat 125 P
Renault Alpine A 310
Renault 15/17
Skoda S 110 R Coupé
Volvo 1800 ES

Ehhez a felsoroláshoz csak annyit, hogy a *Polski Fiat 125 P* ugyan nem 1971-ben született modell, de mivel az NSZK piacain csak a múlt évben került forgalomba, a Stern listáján az év autói közé iktatták. Nem sorolták viszont oda az 1971 novemberében bemutatott *Alfa Sud* típust, mert — éppen az év végi megjelenése miatt nem volt lehetőség arra, hogy a zsüritagok megismerjék. A

(Folytatás a 16—17. oldalon)

A FIAT–127 és a TÖBBIEK

A Fiat most nemcsak egy új kiskocsit, hanem egy olyan modellt épített, amely alapvetően szakított elődjének, az itteni röntgenrajzon látható 850-esnek szerkezeti elrendezésével. A 127-esnél jóformán minden előre került, és ezáltal — bár e két kocsi hosszméretét tekintve csak 2 cm a plusz — lényegesen nagyobb a hasznostér. A teljes kocsitérnek mintegy 80%-a hasznosítható most az öt személy és azok csomagjai számára. E két rajz lehetőséget nyújt az összehasonlításra. Azt pedig, hogy az új Fiat 903 cm³-es, 45 lóerős motorja a stabilitást is biztosítva teszi lehetővé a kocsi 142,9 km/órát jelentő hitelesített végsebességét, ugyancsak nagyra becsülték a zsűritagok, akik 1966-ban a Fiat—124-esnek, majd 1969-ben a Fiat—128-as típusnak ítélték oda „Az év autója" címet. Ez eddig páratlan sikersorozat!



holland *Autovisie* szaklap által összehívott, ugyancsak nemzetközi zsüri előtt sem szerepelt az új *Alfa*, de ott az 1971-ben szériaéretté vált újdonságok közé amerikai és japán gyártmányokat is besoroltak. Így azután a már említett modelleken kívül a *Datsun 2400* és *1800 SSS*, a *Ford Thunderbird* és *Torino*, a *Lincoln Continental MK IV*, a *Mazda Capella RX—2* és *616*, a *Suzuki 71 GO-W* és a *Toyota Celica-Carina* típusok, sőt a *Rolls-Royce Corniche* is zsürizésre került, bár annak sorozatgyártásáról lehetne éppen vitázni... Ez a vita ugyan a pontozás lezárásával teljesen érdektelen, mert éppúgy, mint sok-sok igazán jónevű különlegesség, a híres *RR* sem igen hatott a más koncepciók szerint ítélő zsüritagokra. Itt ugyanis alapvetően a technikai megoldások újszerűsége, ötletessége, praktikussága, a kocsi biztonsági tulajdonsága, no meg gazdaságossága — az ár és az érték aránya — valamint a *„design"*, vagyis a szerencsés formatervezés vezérelte a pontozókat.

Az elbírálás módjáról pedig azt említjük, hogy az *Autovisie* bizottságának minden tagja — 12 országot képviselő 44 újságíró — egyenként 10—10 pont felett rendelkezett, míg a *Stern* zsürijének 15 országból választott 40 tagja egyenként 5—5 ponttal gazdálkodhatott. Ezt az öt pontot akár egyetlen modellnek ítélhette, akár megoszthatta a választék autói között.

Ennek megfelelően — tehát a *Stern*-zsüri előtti minimális 10 pontot tekintve — a négy első hely így alakult ki:

1. Fiat—127 ... ... 115 pont
2. Mercedes 350 SL/SLC 40 pont
3. Renault 15/17 ... ... 17 pont
4. BMW Touring ... ... 10 pont

A pontszámokkal gazdagabban ellátott *Autovisie*-zsüritagok döntése majdnem azonos arányú fölényt biztosított a *Fiat*nak, de itt a további három helyezés másként alakult:

1. Fiat—127 ... ... 239 pont
2. Renault 15/17 ... ... 107 pont
3. Mercedes 350 SL/SLC 96 pont
4. Jaguar V. 12 ... ... 63 pont

Nézzük most meg e kettős — igen tekintélyessé vált — fórum előtt kialakult élvonal szereplőit.

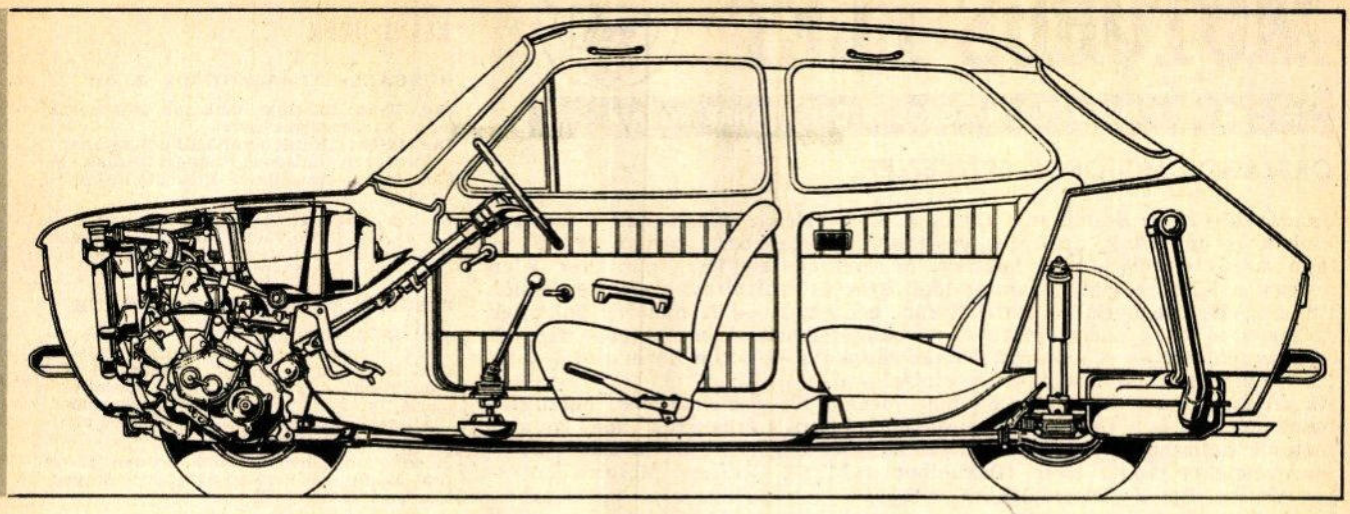
(L. Gy.)



A Mercedes-Benz 350 SL, amelynek továbbfejlesztett változata, bővített utastérrel a 350 SLC típus. A két modell a nagyteljesítményű, 230 lóerős, fokozott biztonságot ígérő, elegáns, 205—210 km/óra végsebességre tervezett autók csoportjában mindkét bíráló bizottság előtt tekintélyes pontszámot nyert

A BMW Touring 2000-til jelzésű modell hathengeres, 130 lóerős, benzinbefecskendezős motorjával és a dinamikus vonalvezetésű, praktikus, kombihatású karosszériával egyaránt teljesíti a sportautók és a jól kihasználható családi túrakocsik feladatát





Az új Renault-család —, illetve a sok tekintetben közös bázisra épülő 15-ös és 17-es TL-családok — mutatós tagjai ezek a kocsik, amelyek az alapkivitelűnél nagyobb teljesítményt és gazdagabb felszerelést nyújtó TS-változatban is bemutatásra kerültek. A frontkerekes hajtású, 1289 cm³-es (15—TL), illetve 1565 cm³-es 15—TS, 17—TL és 17—TS típusok, felépítményüket tekintve a Renault 12-es sorozat tagjaira hasonlítanak, de új formával új sikerekre pályázhatnak. Sok-sok érdekességet mutatnak e kocsik apró részletei is



És itt a híres Jaguar E, tizenkéthengeres V-motorral. Az AM múlt évi 8-as számának címlapján is szerepelt ez a remekmű, amely azonban „Az év autója" listáján jóval hátrább található, mint a győztes 127-es Fiat és a többiek... A magyarázat persze elég egyszerű. Azt ugyanis minden zsűritag, és ma már mind több zsűrin kívüli autós is jól tudja, hogy drága, nagyteljesítményű nagykocsit — főleg sportkocsit — könnyebb tervezni, mint viszonylag olcsó, de mégis nagyteljesítményű, nagy szériában gyártható, praktikus kiskocsit előállítani



MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

ORSZÁGOS MOTOROS ÉRTEKEZLET

Január 22—23-án Budapesten Országos Értekezleten találkoznak a motoros klubok és csoportok, az OMB, valamint a közlekedési szervek vezetői. A tanácskozás előreláthatóan hasznos és eredményes lesz, minthogy jelen lesznek a KPM, a BM, valamint több gyár és szolgáltató szerv képviselői.
PROGRAM: Megnyitó — OMB titkári beszámoló — A motoros balesetek helyzete és azok megelőzése — A balesetelhárítási és motoros szervek együttműködése — A motoros szervek munkája — Soron következő feladatok — Vita, hozzászólások — Összefoglaló.
Az érdekelt motoros képviselők már megkapták a meghívókat, készülnek beszámolóikra és a program megvitatására. Annak érdekében, hogy minden motoros hallathassa szavát, az OMB szívesen fogad írásos javaslatokat és észrevételeket január 15-ig. (Beküldhető az MTSZ Országos Motoros Bizottság címére: Bp. V., Rosenberg hp. u. 1.)

KLUBHÍREK

HUNGÁRIA TÚRAMOTOROS KLUB

Jan. 12-én: Műszaki tanácsok a motorok téli karbantartására.
Jan. 19-én: „Kamerával külföldi tájakon" sorozat 6. előadása. Lengyel tájak.
Jan. 26-án: Az Állami Biztosító tájékoztatója.

Klubest, tagfelvétel és jelentkezés a motorvezetői tanfolyamra minden szerdán 17.30—20 óra között az V., Rosenberg hp. u. 1. alatti klubhelyiségben.

SZEGEDI „VOLÁN" MOTOROS KLUB

Jan. 11-én: Műszaki előadás, külföldi túrák megbeszélése, ügyintézési előadás
Jan. 18-án: Egészségügyi előadás.
Jan. 25-én: A sátor és egyéb felszerelések szakszerű használata, kezelése. ÁB-szakelőadások, balesetek bejelentése, elszámolás stb.

Jelentkezni lehet minden kedden 17—20 óra között a klubhelyiségben: Szeged, Vörösmarty u. 3. II. 29.

A MŰSZAKI BIZOTTSÁGOK FELADATAI

A motoros klubokban szakosztályokban és csoportokban a Túrabizottságon kívül (amelynek feladatait az AM 23-as számában ismertettük) a Műszaki Bizottságnak igen komoly feladata van. Az év minden időszakának, illetve a motorozási idénynek megfelelően kell ellátni munkáját.
A Műszaki Bizottság vezetője lehetőség szerint szakember legyen. Ajánlatos ezért vezetőségi tagnak felkérni a helyi motorkerékpárjavító, autójavító, gépjavító vállalat vagy szövetkezet vezető szakemberét, aki szaktudásával, segítőkészségével és a motorosok iránt érzett szeretetével sok hasznos támogatást nyújthat a Bizottságnak. A Bizottság tagjai is lehetőleg szakemberek legyenek, akik szívesen segítenek motoros társaiknak jó szaktanácsokkal.
A Klub vezetősége határozza meg, hogy a segítségnyújtásokról, motorkerékpár-felülvizsgálatokról vezessenek-e nyilvántartást. Amennyiben barkácsműhellyel rendelkeznek, annak igénybevételéről nyilvántartást kell vezetni. Ezzel mindenkor felmérhető a műhely kihasználtsága, szükségessége, és hogy azt csak egyes személyek, vagy a tagság használja. Ha a klub anyagi helyzete megengedi, nagyon jó szolgálatot tesz túrák alkalmával a segélycsomag rendszeresítése. Ez tartalmazza a klubon belül tömegesen jelentkező motorkerékpármárkák cserealkatrészeit. Tekintettel arra, hogy túra alkalmával generáljavítást senki sem végez az országúton, csak olyan cserealkatrészt szabad tartani, amely kis munkával a biztonságos közlekedést szolgálja.
Ilyenek: izzók, meghajtóláncok, gyertyák, tömlők, gáz-, kuplunghuzalok, benzincsap, indítókulcs, fékpofa ferodóval, különböző méretű csavarok, alátétek, anyák, tűszelepek, biztosítékok, megszakítókalapács, kondenzátor, ékek, feszmérő, pumpatömlő, kötöződrót, elektromoskábel, gyújtókábel, gyertyapipa, vontatókötél stb.
Ezeket az anyagokat a Műszaki Bizottság túra alkalmával magával viszi, szükség esetén átvételi elismervény ellenében kiadja az igénylőnek, aki tartozik meghatározott időn belül a felhasznált anyagot pótolni. Így a segélycsomag mindig teljes.
A Műszaki Bizottság hívja meg a szakelőadókat (tanárok, mérnökök, gyári vezetők) a műszaki klubestekre. Munkájuk sikeréhez nagyban hozzájárul a saját barkácsműhely felállítása, vagy a helyi javítóvállalattal történő megállapodás ilyen műhely időszakos megszervezésére.
A műhelyt célszerű felszerelni a motorkerékpár szerszámtáskájában nem levő speciális szerszámokkal (lehúzók, műszerek, fúrógép, köszörű, kompresszor, satupad stb.).
A műhely használatáról, a szerszámok kiadásáról a Műszaki Bizottság által kiadott házirend intézkedik. Ennek betartására nagy figyelmet kell fordítani, mert ellenkező esetben a műhely rendeltetésének megfelelő célját nem éri el.
A Bizottság további feladata nagyon egyértelmű:
A téli időszakban ismerteti az egyes motormárkákat, tesztekkel, képekkel, metszetekkel illusztrálva. Nagyon szemléltető lehet a közösen szét- és összeszerelt motorblokk, teleszkóp stb. Ezenkívül sokat lehet beszélni a motorkerékpárok karbantartásáról, a hibamegállapításról, a helyes üzemeltetésről, tárolásról stb.
Klubesteken kedvelt szórakozás lesz a műszaki adatokról — hibakeresések, tesztek — és általános motorismeretről szóló totók kitöltése, vagy vetélkedők rendezése — különösen akkor, ha az díjazással is jár.
Tavasszal a Bizottság feladata a téli álmukat alvó motorkerékpárok előkészítése és üzembe helyezése. Ezt a feladatot természetesen a Bizottság a klubtagok részére szaktanácsadással és szakfelügyelettel látja el. Ilyenkor mindenki jó szívvel fogadja el a gyakorlati jótanácsot és szükség szerint a segítségnyújtást a karburátor, gyújtás, fék, fényszóró beállításánál.
Ugyancsak hasznos segítséget lehet adni a télen generálozott motorkerékpárok bejáratásához.
A nyári közös túrákon egy bizottsági tag mindig vegyen részt, hogy az úton elromlott motorok javításánál szaktanácsot, szükség esetén műszaki segítséget nyújtson. Amennyiben szükséges, a klub tartalék-alkatrészét a segélycsomagból kiadhatja.
Nagy túrák előtt az induló motorkerékpárokat kellő időben a Bizottság vizsgálja felül, észrevételét tegye meg és az észlelt hiba kijavítását ellenőrizze. Természetesen a hiba megállapításával egyidejűleg annak kijavítására vagy elhárítására a szaktanácsot is mellékelni kell. Ezért a Műszaki Bizottság leltáriismeretes jó munkáján múlik a túra sikere.
Ennek alapján a Műszaki Bizottságnak esetenként megadható az a jog is, hogy az általa hibásnak minősített motorkerékpár részvételét ne engedélyezze a közös túrán.
Ősszel a Műszaki Bizottság feladata, hogy segítséget nyújtson a motorkerékpárok téli tárolásra való előkészítéséhez.
Figyelmeztesse az érdekelt tagokat a motorkerékpárjuk generáloztatására, alkatrészcserére, vagy egyéb javítási munkák elvégeztetésére. Ennek előfeltétele, hogy a Műszaki Bizottság ismerje a klubtagok motorkerékpárjának műszaki állapotát. (Ez az ismeret természetesen csak jó, közös munkával és közös túrázással szervezhető meg.)
A jól dolgozó Műszaki Bizottsággal rendelkező klubok tagjainak motorkerékpárjai és túrái biztonságosak lesznek, és ilyen klubba örömmel lépnek be a motorosok.

FROMBOLD GYULA

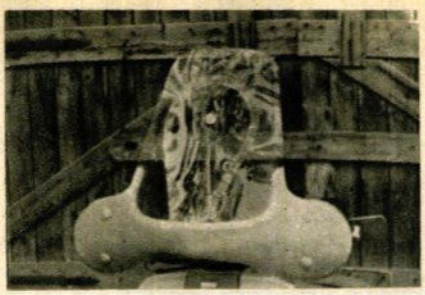
ÖREG motorosok — NAGY tanulságok

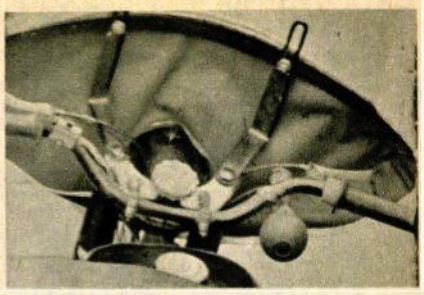
Szerda esténként szépszámú közönsége van a Hungária Túramotoros Klub Rosenberg hp. u. 1. alatti termének. A beat-frizurás fiúktól egészen az őszülő öreg bácsikig, meg lányok és asszonyok egyaránt megtalálhatók ebben a közösségben. A tavalyi túrák élményei és a jövő túrák feladatai foglalkoztatják őket. A jól megszervezett előadásoknak, élménybeszámolóknak, filmvetítéseknek nagy sikerük van a túramotorosok körében.
Ezúttal két idősebb klubmotorossal beszélgettünk, s mint kiderült, mindkét beszélgetés élmény és tanulság minden motoros számára.
LŐCSEI KÁROLY bácsi, aki 63 éves, alig két éve határozta el, hogy megtanul motorozni, mert ahogy ő mondta: „Alig ismerem ezt a szép országot, és úgy szeretnék külföldre is eljutni." Amikor belépett a HTK-ba, első nagy feladata a fonyód-bélatelepi túra volt. Legutolsóként, mint biztosító indult el kis Simsonjával. Végig nem volt semmi baj, csak közvetlenül a tábor előtt egy kanyarban elszámította magát, bukott és megsérült. Részvéttel nézek rá, de Károly bácsin nem látszik a csüggedés. „Lecke volt — mondja határozottan —, még egyszer nem fordulhat elő velem. Nagyon lényeges, hogy az ember mindig úgy motorozzon, hogy számítson egy váratlan helyzetre is." És még hangsúlyozottan teszi hozzá: „SZÁMÍTÓAN KELL MOTOROZNI!"
KOVÁCS BÁLINT bácsi sem olyan régen kezdte a motorozást. Egy éve tagja a Klubnak, de már megszerezte a bronzfokozatot. „Ötvenkilenc éves vagyok — mondta. — Az idén láttam meg életemben először a Balatont és azokat a csodálatos hegyeket északon. P—10-es motoromnak és klubomnak köszönhetem, hogy ezekre a szép helyekre eljutottam." Bálint bácsi a városban is rendszeresen motorozik, és ahogy mesél, figyelni kell rá! — Egyszer a Damjanich utcában haladt, kis sebességgel a csúszós út miatt. Miután meggyőződött a tükörből, hogy nincs mögöttes forgalom, beintett egy mellékutcában várakozó Volgának, hogy mehet, mert feladta elsőbbségét. Bálint bácsi udvarias volt, de a következő pillanatban egy Skoda nagyot fékezve hátulról nekikoccant a P—10-esnek. Bálint bácsi ezután már csak a lényeget, a tanulságot mondja tovább; „Az a visszapillantó-tükör, az nem minden. Azért van az embernek nyaka, hogy azon néha el is fordítsa a fejét. A hátranézés, az az igazi körültekintés!"

BALOGH ZOLTÁN

Majd ha fagy s hó lesz nagy

❷





A bal oldali képen egy olyan, házilag készített szélvédőt látunk, amelynek kiszélesített foglalata óvja a motoros kezét a hidegtől és a nedvességtől. A mellette levő kép azt a vízmentes anyagból készült szélvédő-toldalékot mutatja, amelynek az a feladata, hogy a szélvédő alján nagy erővel beáramló levegő útját állja

Viszanylag jó tempóban halad a motor a hóval vastagon takart országúton, amikor hirtelen „úszni" kezd a jármű hátulja. Motorosunknak ez az első tele a nyeregben, és ez a feltételezhető oka, hogy keményen belemarkol a kormányszárakba, megfeszíti derekát, és a lábát valami rugóféle lerántja a földre, ahol biztonságot remél.

— Csak nem fékezni — gondolja motorosunk, mert olvasott már erről a témáról.

De most határozottan balra kezd csúszni a motor hátulja, amely szinte versenyre kel az első kerékkel. A szegény motorosunk az ijedtség verejtékcseppjeiben pácolódik. Végső kétségbe- és földre-esésében ügyesen lefekteti paripáját a hótakaróba, majd a végén maga is melléje dűl.

Más kárán tanul az okos (motoros)!

A fenti történetből az derül ki, hogy az elbeszélés szenvedő alanya megijedt a motor úgynevezett „úszásától", és ezért nem járt el okosan. A félelem rossz tanácsadó, mert ha bízott volna önmagában, akkor elsősorban közvetlenebb kapcsolatot tartott volna motorjával, azaz a térdével jobban szorította volna a benzintartályt, másodszor nem kapaszkodott volna fuldokló módjára a kormányba, harmadszor kar-, valamint hátizmait sem feszítette volna meg úgy, mintha súlyemelésben készült volna világrekord-döntésre, és végül, de nem utolsó sorban: lábával nem keresett volna menedéket a jó öreg anyaföldön.

Tudott dolog, hogy a motor időben jelzi, hogy mire készül, csak éppen észre kell azt venni. Esetünkben arról volt szó, hogy megszűnt a kerék és a talaj között a kapcsolat, azaz a motor nem húzott. Ezt a veszedelmes állapotot kell sürgősen megszüntetni oly módon, hogy némi energiát adatunk a motorral a hátsó keréknek. Ha magas a sebességváltó-áttétel, és a gázadásra csak rángatva válaszolna a motor, akkor inkább határozott mozdulattal kapcsoljunk vissza, és érzéssel adjuk a gázt (a hátsó kerék túlpörgetése nélkül). Persze a láb ott pihen a lábtartón, és laza könyöktartással, finom kormánymozdulattal irányítjuk a motorkerékpárt.

Aranyszabály: mindenkor a kicsúszás irányába kormányozzuk a járművet. Tehát: ha jobbra csúszik a hátsó kerék, akkor tessék jobbra kormányozni, illetve balra, ha balra tör ki a motor hátsó kereke!

Pontosan ez a tennivaló a jeges úton is.

A leghivatottabbak, a crossversenyzők bizonyítják, hogy a legkényesebb helyzetben sem válnak meg szívesen a lábtartóktól. De figyelemre méltók azok a jelenetek is, amikor a crossmotort, távol az ideális függőleges helyzettől, a versenyzők a testük mozgásával kormányozzák, illetve kerülik el a biztosnak látszó bukást.

Sokat tehet a motoros a biztonságos közlekedésért, de nem mindent; vannak esetek, amikor a crossbajnok sem képes elhárítani a bukást. Ilyen sajnálatos esetet idézhet elő a kopott gumi, vagy a sérült, elhúzódott váz. Számtalan intő példa figyelmezteti a motorost, hogy hasonló esetben bölcsebb, ha nem vállalkozik utazásra, legalábbis addig, amíg sikerül elhárítani ezeket a művi akadályokat.

A biztonságos utazás feltételeihez tartoznak a motor kiegészítő felszerelései. A legfontosabb és leghasznosabb a láb- és szélvédő, valamint a hideget és nedvességet távol tartó takarókötény. Ezeket a cikkeket például az NDK szaküzleteiben felszerelésre kész állapotban árusítják. A hazai kiskereskedelem csak a lábvédőt kereső motorost tudja kiszolgálni (és már ez is eredmény, amelyhez némi köze van az AM-nek is) de sajnos nem a gumiköpenyt vásárolni akarót. Motorosunk már lemondana az első kerékre ideális, hosszanti csíkos gumiról, és szívesen felszerelné a hagyományos mintájút, — ha kapna. És, mint már említettük, a kapaszkodni nem tudó kopott gumi sok veszélyt rejt magában. Az ilyen kopott gumival még júniusban is kockázatos útra kelni.

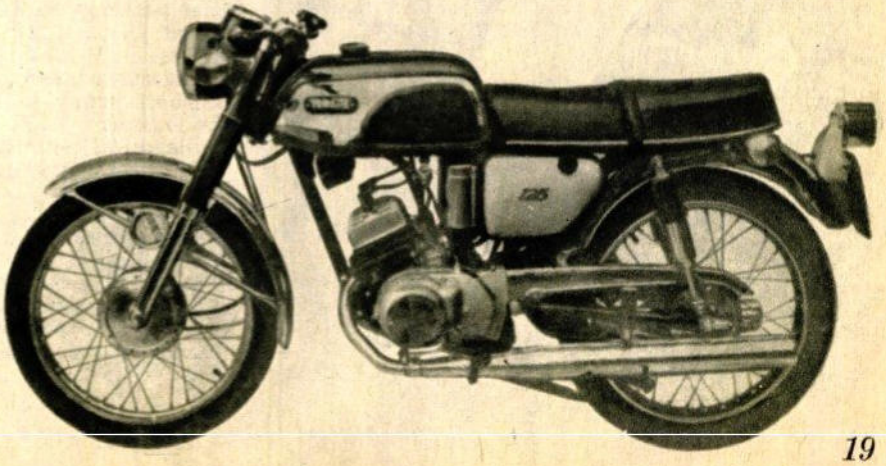
Az alattomos ködről sokat írtunk már. Legyen a legfontosabb szabály az, hogy a motoros j ó l láttassa magát. Kapcsoljuk be tehát a tompított fényt és — ami talán még fontosabb — takarítsuk tisztára a hátsó lámpa vörös prizmáját, hogy minél több fényt, jelzést adjon a hátulról érkezőknek. (Újabban e célra jelentősen erősebb fényt adó, különleges hátsólámpát gyárt a külföldi ipar, amely felismerte a gyengébb vörös zárófényben rejlő veszélyt.)

Azt talán említeni sem kell, hogy az ilyenkor szokásos rossz látási viszonyok különösképpen nem tűrnek semmiféle közlekedési lazaságot. A fegyelmet nem pótolja a legnagyobb gyakorlat sem, csak a szüntelen figyelem és fokozott óvatosság.

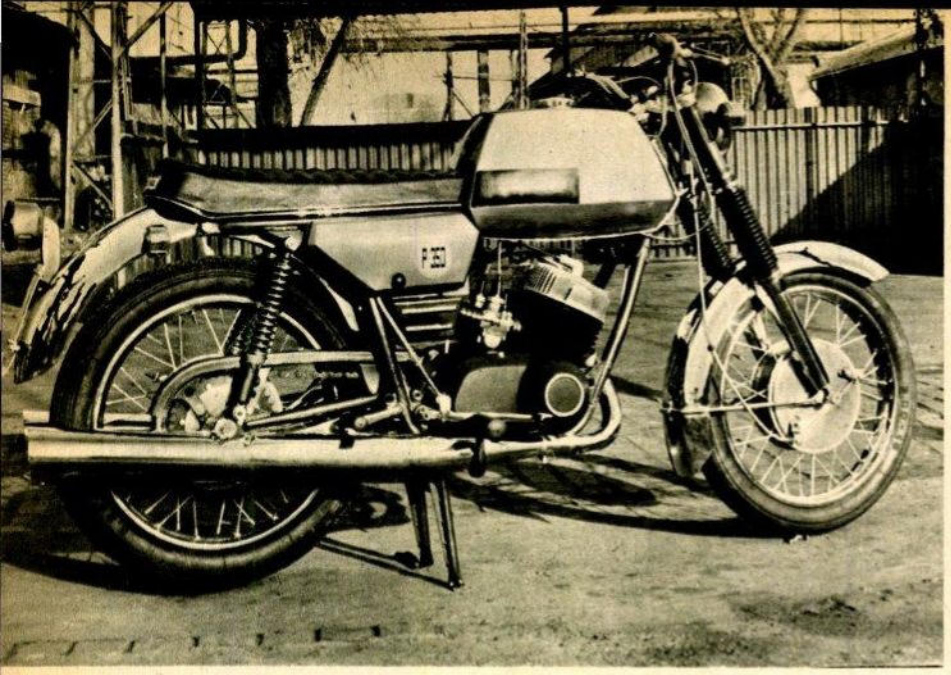
Vigyázz! Ahol köd, pára gomolyog az út felett ott nedves, síkos lehet a talaj!...

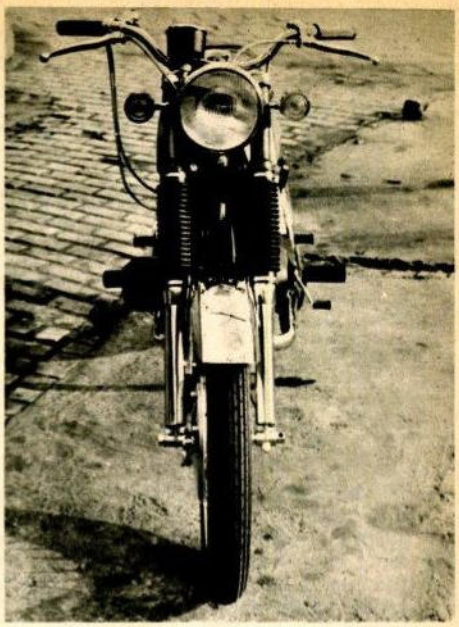
Öreg motoros

YAS-1



Ez a típusjele az új, kéthengeres, olajszivattyús, 125 kcm-es Yamahának, amely 8500 percenkénti főtengelyfordulatnál 15 lóerőt ad le — és ennyi állítólag elegendő is lenne a 112 km-es végsebességhez. A 7:1 (nem geometrial) sűrítésű viszonyú motort két darab 17 mm torokméretű Mikuni-porlasztó táplálja tiszta szuperbenzinnel. A motor kenését a saját gyártmányú „Autolube" szivattyú látja el. Áramszolgáltatásáról 85 wattos termelő alternátor gondoskodik, önsúlya 108 kiló, gumiméretei 2,50×18, illetve 2,75×18





NEVE: P350

Igyekszünk minden túlbuzgó lelkesedés nélkül hírt adni arról, hogy megszületett Csepelen a legfiatalabb motorgyerek, a Pannónia-család tagjaként.
Az új mintapéldánnyal kapcsolatban a következőket mondták el a P350 alkotói:

— A P20 szerkezeti kialakítása lehetővé teszi egy széles típusválaszték kidolgozását a motorcsalád-elv alapján. Így került sor nagyobb hengerűrtartalmú, erősebb, gyorsabb motorkerékpár, a P350 létesítésére.
A külföldi motorkerékpárpiacokon egyre több ilyenféle gyors jármű jelenik meg annak az igénynek kielégítésére, ami a sportos motorozást kedvelők széles körében vetődik fel.

Ha nem árulkodna a bordázott felületű nyereg tövében a márkajelzés, kevesen gondolnák, hogy Csepelen készült ez a minden ízében hazai gyártmányú szép motor



A P350 kialakításánál messzemenően figyelembe vettük a már befejezett, illetve folyamatban levő fejlesztési munkákat, amelyeket a P20-on a kül- és belföldi igények szerint végeztünk el. Eszerint az új modell már nem a P20, hanem annak továbbfejlesztett változata, a P250 konstrukciójára épült fel. A P250 és a P350 közötti azonosságok az új típus gyártási problémáit lényegesen leegyszerűsítik, ugyanakkor az eltérő alkatrészek a megkívánt minőségi és külső megjelenési különbséget feltétlenül biztosítják.

Ez lenne az újszülött előzménye.

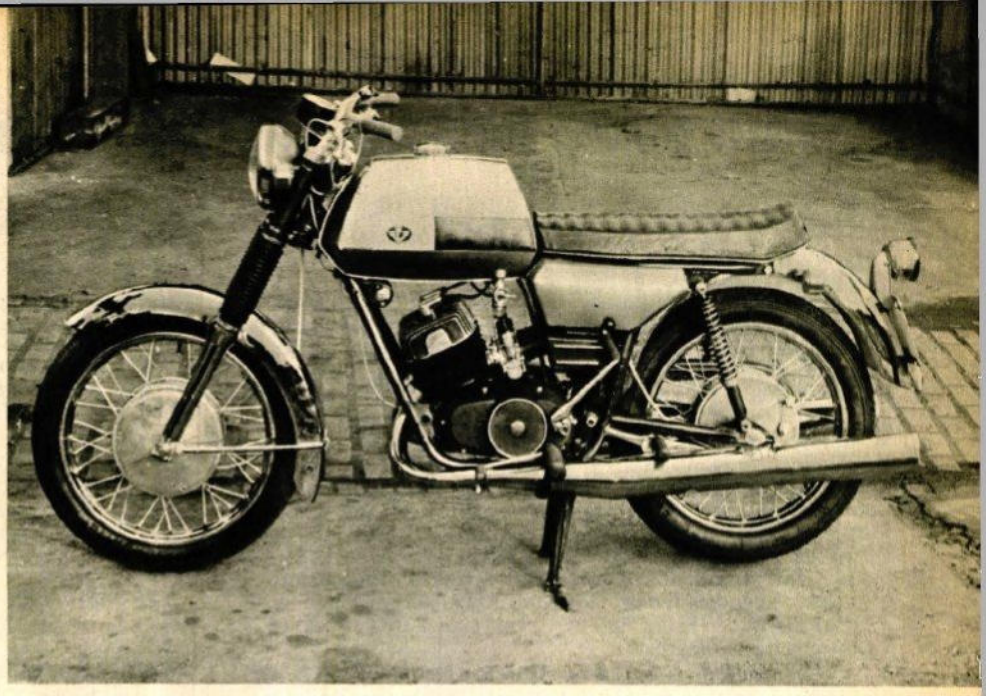
A P350 külső megjelenésére aligha kell szót vesztegetni; tessék egy pillantást vetni a két nagyobb képre. Beszél az magáért. Aki jobban odafigyel, rögtön megállapíthatja a motorblokk származását. Az AM ugyanis annak idején hírül adta, hogy Csepelen elkészítettek egy 175 kcm-es, egyhengeres motort, amely a lefutott sok tízezer kilométeres szakítópróbán jelesen helytállt. Nos, e mintapéldány tapasztalatainak felhasználásával, illetve két 175-ös henger alkalmazásával készült el a P350. Persze még számtalan, szemmel is látható módosítást találunk a legújabb Pannónián, nem is szólva a szép új vonalairól.

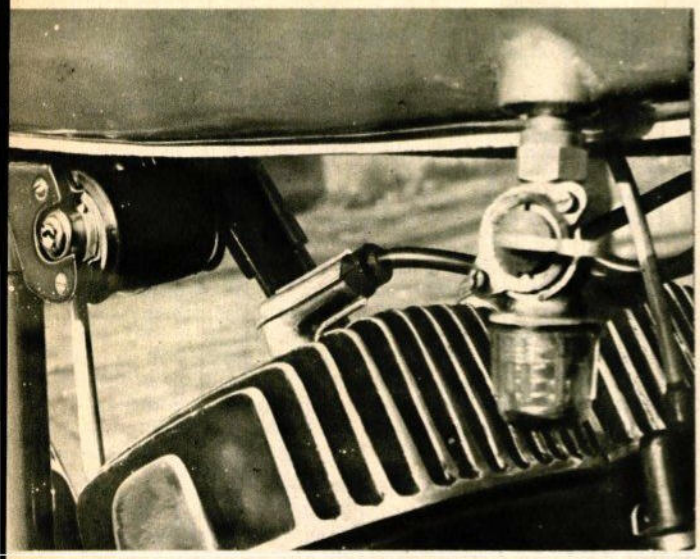
Amikor e bemutató sorokat örömmel írjuk, a csepeliek új terméke még nem esett át a szakmai zsürin, eszerint még nem tudjuk, hogy mi lesz a sorsa. Gyári látogatásunk alkalmával megkérdeztünk néhány gyári bennfentest: ha rajtuk állna a gyártás megindítása, figyelembe véve a hátráltató akadályokat is, hozzákezdenének-e a gyártáshoz. Valamennyien határozott igennel feleltek.

Ezekután várjuk meg a szakma döntését. Addig is ismertetjük a P350 fontosabb műszaki adatait:

Hengerszám	2
Furat	62 mm
Löket	54 mm
Hengerűrtartalom	324 kcm
Sűrítési arány	11:1
Teljesítmény	32 LE/7000—7500
Fajlagos teljesítmény	98,8 LE/liter
Legnagyobb forg. nyomaték	3 mkp/6000—6500
Keverési arány	25:1 (szuperbenzin)
Porlasztó	2 db, 28 mm torokméret
Sebességváltó	5 fokozatú
Gumiabroncs	3,00×18—3,25×18"
Fékek	200×40 mm
Üzemanyagtartály	16,5 liter
Legnagyobb sebesség	140 km/ó
Tartós utazósebesség	115 km/ó
Önsúly	148 kg

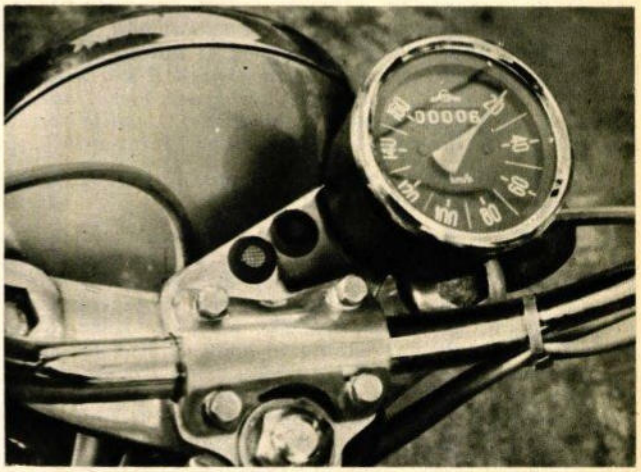






A transzparens-világos bronz színű üzemanyagtartály alatt, védett helyre került a műanyagházas gyújtáskapcsoló szekrény

*



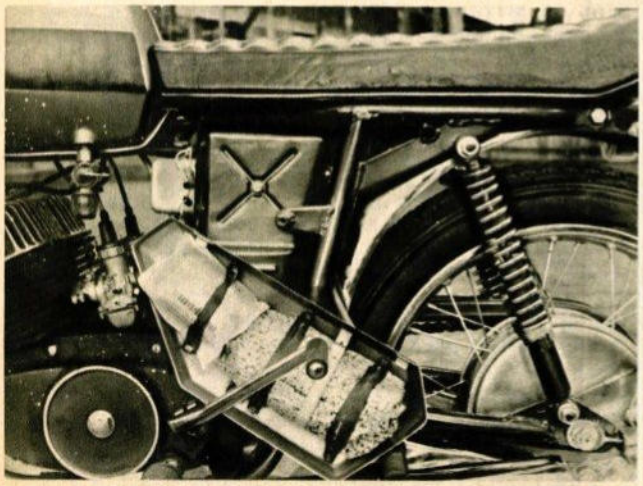
A teljesen új, lapos fényszóró felett, a 160 beosztású km-óra mellett két ellenőrző-lámpácskát látunk; a piros a töltésről ad hírt, a kék színű a bekapcsolt távfényt igazolja vissza

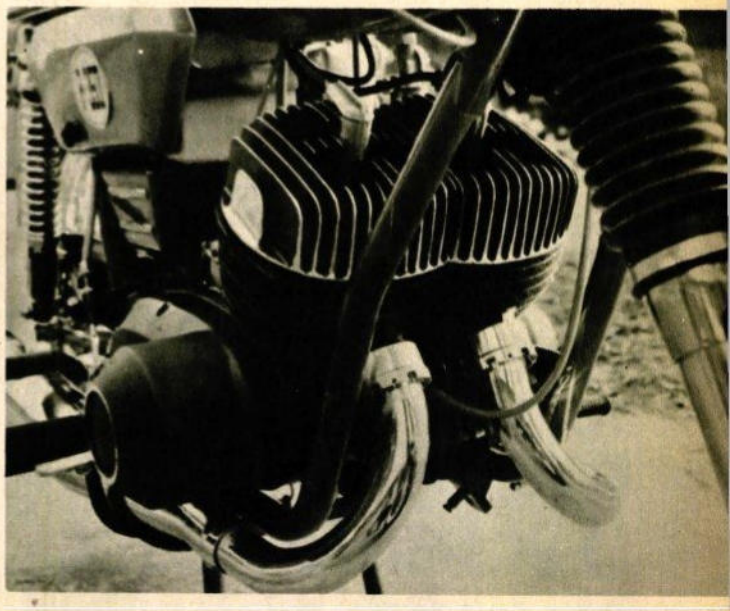
*

Ennek a matt-fekete, könnyűfémhengeres motornak fajlagos teljesítménye közel 100 LE/liter. Bizonyára megemelgeti az elejét, ha durván bánik a motoros a kuplunggal

(RÓZSA GYÖRGY felvételei)

Az ugyancsak bronz színű fedél belső oldalához gumiszalagok rögzítik a szerszámokat és a mentődobozt. A helyére tett fedél takarja a vázzal azonos színű, transzparens-sötétlila légszűrő és szívás-zajcsökkentő edényt





Az egyéves általános felelősségbiztosítás tapasztalatai

— és egy-két biztosítási hír

Egy esztendeje, 1971. január 1-én lépett életbe a rendelet, amely általánosan kötelezővé tette a felelősségbiztosítást minden Magyarországon forgalomban levő gépjárműre. Ügyszólván az egész ország lakossága érezhette ennek kedvező hatását. Hiszen most már a közületi gépjárművek által személyekben és tárgyakban okozott károkat is egységesen az Állami Biztosító rendezi, s nem kell alkudozni, esetleg pereskedni egyes vállalatokkal. A közületek gépkocsivezetői is jól jártak, mert azt a kárösszeget, amelyet a vállalat helyett most már a biztosító térít meg, nem lehet rájuk áthárítani.

De milyen tapasztalatokat szerzett maga az Állami Biztosító? És történik-e valami a magyarországi gépjárműbiztosítás rendszerének továbbfejlesztése érdekében? Ezúttal *Ernszt Tibor*, az ÁB vezérigazgató-helyettese vállalta a tájékoztatást:

— A mi tapasztalatunk is elsősorban az, hogy hasznos és időszerű volt ez a változás. Persze, fokozott feladatot rótt ez elsősorban a mi apparátusunkra. November 30-ig az egész biztosított gépjárműpark 24%-kal nőtt, de ezen belül a biztosított tehergépjárművek és autóbuszok száma két és félszeresére, pontosan 155%-kal emelkedett. Mindez növelte a megtérítendő károk összegét. November 30-ig a felelősségbiztosítás alapján 151 millió forint kártérítést fizettünk ki, 130%-kal többet, mint 1970-ben.

— Hogyan birkózik meg az apparátus az ennyire megnövekedett feladatokkal?

— Igyekeztünk a tárgyi és személyi feltételeket megteremteni. Márciusban munkába lépett a Hamzsabégi úti gépjárműkárrendezési központunk, és az apparátus létszámát több mint száz fővel növeltük. Egyszerűsítéseket vezettünk be a kárrendezés meggyorsítására. Ezen a téren a legtöbbet az jelentette, hogy az 5000 forintnál kevesebbre becsült károkat, amennyiben a jogalap tisztázódott, és az ügyfél egyetértett az összeggel, azonnal készpénzben kifizettük. Ezt az értékhatárt kilenc megyében tízezer forintra emeltük fel. Június 1. óta a motorkerékpárkárokat általában csak készpénzben rendezzük.

— És ha a káresemény részesei közületi gépjárművek?

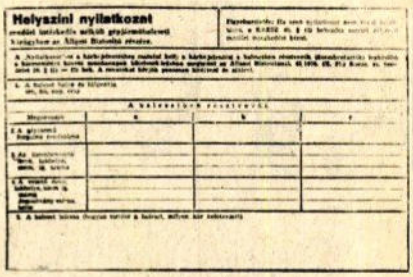
— Hasznosnak bizonyultak azok a szerződések, amelyeket a nagyobb közlekedési vállalatokkal kötöttünk. Ha közületi gépjármű a károsult, személyautóknál az 5000, teherautóknál a 10 000, autóbusznál a 20 000 forinton aluli károkat maguk a vállalatok rendezik, mi csak szúrópróbaszerű ellenőrzést tartunk. Kifogásolható, hogy néhány vállalatnál nem elég alapos a kárfelvétel, nem fényképezik le például a megrongált járműveket, és sok esetben késve küldik a kárjelentőt, s mindez megnehezíti az utólagos ellenőrzést. Reméljük, ez a helyzet javulni fog.

A korszerű gépjárműkárrendezési központ a Hamzsabégi úton



— Terveznek változtatásokat az új esztendőben?

— Elsőnek említem, hogy a készpénzzel kifizethető értékhatárt általánosan felemeltük 10 ezer forintra. Csak akkor nem fizetjük ki azonnal az ilyen értékhatár alatti károkat, ha az ügyfél nem fogadja el a mi kárbecslésünket, és meg akarja várni a javítóműhely számláját vagy előkalkulációját. Ilyenkor a hagyományos eljárásra kerül sor: a végleges számla benyújtása után fizetünk.


Helyszíni nyilatkozat

A „Helyszíni nyilatkozat" nyomtatvány remélhetőleg csökkenti az ismeretlenül maradt károkozók számát

Jelentősnek tartjuk, hogy elkészültek a „Helyszíni nyilatkozat" nyomtatványok, amelyeket minden ügyfelünknek elküldünk. Ha a 15 ezer forinton aluli, személyi sérüléssel nem járt baleseteknél a helyszínen kitöltik ezt a nyilatkozatot, amelynek záradékában a károkozó vállalja a felelősséget, ez segíti a jogalap tisztázását, s így lényegesen meggyorsítja a kárrendezést. A nyomtatványon hely van a baleset leírására, sőt helyszínrajzra is. Külön rovatban lehet feltüntetni a tanúkat, akiknek szerepe ugyancsak fontos lehet. Reméljük, hogy ez a nyomtatványunk tovább fogja csökkenteni az ismeretlenül maradt károkozók számát.

— Várható-e újdonság a casco körül?

— November 30-ig a cascobiztosítások száma 30%-kal nőtt az előző évhez viszonyítva. Szeretnénk ezt az arányt 1972-ben tovább javítani. Ennek érdekében még ennek az új esztendőnek a folyamán változásokat kívánunk bevezetni a casco rendszerében, elsősorban a választék bővítésével. Igyekszünk figyelembe venni az autósok kívánságait, így például az Autó-Motor szerkesztőségétől, illetve olvasóitól hozzánk érkezett javaslatokat is, és azon leszünk, hogy újításaink a felmerült igényekhez igazodjanak.

Hát — élünk is az alkalommal, és felsorolunk néhányat olvasóink ezzel kapcsolatos ötletei, javaslatai közül, hozzátéve a magunk gondolatait.

Arra gondolunk elsősorban, hogy a biztosítási díjban mutatkozzék meg a balesetmentes vezetés „jutalmazása". Vagyis ha valaki hosszabb ideig nem jelent káreseményt, részesüljön valamiféle kedvezményben. A biztonsági öv elterjedése érdekében érdemes lenne kedvezményt nyújtani azoknak az autósoknak, akiknek a kocsijában ilyen védelmi eszközt használtak.

Bizonyára ki lehetne dolgozni annak a módját, hogy a felcsapódó kövektől keletkezett üvegkárokat is megtérítse a Biztosító. Ugyanez vonatkozik az útegyenetlenségek miatt bekövetkező károkra is.

És végül azt is sok autós vetette már fel, hogy szívesen vállalna az eddigi maximálisan 2000 forintnál jóval nagyobb önrészesedést is, ha ezáltal a biztosítás díja csökkenne.

Sokféle módja lehet tehát a casco választékbővítésének. Reméljük, hogy csakugyan lehetővé válik az ilyenfajta igények kielégítése.

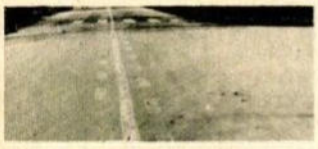
Reményi-Gyenes István



A XIII., Fürst Sándor utcának a Szt. István krt és Katona József utca közötti szakaszán a közelmúltban különböző közlekedési táblákat helyeztek el. Jó részüket azonban mindjárt a felszerelésük után le is takarták. Csak a Margit-híd első időszakos (szombat—vasárnapi) lezárása után kerültek le a táblákat takaró lepleik. Mint kiderült, ezekkel a táblákkal a Fürst Sándor utcában a Szt. István krt és a Budai Nagy Antal utca között megállási, majd a Katona József utcáig parkolási tilalmat rendeltek el. A tapasztalat azonban azt mutatta, hogy ezeknek a tilalmi tábláknak az elhelyezése felesleges óvatosság volt, mert a hétvégi munkaszüneti napok gyér forgalma a mindkét oldali parkolás ellenére is könnyen lebonyolódhatott volna. De azért sem indokolt ez a „szigorú" intézkedés, mert a Fürst Sándor utcának ez a torkolati szakasza a Szt. István krt irányába „Zsák-utca" jelzést kapott, s így gyakorlatilag egyirányúvá vált. E táblákat később ismét letakarták, de a Szt. István krt—Fürst Sándor utca sarkán levő, megállási tilalmat jelző tábláról, úgy látszik, végleg lekerült a lepel. Nos, az autósok ezt a táblát — minthogy létezését semmi nem indokolja — valami egyéni akciónak tartván, nem is tartják tiszteletben. Igen ám, de ez időnként azzal a veszéllyel jár, hogy aki továbbra is itt parkol, megbüntetik.

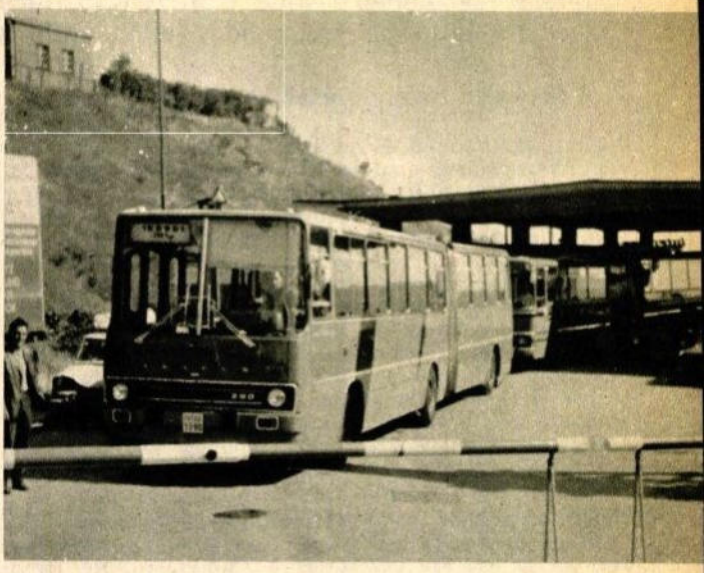
Hivatalos személyek az Autó-Motorban is úgy nyilatkoztak: minden lehetőséget kihasználnak az egyre növekvő parkolási igények kielégítésére. A „Megállni tilos" tábla egy nagyváros zavartalan vérkeringésének a biztosítása érdekében sokkal nagyobb jelentőségű annál, mintsem hogy ilyen helyeken lejárassuk. Az itt elrendelt megállási tilalomnak ugyanis ésszerű magyarázatát nem találjuk. Megfigyelésem szerint még a Margit-híd lezárása esetén is elegendő munkanapokon a Fürst Sándor utca—Budai Nagy Antal utca között csak a páros oldal parkolási tilalma. Munkaszüneti napokon viszont semmi korlátozásra nincs szükség!

DR. SPÄT ISTVÁN főorvos
XIII., Fürst Sándor u. 4.



„Három a magyar igazság!" Ezt igazolják, akik e képen látható záró- és terelővonal „triumvirátust" szerkesztették és Csongrádon, a Felszabadulás és Vasút utca kereszteződésében meg is valósították. Szerintem felesleges a záróvonal, hiszen az a terelővonal felől (tehát ez esetben mindkét oldalról) átléphető. De tovább megyek: felesleges a két terelővonal is, hiszen mindkettőnek (a jelenleg érvényes magyar Kreszben) egy a jelentése . . .

KÁDÁR DEZSŐ
Csongrád, Marx tér 11.



Ezt a képet a Rügen félszigeten készítettem, a sassnitzi vámnál. Éppen akkor jöttek ezek az Ikarusok Svédországból, ahol bemutatkoztak. A kép hátterében a Balti-tenger látható. A buszok olyan szépek voltak a napsütésben, hogy nem tudtam ellenállni a fotózásnak. Büszkeséget éreztem, hogy mi, magyarok ilyet is tudunk

NÉMETH IMRE
Sopron, Rákosi út

AUSZTRÁLIAI TUDÓSÍTÓNK JELENTI: Mostanában futották le a legnagyobb ausztrál autóversenyt, amelynek neve: **Bathurst—500.** Ez tulajdonképpen az itteni autóipar összecsapása. Sok-sok millió dollár értékű eladás forog kockán. Lényege: csakis standard, futószalagon készült kocsik indulhatnak, s ezek is csak akkor, ha legalább 200 darab készült belőlük. Ez persze nem jelenti, hogy például sportkocsik nem indulhatnak, vagy hogy például a helyenként 230 km-es sebességgel száguldó típuskocsira nem szabad különleges, az ilyen körülmények közötti biztonságnak megfelelő gumikat szerelni, de sem az üzemanyaggal, sem a kocsi szerkezeteivel semmiféle módosítást nem szabad végezni („felpiszkálni" stb.).

Többféle kategória indul, a hengerűrtartalomnak megfelelően. A **Ford** a **„Falcon GTHO Phase Three"** típust nevezte, amelybe állítólag egy 7 literes **Mustang**-motor van beépítve. Indult vagy nyolc kocsi, és miután a General Motors ausztráliai gyára, a Holden nem indította **Sport Monaro** típusát, hanem ehelyett a **Turana GTR—XU—1** indult, mindenki biztosra vette, hogy a **„Falcon"**-okat nem lehet megelőzni. A **Turanákba** ugyanis „csupán" 5 literes motort építenek be, tehát sokkal kisebbek a lóerő tekintetében is.

Az egyéni versenyt valóban **Alan Moffat** nyerte egy **Falcon**on rekordidővel, másodiknak óriási meglepetésre egy **Turana** futott be, megelőzve vagy féltucat **Falcont.**

A **Chrysler** az új **Charger**-típussal kísérletezett, s bár jól futottak, a 7-ik helynél előbbre nem kerülhettek hathengeres motorjukkal. Mellékesen a **Falcon** motorja 328 lóerőt adott le. Persze, volt összeütközés is, amelynél egy **Falcon** felrepült a levegőbe (160 km-es sebességnél!), majd a földön négyszer megperdült a saját tengelye körül, de a vezető kisebb karcolásokkal megúszta. Az alacsonyabb kategóriákat a **Turanák,** majd a japán **Datsun, Mazda** stb. típusok nyerték. A **VW** nem is indult.

Tudunk egyébként arról, hogy az USA-ban a VW-t nem engedik már be. Ok — ahogyan most itt publikálják: a világ legveszélyesebb kocsija. Elsősorban azért, mert a benzintankja elöl van, s a legkisebb összeütközésnél kigyullad a kocsi, másodszor a vezetőülés már aránylag kisebb karambolnál is életveszélyes.

Itt már évek óta lejárt a VW-lemez. Bár kétségtelen, hogy a motorja és főleg a sebességváltója remek, ez a kocsi már lassú, csúnya, előnytelen és főleg aránytalanul drága. A japánok aratnak, nemcsak minőségben, gyorsaságban **(Datsun—1600),** kivitelben, hanem árban is!

Emellett a hazai gyárak is rakásra ontják a piacra a jobbnál jobb és szebbnél szebb kiskocsikat: a **Ford az Escort, Capri** és **Cortina** típusokat, a **Holden** a különféle **Turanákat,** a **Chryslert,** a **Huntert** stb. No és nem szabad elfeledkezni a **Morris**okról. **Austin**okról sem, amelyek ugyancsak itt készülnek. Tizenkét évvel ezelőtt, amikor mi kijöttünk, a **VW**-nak nem volt „ellenfele"; néhány Angliából importált **Morris Minor** vagy kis **Austin of England** képviselte a konkurrenciát. A mai versenyben a VW már nem tud megélni, és így nem csoda, hogy fizetési nehézségekbe került. Hiszen az itteni gyárát is már régen a japánok vették át . . .

ERWIN PRESSLER
Melbourne, 3182

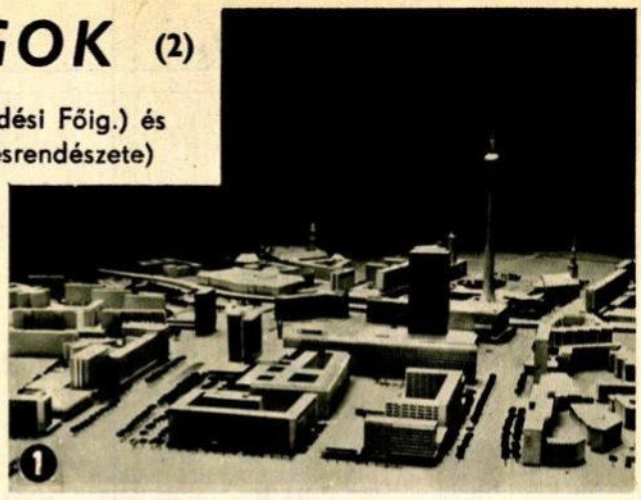
Dicsérendő, hogy folyamatosan kicserélik az országutakon a helységnévjelző táblákat szép, nagybetűs felírásokra. De ezek a táblák „tájékoztató" jellegűek és éppen a tájékoztatás teljessége hiányzik róluk. Nem tudja ugyanis az országút vándora, hogy a jelzett helységet melyik számú útvonalon közelítheti meg, és az hány kilométernyire van . . .



BOJÁR SÁNDOR

BERLINI TANULSÁGOK (2)

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



2. A fényjelző berendezések koordinációja

Sokkal izgalmasabb és nehezebb témakör ez az előbbinél. A szocialista országokban jelenleg a központi vezérlésű forgalomirányító rendszerek létesítése még nem kezdődött meg. Az egyes országokban most folytatják az első tanulmányokat arról, hogy a további fényjelző berendezéseket tudományosan kidolgozott tervdokumentáció alapján megépítsék. Az ilyen tervdokumentációnak a közlekedési és berendezéstechnikai fejlődést hosszabb időre meg kellene határoznia, valamint megalapozott kijelentéseket kellene tartalmaznia a tekintetben, hogy a forgalomirányító berendezések milyen formában legyenek kialakítva az egyes fejlődési szakaszokban. A tervezett műszaki kialakítás ugyanakkor reális mértékben előzze meg a jelenlegi követelményeket, hogy a megvalósított berendezések átállítása magasabb értékűre lehetséges legyen.

Nagy városokban a forgalomirányító berendezések létesítése kényszerűen a koordinálás alkalmazásához vezet, és az egyedi vezérlések alkalmazási köre egyre csökken.

Jelenleg még nálunk is csak útvonalankénti összehangolásról, koordinálásról beszélhetünk, mint a központosított forgalomirányítás első lépcsőfokáról. Tulajdonképpen innen indultak a viták is. Nemcsak a különböző országok képviselői, hanem maguk a németek városonként is különböző állásponton voltak. Ez érthető, hiszen ahhoz, hogy milyen rendszerű központosítást hajtsunk végre, nem hagyhatjuk figyelmen kívül a már meglevő berendezéseket, a további berendezési lehetőségeket, a különleges forgalmi igényeket és nem utolsósorban a népgazdaság adta lehetőségeket.





Nagy általánosságban két típusú koordinációról esett szó. Az egyiknél minden kereszteződés egy teljes vezérlőberendezéssel van ellátva, minden berendezés azonos programtárral rendelkezik. Ezek a berendezések egy összehangoló kábelen kapják a szinkronizáló impulzust. Ilyen rendszerben összehangoltak Erfurtban a Jurij Gagarin körút és Drezdában az északi-déli összekötő útvonal jelzőlámpái, de itt említjük meg Budapesten a Népköztársaság útja—Tanács körút vonalon összehangolt berendezéseket is. Az ilyen típusú összehangolásnak előnyei és hátrányai is vannak. Különösen azért előnyös, mert az egyes kereszteződések teljesen önállóan is képesek működni, ezenkívül lehetővé teszi a fokozatos telepítést.

A másik típusú koordinálásnál egyetlen ún. csoportvezérlő berendezésre csatlakoznak a hozzá tartozó összes kereszteződések. E rendszer előnyeként német kollégáink főként azt említették, hogy a telepítési költségeket ilyenformán 20%-kal sikerült csökkenteniük. E rendszernél az egyes kereszteződések önállóan nem képesek működni, a csoportvezérlő berendezés elromlása az általa összehangolt rendszer leállását jelenti. Berlinben a Karl-Marx Allee—Frankfurter Allee 9 km-es szakaszán 17 kereszteződés összehangolása is ezt a típust példázza. Több esetben volt alkalmunk ezen a szakaszon gépkocsival végighaladni. Az összehangolás tökéletes.

Ennek magyarázata azonban nemcsak az összehangolás rendszerében keresendő. Az útvonal legforgalmasabb kereszteződése többszintű. Az Alexanderplatzról van szó *(1. kép)*. A gyalogosforgalom teljes egészében aluljárórendszerben bonyolódik le, átadva ezáltal a felszínt a gépjárműforgalomnak *(2. kép)*. Az alul vezetett útvonal is kétpályás, irányonként két-két forgalmi sávval. Itt kis kitérőként megjegyezzük, hogy ebben a több száz méter hosszú alagútban nappali fénynek megfelelő fényhatás van, amit nemcsak a világítás eredményez, hanem az alagút világos színű burkolata is. Ezenkívül persze van elegendő útfelület is. A belső nagyforgalú szakaszokon 4—6, a külső szakaszokon pedig 3 forgalmi sáv található *(3. kép)*. Ilyen széles útvonalakon aztán az sem zavarja az összehangolást, ha a külső forgalmi sávban lassúbb járművek közlekednek. Az összehangolási sebesség számunkra meglepően magas. Véleményük szerint az irányonként 2—3 forgalmi sávú útvonalaknál 50 és 65 km/ó közötti sebességek mutatkoznak előnyösnek...

A sebesség megjelölését jelzésekkel nagyon fontosnak tartják. Ezzel a kérdéssel kicsit részletesebben foglalkozunk, mivel nálunk is mind többen reklamálják a sebesség jelzését. Az olyan sebességek jelölése azonban, amelyek nem felelnek meg a természetes sebességek nagyságának, értelmetlen. A megjelölt sebesség legyen hihető a gépjárművezetők részére. Nem utolsósorban biztosítani kell az akadálytalan haladás lehetőségét. Nálunk az az utóbbi a legnagyobb probléma, mert az összehangolt vonalon több helyen is találunk az irányított kereszteződések között önszabályozású gyalogátkelőhelyeket.

(Folytatjuk)

Itt így közlekedjünk

Az újjáépített Baross teret két évvel ezelőtt vehették birtokukba a járművezetők és a gyalogosok. E fontos csomópont forgalmi rendje alapjában véve jó megoldású, hiszen az itt találkozó öt főútvonal mindegyikéről minden irányba lehet továbbhaladni. Igaz, hogy nem mindig és nem mindenhol problémamentesen. Összegyűjtöttük tehát a legtöbb gondot okozó helyeket, ahol úgy érezzük, nincs azért minden teljesen rendben.

Induljunk el a Rákóczi úti torkolatból.

Itt két forgalmi sáv folyamatosan vezet a Kerepesi útra, tehát az erre igyekvőknek nem kell forgalmi sávot változtatniok. De azoknak már igen, akik továbbmenve, a Thököly út irányába tartanak. És itt mindjárt gondot okoz, ha valaki eleve a külső sávból kívánna elkanyarodni a Thököly út irányába. Minden valószínűség szerint ennek kényszerítő hatására szoktak rá a járművezetők itt a záróvonal „meglovagolására". Ugyanis éppen hogy elhaladunk a magasút alatt, mintegy 30 méter hosszú záróvonalat találunk. És azt tapasztaljuk, hogy mintha ez itt sem lenne, nagyon sokan úgy haladnak át ebben a körzetben a másik sávba. Persze, felvetődhet a kérdés úgy is, hogy így és itt sokkal kényelmesebb a sávváltás, mint ha előre haladnánk, és akkor kellene átsorolnunk. Szabálytalankodás árán azonban ne kényelmeskedjünk!

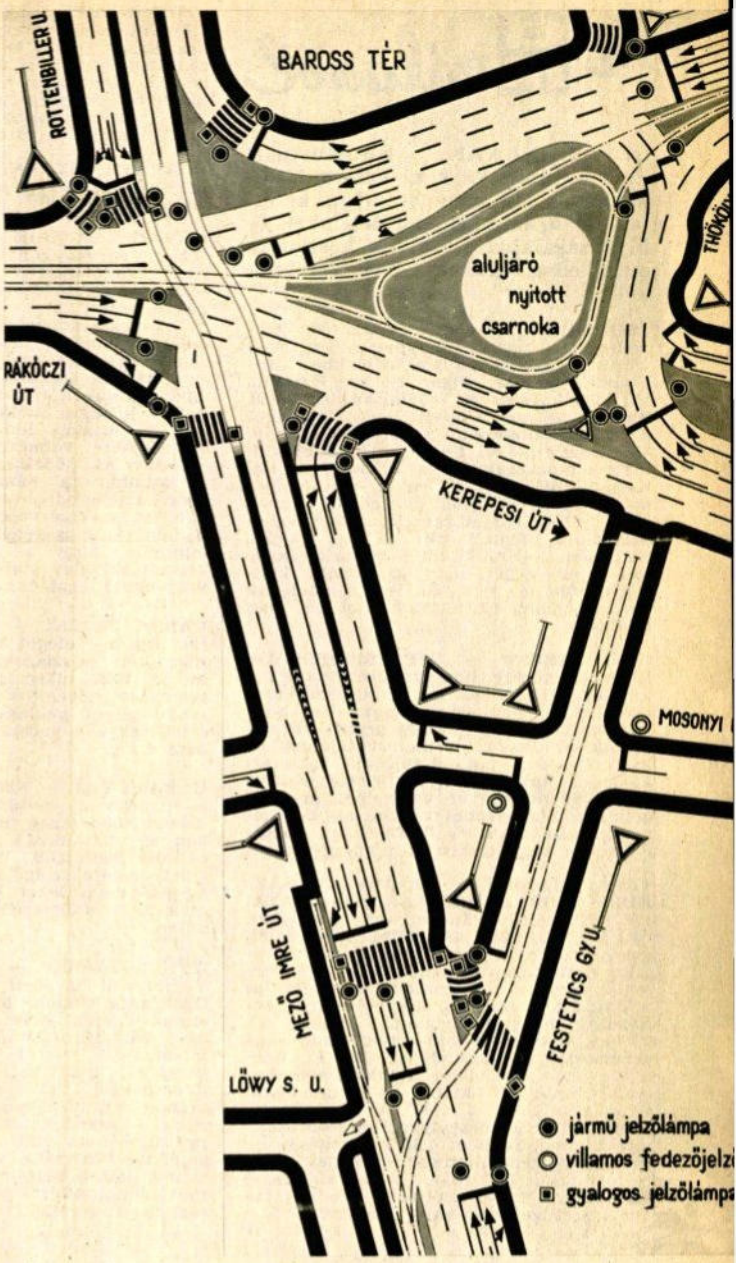
A rajzról is jól láthatjuk, hogy a Rákóczi út—Kerepesi út vonalán vezet a főútvonal. Tehát akik balra, a Thököly út felé haladnak, a Kerepesi út torkolatához érve elsőbbségadással tartoznak az onnan érkezőknek. Jelzőlámpás irányításnál viszont összehangoltan kapják a szabad jelzést.

A Mező Imre úti torkolat sokkal több veszélyt és problémát rejt, mint az előbbi. Először is mindkét sávból csak jobbra szabad haladni, tehát párhuzamosan kanyarodunk. Itt ismét felhívjuk a figyelmet a helyes és időbeni besorolás fontosságára. Akik a Kerepesi út irányában kívánnak haladni, feltétlenül a külső sávot válasszák, a Thököly út felé haladók pedig a belsőt. Ennél a kanyarodásnál még más egyébre is kell ügyelni, mint a sávváltoztatások sorozatára. Például a Thököly út irányából a Kerepesi út felé visszakanyarodókra hívjuk fel elsősorban a figyelmet. Azok számára ugyanis a jelzőlámpa egy fázisban adja a szabad jelzést. Nekik feltétlenül erősen csökkenteniük kell itt a sebességet, mert egyébként könnyen átsodródhatnak a Mező Imre úthoz közel eső forgalmi sávokba. Nehezíti a helyzetet az is, hogy a térnek ez a vége meglehetősen — nevezzük így — rendezetlen geometriájú, a villamosvágányok szétszabdalják, ugyanakkor a járművek által gyakorta széttaposott szigetvégek mintegy átdobják a kanyarodó járműveket a szélső sávok valamelyikébe. A jelzőlámpa tehát a Mező Imre útra és a Kerepesi útra kanyarodó két iránynak egyszerre biztosítja a szabad utat. Ez sajnos, kompromisszumos megoldás, de hát ezen a nagyforgalmú csomóponton a periódusidők elaprózása feltétlenül fokozná a torlódást.

A Kerepesi út — mint a téren áthaladó főútvonal másik ága — a Rákóczi út irányába éles iránytörést szenved. A Keleti pályaudvar előtt elhaladva, a főútvonalon továbbhaladók lépcsőzetes besorolón át jutnak egy újabb, hatsávos besorolóhoz. Ebből kettő jobbra, kettő egyenesen, kettő pedig balra vezet. Itt a legtöbb észrevétel a balra kanyarodásokkal kapcsolatban merül fel. E két forgalmi sávban egyaránt balra mutató nyilakat találunk. Így többször előfordul, hogy a villamosvágányoktól számítva a második forgalmi sávból kanyarodnak vissza a Kerepesi út irányába. Ezt feltétlenül helytelenítjük, mivel itt a jelzőlámpákban egyenesen (vagyis a Mező Imre út irányába) mutató nyilat láthatunk. Az útburkolati jel mindenesetre megtévesztő lehet, éppen ezért ajánljuk tüzetesen szemügyre venni a rajzot. Itt úgy láthatjuk az útburkolati jeleket, ahogyan a továbbhaladásokat is javasoljuk. Tehát a szóban forgó kritikus sávból csak a Mező Imre út irányába, a villamosvágányok melletti sávból pedig csak visszakanyarodással a Kerepesi útra. Így nincsenek egymást keresztező mozgások. Az viszont igaz, hogy az ilyen félremagyarázható esetekben igen jó lenne, ha a jelzések még egyértelműbbek lennének. Megítélésünk szerint az újtípusú burkolati jelekkel — nyilakkal — és az úttest fölé függesztett előjelző táblákkal (!) sokat lehetne javítani több ilyen és ehhez hasonló helyen.

Végül **a Mező Imre útra kanyarodásra** is szenteljünk némi figyelmet. Mint láthatjuk, itt is lehetőség volna párhuzamos kanyarodásra. Az egymás mellett haladáskor azonban több dologra is ügyelnünk kell. A híd lábához érve a kanyarodás íve csökken, s gyakori, különösen nagy tempó mellett, hogy egyesek átsodródnak a külső forgalmi sávba. A másik dolog pedig, hogy a Mező Imre út elején — nem sokkal túl a híd lábánál — rakodni szoktak. Emiatt, mivel a rakodók elfoglalják a külső sávot, s a híd lábától csak nehezen vehetők észre, az ide érkezők az utolsó pillanatban fékezni kényszerülnek, vagy meggondolatlanul, hátratekintés és irányjelzés nélkül forgalmi sávot változtatnak.
Ebben a hatsávos besorolóban az egyenesen haladóknak is van mire ügyelniök. A Rákóczi út felé haladva, jelzőlámpájukat a híd alatt találják, a hozzá tartozó helyzetjelző vonalat viszont a lámpákon túl haladva, ahonnan esetleg már nem is láthatják majd a jelzésüket. Mivel ezek a helyzetjelző vonalak minden kétséget kizáróan rossz helyen vannak (kijavításukat már elkezdték), azt ajánljuk: úgy álljunk meg a lámpák előtt, hogy azok jelzési képeit könnyen megfigyelhessük.

A Rottenbiller utcából két forgalmi sávról lehet párhuzamosan a Baross térre kanyarodni, és ugyanakkor a külső sávból jobbra kis ívben a Rákóczi útra is ráfordulhatunk.



A Rottenbiller utca—Mező Imre úti irányokat áthidaló felüljárónak különösen a két végénél vetődik fel probléma a továbbhaladási elsőbbségek tekintetében. A hídról lehaladóké, vagy az oldalúttesten jövőké az elsőbbség? Sokan itt is a jobbkéz-szabályt próbálják erőltetni, holott itt semmi szükség erre. Mindenkinek meg van szabva a forgalmi sávja, tehát azok kerülnek hátrányos helyzetbe, akik — illetve amelyek — sávot akarnak változtatni. Mint például a 33-as jelzésű autóbuszok, amelyek a megállói kötöttségeik miatt kénytelenek ezt tenni. Mindenesetre a tömegközlekedési járművek vezetőivel szemben legyünk előzékenyek, megértők.

A jelzőlámpák összehangolásával kapcsolatban még megjegyezzük, hogy akik a Mező Imre útról kanyarodnak a térre, és a Rottenbiller utcába, vagy éppen a Rákóczi út irányába tartanak, a Keleti pályaudvar előtti mindkét jelzőlámpánál rendre tilosra érkeznek. Ez abból ered, hogy az összehangolás folytán a főirányban haladók kapják folyamatosan a szabad jelzést. Mivel olyan összehangolás nem lehetséges, hogy minden irányt egyformán összehangoljanak, ezért a mellékirány e szempontból háttérbe szorul.

A teljesség kedvéért a rajzon feltüntettük a **Mező Imre út—Festetics György utcai kereszteződést** is. Sajnos, itt is mindjárt félreértésre alkalmat adó problémával kell kezdenünk. Az Orczy tér felől érkezve a torkolathoz, a jelzőlámpák lencséiben egyenesen mutató nyilakat találunk. Pedig nincs akadálya itt a jobbra kanyarodásnak sem a szélső forgalmi sávból. A jobb oldali jelzőlámpába hasznos lenne tehát a jobbra mutató nyilat is elhelyezni. Az ellentétes menetirányból, a Baross tér felől érkezve úgyszintén nincs minden redben. A Löwy Sándor utca megnyitása ugyanis igényelte volna, hogy a jelzőlámpák nyíl-alakjai is ekként megváltozzanak. Erre még egy ideig várnunk kell.

Az OM válaszol

OLVASÓINKNAK, barátainknak, akik az ünnepek s az évforduló alkalmával oly nagy számban kerestek fel bennünket üdvözleteikkel, jókívánságaikkal, ezúton köszönjük meg kedvességüket, jóleső szeretetüket.

TÖBBEKNEK. Motorkerékpár- és moped-alkatrészeket Budapesten márkák szerint a következő szaküzletekben árusítanak: **Komar, Riga:** 31. sz. Keravill, VII., Thököly út 26. — **Simson, Jawa—50, Balkan:** 46. sz. Keravill, VI., Nagymező u. 27. — **Pannónia:** Pannónia Márkabolt, VI., Nagymező u. 37—39. — **A többi külföldi motorkerékpár és Velorex:** 35. sz. Keravill, VI., Liszt F. tér 2. — A Pannónia motorkerékpárok garanciális ügyeivel a Csepeli Motorkerékpárgyár Vevőszolgálata foglalkozik: XXI., Csepel, Gyártelep. — A külföldi motorkerékpárok mintegy 70%-ának garanciális költségviselője a Ramovill cég, amelynek Vevőszolgálata IX., Ráday u. 26. sz. alatt található.

ÖRSI FERENC — SZÉKESFEHÉRVÁR. Elnézését kérjük, hogy soraira, illetve beküldött rajzaira és az ötletes szerkezetekre csak most térünk vissza. Úgy gondoljuk, hozzájárult, hogy grafikáira felhívjuk az Ikarus formatervezőjének figyelmét, és a csatolt rajzokat csak ezt követően juttassuk Önnek vissza. Kíváncsian várjuk, hogyan valósulnak meg elgondolásai a további tanulással, munkával kapcsolatban, és örülnénk, ha alkalomadtán személyesen megismernénk.

TÁPAI JÁNOS — HÓDMEZŐVÁSÁRHELY és DR. BANGÓ LÁSZLÓ — BÁTA. Ez idő szerint változatlanul érvényben van a 3/1965. (VIII. 28.) MüM sz. rendelet, amely szerint a saját gépkocsinak hivatalos utak során történő használata esetén a megtett útért kilométerenként: **a)** a Trabant és hasonló, 600 cm^3-t meg nem haladó hengerűrtartalmú gépkocsinál 0,70 Ft, — **b)** a 600 cm^3-t meghaladó hengerűrtartalmú gépkocsinál 0,80 Ft fizetendő". Ez a rendelet azonban nem helyezte hatályon kívül a kiküldetésről szóló 33/1951. (I. 31.) MT sz. rendelet 19. §-ának (5) bekezdését, amely az orvosoknak kilométerenként 1,30 Ft térítését írja elő. A rendelkezések esetleges megváltoztatása általában a kiküldetéssel kapcsolatos egyes előírások módosításával összefüggésben válik időszerűvé.

CZÖVEK IMRE — KARL-MARX-STADT. Előreláthatólag magyar versenyzők rajthoz állnak július 8—9-én, a Sachsenringen lefutására kerülő VB-versenyen, valamint július 23-án az 500-as cross VB-n. Ez utóbbinak még nem közölték a rajthelyét, de ezt bizonyára kellő időben ismerteti majd az ottani sajtó.

HORVÁTH ISTVÁN — BUDAPEST. Levelét intézkedés végett az Áforhoz továbbítottuk.

KOVÁCS SÁNDOR — BUDAPEST. A Munka Törvénykönyve 50. § (2) bek. szerint: „Ha a munka a ruházat nagymértékű szennyeződésével vagy elhasználódásával jár, a vállalat a dolgozónak munkaruhát adhat." A Végrehajtási Rendelet értelmében a munkaruha juttatásának részletes szabályait (pl. az ilyen juttatásokra jogosító munkaköröket, az egyes munkakörökben adott ruhafajtákat, a juttatási időket, a munkaviszonynak a juttatási idő eltelte előtti megszüntetésére vonatkozó eljárást stb.) a kollektív szerződésben kell meghatározni. A munkaruha pénzben nem váltható meg, azt mindig természetben kell kiadni. A szakszervezettel egyetértésben a vállalat vezetőségének kell tehát megállapítania, hogy a gépkocsivezető által végzett rakodás a ruha elszennyeződésével vagy rongálódásával jár-e.

VARSA FERENC — BUDAPEST. Szívesen teszünk eleget kérésének és közöljük: kéri mindazokat, akik az Autó—Motor 1955. március 1-i (VIII. évf. 5. szám) és november 15-i (VIII. évf. 22. szám) egyes példányaival rendelkeznek, értesítsék a következő címen: XI., Kende utca 6.

GARAMI PÁL — SZOLNOK. Az Ön által is hivatkozott 10/1969 (VI. 8.) ÉVM rendeletre több ízben hivatkoztunk már ebben a rovatunkban is. Építési engedély nélkül legfeljebb két személygépkocsi elhelyezésére szolgáló garázst csak k ö z s é g e k b e n lehet létesíteni, de ott is csak nem üdülőterületen és nem főútvonalon.

UNGER JÓZSEF — NAGYKANIZSA. A Vámhivatal tévedett, amikor azt a választ adta Önnek, hogy tájékoztatásunk annak idején helytelenül jelent volna meg. Ajándékozási illetéket csak magyar állampolgár által belföldön ajándékozott gépjármű után kell leróni. A külföldi állampolgár által ajándékozott gépjármű után — mint a hivatkozott cikkünkben is írtuk — ajándékozási illetéket nem kell fizetni, hanem csak a vámot kell leróni, amelynek mértéke változatlan: új gépjármű után a belföldi érték 60%-a, használt gépjárműért pedig az elhasználtságnak megfelelő belföldi érték 100%-a.

TALÁLJA KI...



. . . melyik gyár milyen típusú kocsijának robogását rögzíti ez a képrészlet. Segítségül adjuk, hogy viszonylag új modellről van szó, amelynek neve azonban a gyár korábbi sorozatainál is azonos volt. És talán segítség az is, hogy nem tüntettük el a sárvédőlemez oldalán levő apró jelvényt sem. De magának a lemeznek sajátságos préselési mintája ugyancsak nyomra vezetheti a rejtvény megfejtőit, akiktől január 20-ig levelezőlapon kérjük a választ. Három jutalomkönyvet sorsolunk ki azok között, akik nem tévedtek.

•

Múlt évi 23-as számunkban közölt rejtvényünk a **Manet S—125 típusjelű Tatran robogó** furcsán kivágott részletét ábrázolja. A kis jármű a csehszlovákiai Považska Bystricában készül. A Jikov-porlasztó távvezérlésű szívató segítségével könnyű indítást tesz lehetővé. Motorja 123,15 kcm és maximálisan 7 lóerőt ad le 5300 fordulatnál. Az indítóáramot két darab sorbakapcsolt 6 voltos akkumulátor szolgáltatja. A négyfokozatú váltót a bal oldalon elhelyezett kétkarú lábkapcsoló működteti. A részletes, pontos válaszok beküldői közül **LAKATOS ATTILA** ip. tan. (Balatonalmádi, Táncsics M. út 11.) — **SZÁNTAI JÁNOS** (Hódmezővásárhely, II. László u. 34.) és **TIBORCZ ZOLTÁN** (Balogunyom, Hunyadi u. 1.) címére küldjük meg a jutalomkönyveket.

Könyvekről

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

GINZBURG: Túlvilági találkozások (Európa). Döbbenetes könyv. Beszélgetések a német fasizmus valamikori magasrangú vezetőivel, akiknek többsége ma is közéleti ember — és furcsa nyilatkozatokat hangoztatnak a saját múltjukról . . .

DÜRREMATT: Arckép helyett (Gondolat). A világhírű drámaíró önéletrajzi írásai és a színházzal kapcsolatos állásfoglalásai jó néhány tekintetben vitára késztetnek bennünket, s ez teszi izgalmassá ezt a kötetet.

G. SZABÓ JUDIT: A macskát visszafelé simogatják (Kozmosz). Egy amolyan igazán mai kislány vall a kis életéről, no és a felnőttekről, akikről alkotott véleménye nem érdektelen a felnőtt olvasók számára sem . . .

DZIEWANOWSKI: Özönvíz vár Núbiára (Táncsics). A szerző lengyel régészekkel járt Núbiában, ahol meg kellett menteni az ősi kultúra kincseit, mielőtt az új erőmű özönvize elárasztja. S közben új leleteket is fedeznek fel, ami különösen izgalmassá teszi munkájukat.

REISMANN—CSURKA: Budapesti változatok (Corvina). Reismann János fotói és Csurka István fanyar humorú versei bensőséges közelségbe hozzák fővárosunk utcáitereit, lakóit — mai életét.

GÁL GYÖRGY SÁNDOR: Három fekete lobogó (Móra). Három lázadás története a történelem különböző korszakaiból. Európa különböző tájairól, amelyeket összefűz a regény negyedik szála: az író vallomása az értelmetlen háborúkról.

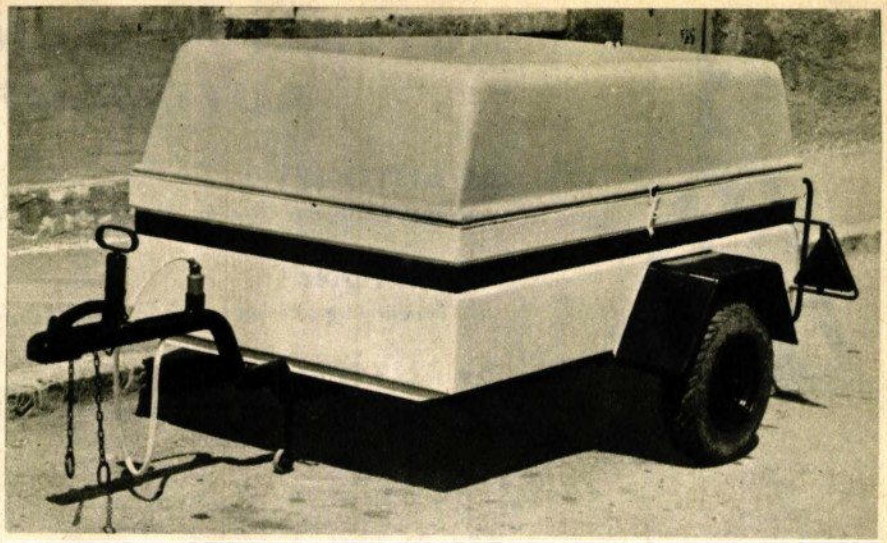
SIMAI MIHÁLY: A harmadik évezred felé (Kossuth). Jövőnk képét villantja fel, amikor összefoglalja a világgazdaság fejlődésének kilátásait, s a felkészülést a harmadik évezredre.

NEMES GYÖRGY: Siessünk (Szépirodalmi). Dízeles Mercin száguld — és elgondolkodik az életéről egy középkorú mérnök, aki a pénz hajszolása közben elveszíti önmagát és emberségét.

DR. MAGOS JÓZSEF — BAJA. Elnézést a késői válaszért. Véleményünk szerint ha a kereszteződésben csak egyetlen haladási irány lehetséges, s ez éppen a főútvonal kanyarodását követi, az irányjelzés nem kötelező. De feltétlenül hasznos, mert előfordulhat, hogy a mögöttünk jövő esetleg nem látja a kötelező haladási irány tábláját, s így balesetet is kerülhetünk el, ha tájékoztatást adunk további szándékunkról.

HARTL GYULA — SOPRON. A garázsrendeletben nincs olyan kitétel, hogy az állami tulajdonban álló ingatlanon csak az kérelmezhet garázsépítést, „akinek már most van kocsija, vagy erre a naptári évre szól a kiutalása". A 15/1970. (VI. 7.) ÉVM sz. rendelet 5. §-ában ugyanis ezt olvashatjuk: „Az ingatlankezelő csak attól fogadhat el építési hozzájárulást, illetőleg annak adhat tulajdonosi hozzájárulást, akit az elhelyező hatóság a garázs bérlőjéül előzetesen kijelölt. Ennek során elsősorban a garázsépítéssel érintett ingatlanon álló épület bérlőinek garázsigényét kell kielégíteni. A garázs bérlőjéül kívülálló csak akkor jelölhető ki, ha az épület bérlőinek garázsigénye nincs vagy már kielégítésre került." Véleményünk szerint „garázsigénye" annak az állampolgárnak is van, aki a Merkurnál a megfelelő összeg befizetésével előjegyeztette magát autóra, és a szállítást illetően a Merkurtól határidőt kapott.

GYLK 250/A TÍPUSÚ SZEMÉLY-GÉPKOCSI-UTÁNFUTÓ



Tavaly nyáron kezdték el a kísérleteket a Győri Lakatos Ksz-ben a 150 kg teherbírású, könnyűszerkezetű személygépkocsi-utánfutóval. 1970-ben 12 darabot készítettek, 1971-ben 25 darabot adtak el, november végére pedig újabb 20 darabot gyártottak a KÖTUKI által 10423/71 szám alatt engedélyezett GYLK 250/A típusú, torziós gumirugózással ellátott utánfutóból, krém és zöld színekben. A módosítás hasznára vált az utánfutónak, mert az eddigi ugráló rugózás megszűnt. Poliészter-tetővel és pótkerékkel együtt 11 500 Ft-os termelői áron kerül forgalomba a szövetkezet Akác utca 14. szám alatti telepén. Kalmár Sándor részlegvezető a 11-341-es telefonon szívesen ad tájékoztatást.

Aki az idén szeretne vásárolni, annak azt tanácsoljuk, hogy már most adja fel rendelését, mert később esetleg nem jut a tervezett 100 darabból.

Az utánfutó műszaki adatait az Autó-Motor 1971. május 6-i számának 11. oldalán közöltük, de kívánságra küldünk tájékoztatót.

Hasznos terhelése 150 kg. Rakodási felülete 1,4 m².

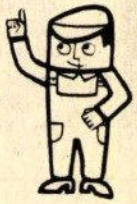
A GYLK 250/A típusú személygépkocsi-utánfutó kempingezésen kívül jól használható háztáji gazdaságokban és gyümölcsszállításra, nagyüzemeknél pedig palánta, facsemete szállítására. Egyes megrendelők anyagbeszerzéshez is használják.

TRABANT

motor-nagyjavítás vagy csere, — komplett karosszériacsere, gyári fényezéssel.

OTP **hitelakció,** előjegyzéses munkafelvétel, előnyös határidők, műszaki vizsgára **előkészítés.**

AUTÓJÁVAL TAVASSZAL NINCS GOND, HA A JAVÍTÁSOKAT TÉLEN ELVÉGEZTETI!



AFIT **TRABANT TÍPUS-ÜZEM**

II. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT

IX., ECSERI ÚT 16. Tel.: 474-330 és 471-300



AUTÓTULAJDONOSOK! MOTORKERÉKPÁROSOK!

Január hóban esedékes a

KÖTELEZŐ GÉPJÁRMŰ-FELELŐSSÉGBIZTOSÍTÁS

1972. évi díja

A díj befizetéséhez szükséges postautalványt ügyfeleink levélben kapják meg.

A biztosítás díja január 31-ig pótlékmentesen fizethető.

ÁLLAMI ÁB BIZTOSÍTÓ

AUTONET! AUTONET! AUTÓSAMPON

Az AUTONET
egy lépésben megoldja a gépjárművek mosását, fényezését!

Az AUTONET
rendkívül gazdaságos, már félszázalékos oldata rendkívül hatásos!

Az AUTONET
korróziógátló adalékot is tartalmaz, amely megvédi a gépjármű karosszériáját a rozsdásodástól!

Gyártja:
EGYESÜLT VEGYIMŰVEK
Budapest XVII., Cinkotai út 26.
Telefon: 480-900



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

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

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

AUTÓRA
csomagtartó, síléctartó
kapható
KOVÁCS
Bp. VII., Dob u. 98.
Tel.: 423-843

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.

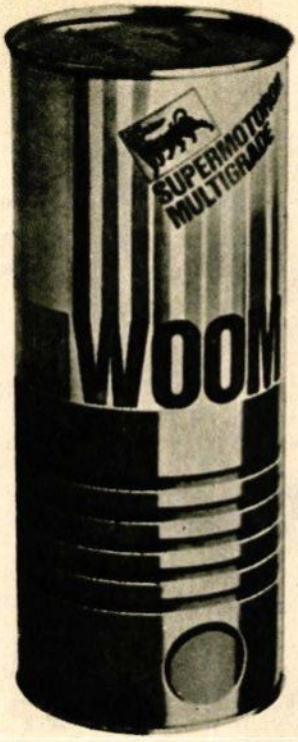
Gépkocsikerekek statikus és dinamikus kiegyensúlyozása nagy pontosságú elektronikus géppel
BALASSA
Bp. II., Szajkó u. 18. – Táregató kör
(Vöröshadsereg útja 90. számnál balra)
Tel.: 157-170
A kerekek egyensúlyi viszonyainak díjtalan vizsgálata

AUTÓ-MÉRŐMŰSZEREK
szerelése és javítása
Fék- és kuplunghuzalok,
mechanikus ablaktörlők
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

ZSIGULI
Skoda, Wartburg, Zaporozsec stb.
ZÁRHATÓ tanksapka és FEDÉLZÁR helyszíni felszerelése. Különleges, BEHAJTHATÓS (VW-modell) külső tükrök, FURAT NÉLKÜL szerelhetők, minden típusú kocsihoz. SZTRÁDATÜKRÖK.
Kettőzött védelmű RIASZTÓ felszerelése.
TÜKÖRJAVÍTÁS
SÓS specialista
Bp. VII., Hernád u. 13.

ÓRÁSOK SZÖVETKEZETE



a világ tapasztalt autóvezetőinek legkedveltebb olasz motorolaja

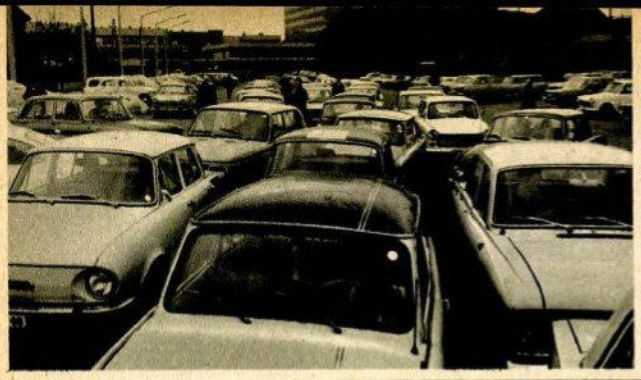
Az AGIP cég a kenéstechnikát forradalmasitó AGIP SINT 2000 motorolajon kivül az autósok rendelkezésére bocsátja az AGIP F.1 WOOM új sorozatának kenőanyagait.
Az AGIP F.1 WOOM sorozat motorolajai multigrade /SAE 10W/40 és 20W/50 / és az évszaknak megfelelő változatban kaphatók /SAE 10W, 20W/20, 30, 40 és 50/.
Az AGIP F.1 WOOM sorozat motorolajai következő különleges tulajdonságaikkal tünnek ki:

- melegben magasabb viszkozitás, tehát csökkenő olajfogyasztás
- magas hőmérséklettel szemben nagyobb ellenálló képesség
- kevesebb égéstermék-lerakódás az égéstérben
- kiváló tisztitó és oldó hatású, korrózió- és kopásgátló
- eredményes rozsdaképződés-gátló.

AGIP

Agip F.1 WOOM motorolajak kaphatók minden nagyobb AFOR töltőállomásnál és AFIT szerviznél

Magyarországi képviselet: MERCATOR KFT. Budapest, XIV., Thököly út 156 - Tel. 833-177, 833-163



A vizsgára jelentkezett autóversenyzők autóparkja

Az egyik jelölt bátran billenti meg Wartburgját a „pikáns" kanyarban

(Eszterházy Ervin felvételei)

AUTÓS TOBORZÓ



A Volán SC budapesti autós szakosztálya december 12-re meghirdette a saját autóval rendelkezők részére a versenyzőjelöltek „felvételi vizsgáját". A felhívás célja az autós tömegsport fejlesztése, illetve annak a lehetőségnek megteremtése, hogy az autóversenyzéshez tehetséget érzők bekapcsolódhassanak a túraversenyzésbe. A technikai sportolás módot ad a vezetéstechnika, a közlekedésbiztonság fejlesztésére, általában a rutinszerzésre. E tulajdonságok pedig módfelett hasznosak a közúti közlekedésben.

A meghirdetett időpontban a várakozást messze felülmúló létszámban jelentek meg a jövő versenyzői. A helyszínen 144 (!) jelentkezési lapot töltöttek ki, és 124-en rajthoz is álltak. A próbapályát a Bosnyák téri placon jelölték ki, ahol a túraversenyek különpróbáinak feltételei szerint kellett „felelni".

A kellemetlen hideg időjárás ellenére a főleg fiatalabb korosztályú jelentkezők lelkesen mutatták be oroszlánkörmeiket. Az értékelő bíró szerepét a szakosztály rallye-bajnokai töltötték be, akik az egyes részfeladatok pontozásával, illetve a futamok idejének mérésével szűrték ki a tömegből a tehetségeseket. A nagy létszámból persze akadtak olyanok is, akiknél csak a lelkesedés volt meg, de a versenyzési készség jócskán hiányzott. Az eredmények alapján a Volán SC színeiben rajthoz állhatnak majd az itt felfedezett tehetségek az új idény versenyein.

Sportkonferencia Prágában

A baráti országok Autó- és Motorszövetségeinek konferenciáját Prágában tartották, a ČSSR Automotoklub rendezésében. A konferencia megvitatta és jóváhagyta az autó- és motorsport alapelveit, valamint kölcsönös kapcsolatait. A Motorbizottság jelentése szerint úgy határoztak, hogy a baráti országokban a sportolók képzése és vetélkedése ne gátolja, hanem erősítse a baráti sportkapcsolatokat.

Valamennyi Szövetség képviselője kifejezte, hogy folytatni kívánja Motorsportszövetségük munkájának fejlesztését és színvonalának emelését.
A Lengyel Szövetség meghívására a következő konferenciát 1972-ben, székhelyükön, Varsóban tartják meg.

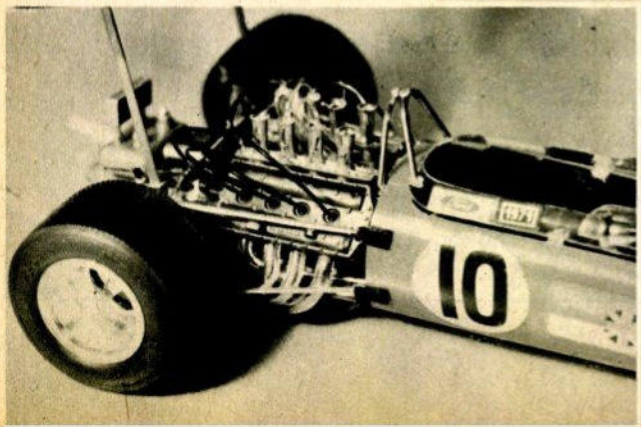
Rövid kivonat a motorbizottsági ülésről: A versenynaptár kölcsönös ismertetése után a magyar küldöttség javaslatára elhatározták, hogy a jövőben tájékoztatásul elküldik egymásnak saját versenynaptárukat. Végül elhatározták, hogy miután a motocross Duna Kupa versenyekből Ausztria és az NSZK saját elhatározásából kivált, az erre a versenysorozatra vonatkozó megbeszéléseket a jövőben a konferencia keretében bonyolítják le.

Dékán György

Forma—1 az íróasztalon

Mintegy 50 szeretetteljes munkaóra fekszik ebben a „Lotus 49 B" jelzésű Forma—1 versenyautóban, amelyet Márton István, az 1. Volán műszaki előadója készített. A V—8 hengeres Ford-motor éppen olyan élethű, mint a rugózó futómű, vagy a leszerelhető stabilizátor felületek. A modell Graham Hill kocsiját mintázza.





A „Márton-istálló" elégedett tulajdonosa a közvetlenül befejezés előtt álló Lotusával, amelynek nyolchengeres motorja szinte a „megszólalásig" hű másolata az eredetinek

SPORTHÍREK

A MAGYAR MOTORSPORT SZÖVETSÉG sajtófogadást tartott a HSE margitszigeti klubházában, ahol az MMSZ elnöke, dr. Horváth János rendőr alezredes méltatta az elmúlt időnyt, majd a szakbizottságok vezetői számoltak be a végzett munkáról.

A ZALKA MÁTÉ MK vezetőségi ülést tartott, amelyen újból megválasztották az eddigi vezetőséget és tisztségviselőket.

CSEHSZLOVÁKIÁBAN egyre nő a buggy-vezetők tábora, mind több autómotorokkal és ESO—Jawa salakversenymotorokkal meghajtott „autócross" versenykocsi áll rajtra készen. (Nálunk, sajnos megtorpant a kedvezően indult buggy-lendület . . .)

A FIM új cross-szabályai szerint az új kategória számára a ČZ is elkészítette 125 kcm-es versenymotorját.

A SUZUKI-GYÁRBAN megkezdték az 500 kcm-es, Wankel-motorral meghajtott motorkerékpárok sorozatgyártását, és a gyár szóvivője szerint rövidesen sorra kerül az ilyen versenymotor tervezése is.

A NORTON VILLIERS társulás a következő versenyzőkkel tárgyal: J. Cooper, B. Sheene, P. Smart, C. Sanby és J. Harvey.

A 33 ÉVES Kel Caruthers volt az első nem amerikai, aki 1971-ben bajnokságot nyert az USA motorkerékpár-bajnokságán.

A HAZAI RALLYE-BAJNOKSÁGON, az I-es csoportban új kategóriát írtak ki 1150—1300 kcm-ig, amelyben a Zsigulikkal lehet majd versenyezni.

A VILÁG LEGGYORSABB DRAGSTERJE, a „Courage of Australia" — amelynek gyomrában egy 12 000 lóerőnek megfelelő rakétamotor termeli az energiát — a 400 méteres távon 795,2 km/ó átlagsebességet ért el. Már épül az a még erősebb és természetesen gyorsabb rakéta, amellyel az óránkénti 1400 km-es sebességet akarják majd teljesíteni.

JAPÁNOK NYERTÉK a japán autóversenyt, amelyen a Forma—2-höz hasonló kocsik indultak. A győztes: Colt F-2000, amelynek egyszerűbb kivitelével győztek 1968-ban. A Fuji versenypályán lefutott 35 kört (210 km) elsőként K. Nagamatsu nyerte a Mitsubishi Colt F-2000 kocsijával. (Az 1994 kcm-es, két vezérműtengelyes, négyhengeres, 16 szelepes motor 9000 fordulaton 280 lóerőt ad le.)

AZ 1971. ÉVI MOTORKERÉKPÁRBAJNOKSÁG

Gyorsasági versenyág

125 KCM

Bajnok: Szabó László, ZM, 30 pont — 2. Ifj. Reisz János, HSE, 22 — 3. Godány Béla, ZM, 12 — 4. Drapál János, HSE, 12 — 5. Petró András, HSE, 11 — 6. Repits Géza, ZM, 10 — 7. Böndicz János, HSE, 10 — 8. Horváth József, ZM, 9 — 9. Lechky Károly, ZM, 6 — 10. Szabó Péter, ZM, 4 — 11. Porkoláb Gyula, HSE, 4 — 12. Pingiczer István, ZM (mind MZ) 1

250 KCM

Bajnok: Drapál János, HSE (Yamaha) 30 — 2. Szabó László, ZM (Yamaha) 24 — 3. Kohut Pál, HSE (CZ-Bultaco) 15 — 4. Nagy Gyula, HSE (Bultaco) 14 — 5. Petró András, HSE (Bultaco) 14 — 6. Takács Béla, ZM (MZ) 10 — 7. Gál László B. gyarm. SE (Aermacchi) 7 — 8. Lechky János, ZM (Bultaco) 5 — 9. Lovas János, HSE (Aermacchi) 4

350 KCM

Bajnok: Szabó László, ZM (Yamaha) 27 — 2. Repits Géza, ZM (Aermacchi) 20 — 3. Ifj. Reisz János, HSE (Aermacchi) 18 — 4. Vadas Gábor, P. Dózsa (Norton) 16 — 5. Juhos Árpád, HSE (MZ—Metisse) 15

500 KCM

Bajnok: Juhos Árpád, HSE (Matchless) 30 — 2. Böndicz János, HSE (Bultaco) 22 — 3. Zsunics Károly, HSE (AJS) 14 — 4. Simor Gyula, P. Dózsa (Kawasaki) 14 — 5. Kovács Sándor, HSE (Norton) 12 — 6. Nagy Gyula, HSE (Bultaco) 10 — 7. Huhn István, HSE (Bultaco) 5 —

Közúti géposztály

250 KCM

1. Zsunics Károly, 22 — 2. Godány Béla 15 — 3. Szabó Péter 15 — 4. Patacsi Pál 14 — 5. Lovas János 12 — 6. Lakner Pál 10 — 7. Krajcs László 8 — 8. Szirtes Zoltán 6 — 9. Szeles György 6 — 10. Hajdóczy István 5 — 11. Kunt Miklós 4 — 12. Merlák Béla 4 — 13. Terényi Róbert 3 — 14. Diószegi Sándor 3 — 15. Lévai János 2 — 16. Berger Béla 2 — 17. Polyák Mihály 1

Salakversenyág

500 KCM, SZENIOR

Bajnok: Szőke János, Papp József SE 32 — 2. Gyepes Barnabás, Medosz SE Gyula 30 — 3. Radácsi Ferenc, Volán Debrecen 18 — 4. Perényi Pál, Volán Debrecen 16 — 5. Szabó József, Volán Szeged 11 — 6. Berki János, Volán Debrecen 5 — 7. Zahorán László, Volán Szeged 3 — 8. Kiss Fekete Zoltán, MTE Szolnok 3 — 9. Radu Miklós, Volán Szeged 2 —

500 KCM JUNIOR

Bajnok: Berki János, Volán Debrecen 33 — 2. Szabó József, Volán Szeged 30 — 3. Danka Tibor, Volán Debrecen 14 — 4. Tamba József, Papp József SE 8 — 5. Darázs Ferenc, Volán Szeged 8 — 6. Üveges László, Papp József SE 7 — 7. Domonkos László, Volán Debrecen 6 — 8. Vallyon István, Volán Debrecen 5 — 9. Nemes János, MTE Szolnok 3 — 10. Mészáros László, MTE Szolnok 2 — 11. Szikra Ferenc, OGSC 2 — 12. Dávid Barnabás, Papp József SE 1 — 13. Balogh Lajos, Volán SC Debrecen 1

Motorcross

250 KCM SZENIOR

Bajnok: Mohácsi Jenő, HSE 56 — 2. Somogyi József, Alu SK 48 — 3. Bányai József, Videoton 48 — 4. Kiss László, ZM 45 — 5. Reitterer László, ZM 36 — 7. Técsy Sándor, Videoton 14 — 6. Szűcs Károly, IKV SK 14 — 8. Németh István, SZIM Vasas 14 — 9. Vesztergom Jenő, Videoton 11 — 10. Tóth István, SZIM Vasas 9 — 11. Miklós Antal, ZM 8 — 12. Czuni László, KSK Kklacháza 6 — 13. Gubala Pál, HSE 5 — 14. Horváth Pál, Volán Szeged 4 — 15. Szabó Elemér, KSK, Kklacháza 3 — 16. Gellér Tibor, SZIM Vasas 2 — 17. Mátyás László, Alu SK 1 — 18. Sellei János, ZM 1

500 KCM SZENIOR

Bajnok: Závodny István, ZM 53 — 2. Simon Ferenc, Videoton SC 46 — 3. Szép András, ZM 44 — 4. Vörös Pál, HSE 42 — 5. Kökényesi György, ZM 37 — 6. Czuni László, KSK Kklacháza 19 — 7. Poszmik Árpád, HSE 19 — 8. Demeter Ányos, HSE 13 — 9. Kátai Albert, Volán Szeged 8 — 10. Antal Ferenc, Videoton 8 — 11. Darázs Antal, Volán Szeged 7 — 12. Rózsás János, Alu SK 6 — 13. Kovács József, SZIM Vasas 6 — 14. Gerencsér Tibor, ZMMK 5 — 15. Mester Gyula, Alu SK 4 — 16. Garbay Imre, Videoton 4 — 17. Kovács Tibor, SZIM Vasas 3

250 KCM JUNIOR

Bajnok: Tóth István, SZIM Vasas 25 — 2. Gubala Pál, BHSE 25 — 3. Antal Ferenc, Alu SK 20 — 4. Jáhner Vilmos, ZMMK 18 — 5. Szarka Gábor, Pécsi Dózsa 8 — 6. Mandasitz László, SZIM Vasas 6 — 7. Röffler József, ZMMK 6 — 8. Takács László, BHSE 5 — 9. Borka János, Videoton 4 — 10. Majsa Tibor, IKV Sopron 4 — 11. Rajkovics Gyula, BHSE 4 — 12. Weisz Ferenc, Vasutas TE Nagykanizsa 2 — 13. Fánczi László, ZMMK 2 — 14. Kelemen István Tőzeg SK Kecel 1 — — 15. Petyovszky László, KSK Kiskunlacháza 1

500 KCM JUNIOR

Bajnok: Demeter Ányos, BHSE 30 — 2. Gerencsér Tibor, ZMMK 20 — 3. Mester Gyula, Alu SK 18 — 4. Mátyás László, Alu SK 14 — 5. Molnár Sándor, IKV Sopron 12 — 6. Varga György, ZMMK 10 — 7. Molnár Tibor BHSE 8 — 8. Tosoki Gyula, Videoton 8 — 9. Bencze László, BHSE 7 — 10. Miskolczi István, Volán Szeged 2 pont.

AZ 1971. ÉVI GOKART BAJNOKSÁG

SZENIOR

Bajnok: Szűcs József, Csepeli Papír 330 pont — 2. Erdei Sándor, Malév 282 — 3. Ürmös Sándor, Cs. Papír 281 — 4. Rácz Géza, Cs. Papír 253 — 5. Pekári Béla, Pestvidéki Gépgyár Vasas 249 — 6. Sebestyén Mihály, Kaposvár Volán 249 — 7. Laufer László, Cs. Papír 244 — 8. Lennert Antal, Veszprém Volán 196 — 9. Győri Antal, BKV Előre 166 — 10. Vörös Károly, Veszprém 165 — 11. Borbély István, Veszprém Volán 158, — 12. Fehér Ferenc, PG Vasas 154 — 13. Szarvas Béla, Jászberény Volán 152 — 14. Tóth László, Jb. Volán 125 — 15. Novák István, Shell 95.

JUNIOR

Bajnok: Győri László, Cs. Papír 326 — 2. Nyéki László, BKV E. 310 — 3. Szántó László, Épfu 300 — 4. Kraft Ferenc, Mávaut 290 — 5. Nyíri Lajos, Jb. Volán 263 — 6. Bernyák János, Épgép 245 — 7. Mayer Árpád, Épgép 220 — 8. Koklesz László, Cs. Papír 198 — 9. Bíró Károly, Köztiszt. Hiv. 171 — 10. Nyíri József, Jb. Volán 157 — 11. Nagy József, Köztiszt. Hiv. 153 — 12. Bogovics László, Kecskemét 138 — 13. Gerendási Gábor, BKV E. 135 — 14. Pittel Béla, Malév 125 — 15. Hegedűs László, Mávaut 122 — 16. Kalla József, Jb. Volán 107 — 17. Baranyai Ferenc, Autószerviz 99 — 18. Kopnyik Zoltán, Veszprém Volán 65 — 19. Nagy János, Mávaut 56 — 20. Öry László, Malév 52 — 21. Dabi Lajos, Mávaut 51 — 22. Kuzmin Vladimir, Épfu 23 — 23. Horváth Ferenc, Szombathely 22 — 24. Molnár Antal, 21 pont.



DÍJKIOSZTÓK

Az értékes díjak sokaságától roskadoztak az asztalok a Magyar Motorcsónak Szövetség évadzáró díjkiosztó ünnepségén. Az elnöki asztalnál: Kerekes Pál, Millhoffer Alfréd, Botond Gyula, Kató Balázs és Szántha János főtitkár

(Szombati Tivadar felvétele)

A hetedik autós bajnokságát elismerő serleget Kiss Dezső miniszterhelyettes, a Magyar Autóklub elnökhelyettese adta át Ferjáncz Attilának és hű társának, Zsemberi Jenőnek

(Esztervári Ervin felvétele)



CÍMLAPUNKON:

A Csepeli Motorkerékpárgyár Pannónia-családja legifjabb tagjának, a P350-nek mintadarabja

(Rózsa György felvétele)

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

Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza

INDEX: 25.108

71.7053 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



VERSENYEK TEREPEN ÉS ÚTON