www.ludas-matyi.com

Autó motor

XIII. évf. 9. szám

1980. május 1.

Ára: 2,50 Ft

Éljen május 1, a dolgozók nemzetközi összefogásának nagy ünnepe!

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

1960 AUTÓS-MOTOROS NAPTÁR

MÁJUS
15

Autós ügyességi verseny II. futama

AUTÓALKATRÉSZT, MŰSZAKI ÁRUT VÁSÁRLÓK, FIGYELEM!

„Vásároljon a helyszínen"

Kiállítás: Bp., VI., Liszt Ferenc tér 11. sz. alatt

Vállalatunk az autóalkatrészt, különféle csavarokat és műszaki anyagokat vásárolni szándékozók segítségére kíván lenni, és ezért kiállítás keretében mutatja be azokat a cikkeket, melyek raktárról azonnal szállíthatók

A „Vásároljon a helyszínen" kiállítás megtekinthető május 16-tól 30-ig, hétköznaponként 10—15 óráig, szombaton 9—12 óráig

Autó- és Alkatrészkereskedelmi Vállalat, Budapest, VI., Nagymező utca 9. szám

PANNI

Motoros túrák előtt vegye igénybe újonnan modernül berendezett **motorkerékpár-szerviszünket,** valamint garanciális vevőszolgálatunkat!

MOTORKERÉKPÁRJAVÍTÓ KTSZ

Központ: Budapest, XIV., Gizella út 20. Telefon: 297-697, 296-265

KER-MOT

NÉGYÜTEMŰ MOTOROK
KÜLÖNLEGES OLAJA

SUPER OIL
ÁFOR

ÁFOR
BENZIN-OLAJ

Személygépkocsi meghibásodás, üzemzavar, karambol esetén

forduljon a

VII. sz. Autójavító Vállalat Mentőszolgálati részlegéhez

Telefonhívásra helyszínre megyünk

Telefonszolgálat éjjel-nappal

204-296

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

Autó motor híradó

A CSEPEL AUTÓGYÁRBAN üzembe helyezett önműködő gépsor a hengerfejek megmunkálási idejét felére csökkentette és évente 40 ezer munkaórát takarít meg.

•

ÚJ KIPUFOGÓDOBOT és a hűtőventillátorhoz különleges szárnylapát-megoldást kísérleteztek ki az Ikarus autóbuszok, illetve a Csepel teherautók zajának csökkentésére az ATUKI-nál Kólya Tibor mérnök és munkatársai.

•

RÁDIÓAKTÍV IZOTÓPOKKAL vizsgálják az olajcsövek hibáit a zalai olajkutatók. Hiba esetén rádióaktív szondát eresztenek az olajkútba épített csőbe, s ez különleges műszer segítségével pontosan jelzi a törés vagy repedés helyét, amelyet azonnal ki tudnak így javítani.

•

TEJBÜFÉ-KOCSIK gyártását kezdték meg legutóbb az Esztergomi Sportszerárugyárban. Tejet, kakaót és eszpresszókávét árusítanak majd a teherautó után kapcsolható „tejvendéglőkben", amelyeket természetesen a forgalmasabb helyeken a vontatókocsiról lekapcsolva huzamosabb ideig is parkírozhatnak.

•

EGYMILLIÁRD KILENCSZÁZEZER FORINTOT fordítanak a tanácsok a városok és községek fejlesztésére ebben az évben. A „községfejlesztési alap" felhasználásával a többi között 1 211 000 négyzetméternyi út, 2 000 000 négyzetméter járda és 173 községi híd épül 1960-ban.

•

AUTÓTULAJDONOSOK SZAKKÖRE alakult Dorogon, a József Attila bányász művelődési házban. A szakkörnek azonban nemcsak az autótulajdonosok lehetnek a tagjai, hanem azok is, akik egyelőre még csak tervezik az autóvásárlást.

•

KÖZPONTI SZÁLLÍTÁST vezettek be a közelmúltban — mint már megírtuk — több budapesti vállalatnál és üzemnél. Az új szállítási rendszer megvalósításával lényegesen csökkent a gépkocsik állásideje, s így gazdaságosabbá vált kihasználásuk is. Ebben az évben a KGM, a könnyűipar, az építésügy és a nehézipar készletező vállalatainál is bevezetik a központi szállítást. A felszabadult sok teherautó más munkára küldésével a népgazdaság több százmillió forintot takarít meg.

•

AZ IKARUSBÓL: 1. Csehszlovák ifjúsági szocialista brigádokat hívnak meg ebben a hónapban a forgácsoló üzem fiataljai. 2. Csupán 1959-ben újítási díjként 293 000 forintot fizettek ki a gyár dolgozóinak. 3. A próbautak alkalmával kitűnően vizsgáztak a gyárban készült olimpiai autóbuszok. Két korszerűen berendezett, impozáns külsejű Ikarus 31-es szállítja majd sportolóinkat a római olimpián. Az utasok kényelmét fekvőhellyé átalakítható repülőülések, beépített hűtőszekrény, tranzisztoros rádió, s még több más praktikus berendezés biztosítja.

•

AZ ÚJ GÉPKOCSIVEZETŐK továbbképzésére hasznos kezdeményezést valósítottak meg a győri 61. sz. AKÖV-nél: több idős, tapasztaltabb gépkocsivezető vállalta, hogy szabadnapjukban néhány órára beülnek fiatalabb vezetők mellé és tanácsaikkal segítik őket a forgalomban.

•

A FAÜ EBBEN AZ ÉVBEN 1500 gépkocsivezetőt, illetve kalauzt képez ki az új autóbuszok forgalomba állításához.



EGY ZISZ—127 TIPUSÚ AUTÓBUSZ néhány hete már a moszkvai Központi Motorkutató Intézet által tervezett gázturbinával hajtva vesz részt Moszkva közlekedésében. A turbinát a kocsi farába építették be. Sebessége 160 km/óra. Az új konstrukció jelentőségét, úgy gondoljuk, nem szükséges bővebben kommentálni...



ELKÉSZÜLT a Mentőszolgálat második különlegesen berendezett „rohamkocsi"-ja, amelyet csak életveszélyes, vagy nagyon súlyos esetekben irányítanak a baleset színhelyére. A Dodge—126 típusú mentőautó belső terét úgy képezték ki, hogy a sérültet a helyszínen életmentő beavatkozásnak vethetik alá. A kocsi átalakítását a VII. sz. Autójavító Vállalat végezte a Mentőszolgálat tervei alapján



A MŰSZER–ÉS GÉPGYÁRTÓ KTSZ — dolgozóinak újítása alapján — teljesen hazai anyagok felhasználásával új, TH—1 típusú thermosztátot kísérletezett ki. Teljesen hazai anyagokból készül és egyenértékű az eddig importált készülékekkel. Ipari felhasználása rendkívül széleskörű, kitűnően bevált automatikus hőfokszabályozásra és távvezérlés kapcsolására. 20—150 C fokig pillanatkapcsolással működik.

•

A NYÍLT UTCÁN LELŐTTEK egy fiatal gépkocsivezetőt nemrégiben Milánóban. A gyilkos egy ügyvéd volt, aki tettét csupán azzal indokolta, hogy meg akarta előzni a fiatalember kocsiját, s az, előzési szándékát figyelmen kívül hagyva, szintén gázt adott.

AZ AUTÓKÖLCSÖNZŐ SZOLGÁLAT igen nagy népszerűségnek örvend az NDK-ban. A kölcsönzési díjak nagyon előnyösek, mivel 12 óra üzemidőre 30 DM-ért, több napos bérlet esetén, napi üzemidő-korlátozás nélkül ugyanezért az összegért lehet ún. „vasárnapi autóhoz" jutni. Így pl. már 300 kilométeres napi teljesítmény esetén 40 márkával jobban jön ki az utas, mintha taxit fogad, s ugyanakkor egy személlyel többen ülhetnek a kocsiba.

•

MOSZKVICS AUTÓBA építhető televíziós készüléket szerkesztett két szovjet mérnök. A már használatos TV-készülék alapulvételével épített készüléket félvezetők felhasználásával a kocsi akkumulátora látja el árammal.

ÚTELZÁRÁS: 1. Az 51. sz. főközlekedési út 162.160—162.880 km szelvények között a bajai átkelési szakaszon július 23-ig. Terelőút: A baja—zombori összekötő út 0—0.250 km közötti szakaszán. 2. A 203. sz. vác—gödöllői főközlekedési útnak a vácdukai elágazástól Őrszentmiklós község belterületén, a csomád—vácbottyáni összekötő út keresztezési pontjáig terjedő szakasza május 31-ig. Terelőút: a váchartyán-galgamácsai összekötő út és a csomád—vácbottyáni összekötő út megfelelő szakaszai. 3. A 15. sz. győr—galántai út 2.500—8.400 km szelvények közötti szakasza október 30-ig. Terelőút: győr—nagybajcsi út 0,000—5.000 km szelvények közötti szakaszán, valamint a vámosszabadi bekötőúton.

•

A ROLLS-ROYCE GYÁR „mindenevő" motort állított elő. A többféle üzemanyaggal működő motor három kivitelben készül: négyhengeres, 160 lóerős; öthengeres 200 lóerős; és hathengeres 240 lóerővel.

•

AZ ELADATLAN ÚJ AUTÓK száma 920 ezerre emelkedett az Egyesült Államokban. Emiatt a Ford, a General Motors, a Chrysler és Studebaker-Packard további korlátozásokat vezetett be a személyautó-gyártásban.

•

A KÜLFÖLDI TURISTÁK benzinfelhasználása Svájcban az elmúlt évben a teljes szükséglet 20—30 százalékát tette ki, és több mint ötven millió svájci frank valutabevételt jelentett az államnak.

•

TALÁLTAK április 20-án a mátyásföldi reptérre vezető úton egy teherautóhoz tartozó, habbal oltó Tetra tűzoltó-készüléket. Átvehető: Tóth Károly házfelügyelőnél, Mátyásföld, József A. u. 33.

SPORTHÍREK

TÖBB MINT 2700 KILOMÉTERT ölel fel a május 16—22. között lebonyolításra kerülő Csehszlovák I. Nemzetközi Automobil Rallye, amelynek rajtja Marianske-Lázneban, befutója pedig Karlovy-Varyban lesz. A Karlovy-Varyban rendezett hegyiverseny dönti el a végleges helyezések sorrendjét.

•

JÓL KEZDŐDIK a gyorsasági versenyidény... A Dózsa lemondta a május 29-i versenyét, illetve határidő-módosítást kért az MMSZ-től. Ok: pályahiány.

•

A BARCELONAI NEMZETKÖZI MOTORKERÉKPÁR-VERSENYEN nem indultak az MZ-ek, mert a spanyol G. P. nem világbajnoki verseny. A kis géposztályban a svájci Taveri jeleskedett MV-jével, a spanyol Fargas (Ducati) és ennek honfitársa Ferrero (MV) előtt. Az 500-as kategóriában nagy tusakodás volt Redman és Ferbrache között, akik szoros küzdelem után majdnem egyidőben hozták célba Nortonjukat Venturi (MV) előtt. Camathias biztosan utasította maga mögé gyors oldalkocsis BMW-jével Fath-ot és a náluk is járt Scheideggert.

•

MÁR A NEMZETKÖZI VERSENYSZEZON INDULÁSÁNÁL balesetekről kell beszámolni. Az angol Derek Minter, miközben a Monza pályán kipróbálta az új, 250-es twin Bianchit, bukott. Súlyos sérüléssel került kórházba. Hasonló sorsra jutott az 1958. évi cross világbajnok, a belga René Baeten, aki a gent-i versenyen szerzett sérülése miatt hosszabb kórházi ápolásra szorul.

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

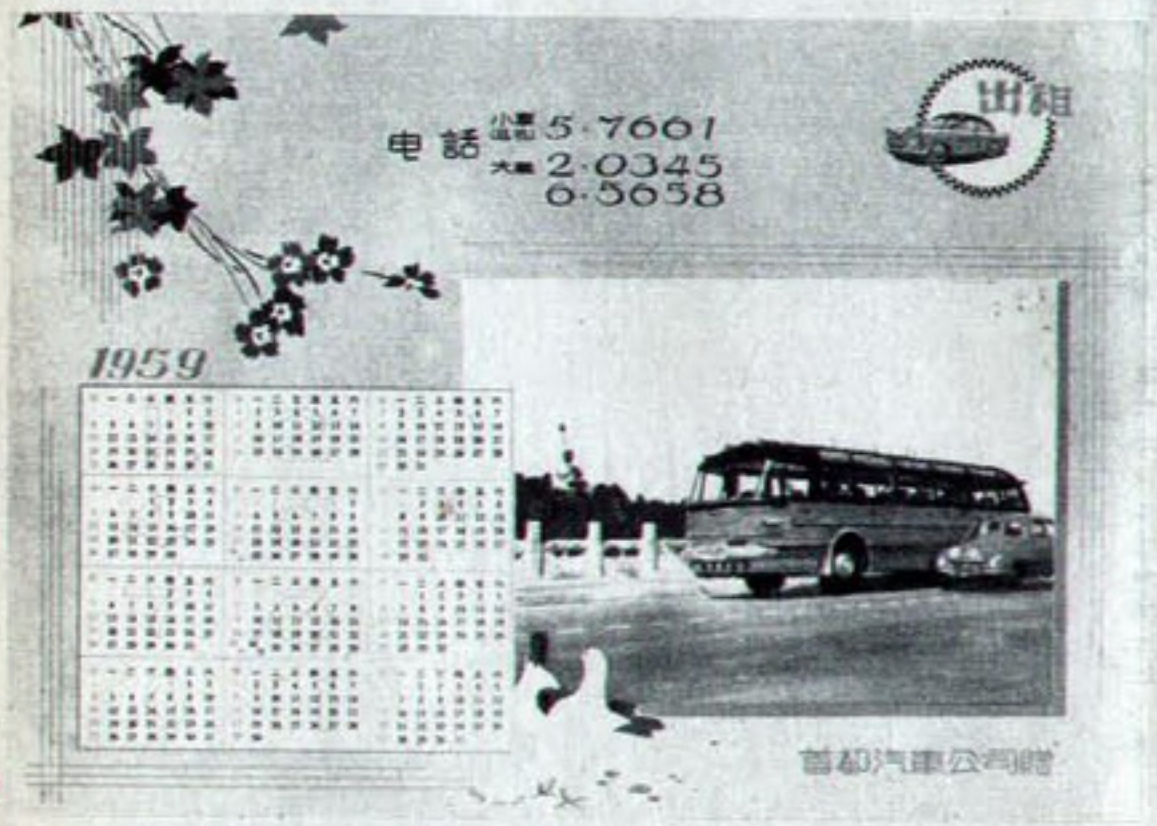
www.ludas-matyi.com

Több szem többet lát...

KÍNAI FALINAPTÁR

Aki Kínában jár, lépten-nyomon tapasztalhatja nemcsak a magyarok iránti barátság jeleit, hanem mindenfelé találkozhatik az országaink közötti gazdasági kapcsolatok bizonyítékaival is. Ilyen ez a kép is. A sanghâji autóközlekedési vállalat az 1959. évi szép, színes naptárát a magyar Ikarus autóbusz képével is díszítette — annak bemutatására, hogy a legkorszerűbb járművekkel igyekszik kielégíteni az utazóközönség igényeit.

D. J.
XIII., Pozsonyi út 40.



Így jó...

Szeretem az autómat és szeretem az embereket. Tudom, a sorrend így kicsit furcsa, de az AM olvasói éppenséggel megértik. Különösen, ha végigolvassák a történetemet.

Március 15-én 12 óra 02 perckor történt. Pontosan tudom, mert írásom van róla. Az írást a vezetői ablakon találtam, az említett időben, a Calvin téren, és szó szerint ez állt rajta:

„Kedves Uram!

Én elhiszem Önnek, hogy a CA 50—19 nagyon kedves jármű, de ezzel a külsővel egy világváros utcáin közlekedni tilos!

Felkérem, hogy a kocsit hozassa rendbe, mert kénytelenek leszünk a rendszámát bevonni.

1960. III. 15. 12,02. **Bernáth r. tőrm."**

A kis cédulát a Pestmegyei Rendőrfőkapitányság Közlekedésrendészeti Osztály igazolás-nyomtatványának hátlapján írták.

Örültem neki. Mert hiszen a régi módszer szerint azt is megtehette volna a cédula szerkesztője, hogy feljegyzi a rendszámot, és behivatja az autó tulajdonosát, akinek munkaidejéből kell esetleg órákat eltöltenie, amíg személyes beszélgetés során megkapja a figyelmeztetést. Külön örültem az „üzenet" közvetlen, emberi hangjának, kultúrált megfogalmazásának.

Nem kell mondanom, hogy kocsim közben alkalmassá vált már arra külsőleg is, hogy egy világváros utcáin közlekedjék.

S azóta még jobban szeretem az autómat.

És az embereket is.

F. T.
a CA 50—19 rendszámú Fiat—1100 tulajdonosa

KÖSZÖNET

Sok szidás éri mostanában a benzinkút-kezelőket. Én most dicsérni szeretnék.

Ha megtehetem, távolról is odavezetem kocsimat a Liszt Ferenc téri kúthoz, ahol a fiatal kútkezelő részéről a legmesszebbmenő udvariasságot tapasztalom. Mégpedig nemcsak modorban, magatartásban, hanem tettekben is. Hogy mást ne mondjak, még a tanksapka környékét is letisztítja — s már odébb is áll a következő kocsihoz, nehogy bárki azt higyje, hogy azért akár köszönetet is igényelne.

Az ÁFOR vezetősége bizonyára szívesen veszi, ha ilyesmire felhívjuk a figyelmet.

Dr. B. I.
VI., Dózsa György út 100.

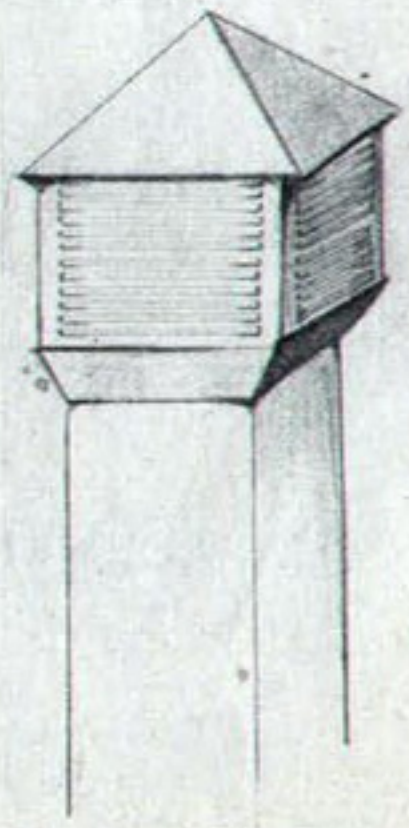
Ausztráliai levél

Legutóbbi kirándulásom alkalmával átutaztam a Melbourne-től 100 km-re fekvő Geelong városkán. Ott találkoztam egy érdekes közlekedési lámpával, amelyhez hasonlót eddig sem Európában, sem itt Ausztráliában nem láttam.

Az itteni hihetetlenül nagy forgalomban mindennél fontosabb, hogy a közlekedési lámpák érzékeltessék vizuálisan is egy-egy jelzés időtartamát. Hiszen a zöld jelzésnél az autók 50—55 km-es sebességgel robognak át a kereszteződéseken. Erre éppen a rendőr hajtja őket, s ha valaki lassan „cammog", akkor a rendőr megkérdezi: „Nem aludta ki magát az éjjel?" Amikor egy több száz kocsiból álló oszlop megindul, a 10—15-ik kocsi már kb. 40—50 km-es sebességgel ér a kereszteződéshez. Amikor aztán a lámpa sárgára vált, nem kétséges, hogy még legalább 20—25 kocsi áthalad a sárga jelzésen, egyszerűen azért, mert nem tud megállni. Emiatt itt nem írja fel, de mégcsak nem is figyelmezteti őket a rendőr.

Ezért tartom nagyon szellemesnek ezt a geelongi megoldást. (Emlékezetből rajzoltam le, de talán így is érthető.)

Egy galambdúc-szerű torony áll a kereszteződés közepén, amely így nemcsak az irányítólámpa, hanem a terelőoszlop szerepét is betölti. A felső „dúc" négy oldalán 12—12 neoncső van, egymás alatt: 6 piros és 6 zöld. Először kigyullad a hat piros cső, és fokozatosan alszik el, s amikor már csak egy cső ég, utána átvált a hat zöld csőre, amely ugyanúgy mindig csökkenő számban ég. Így hát minden autóvezető tudja, mennyi idő múlva vált át a jelzés.



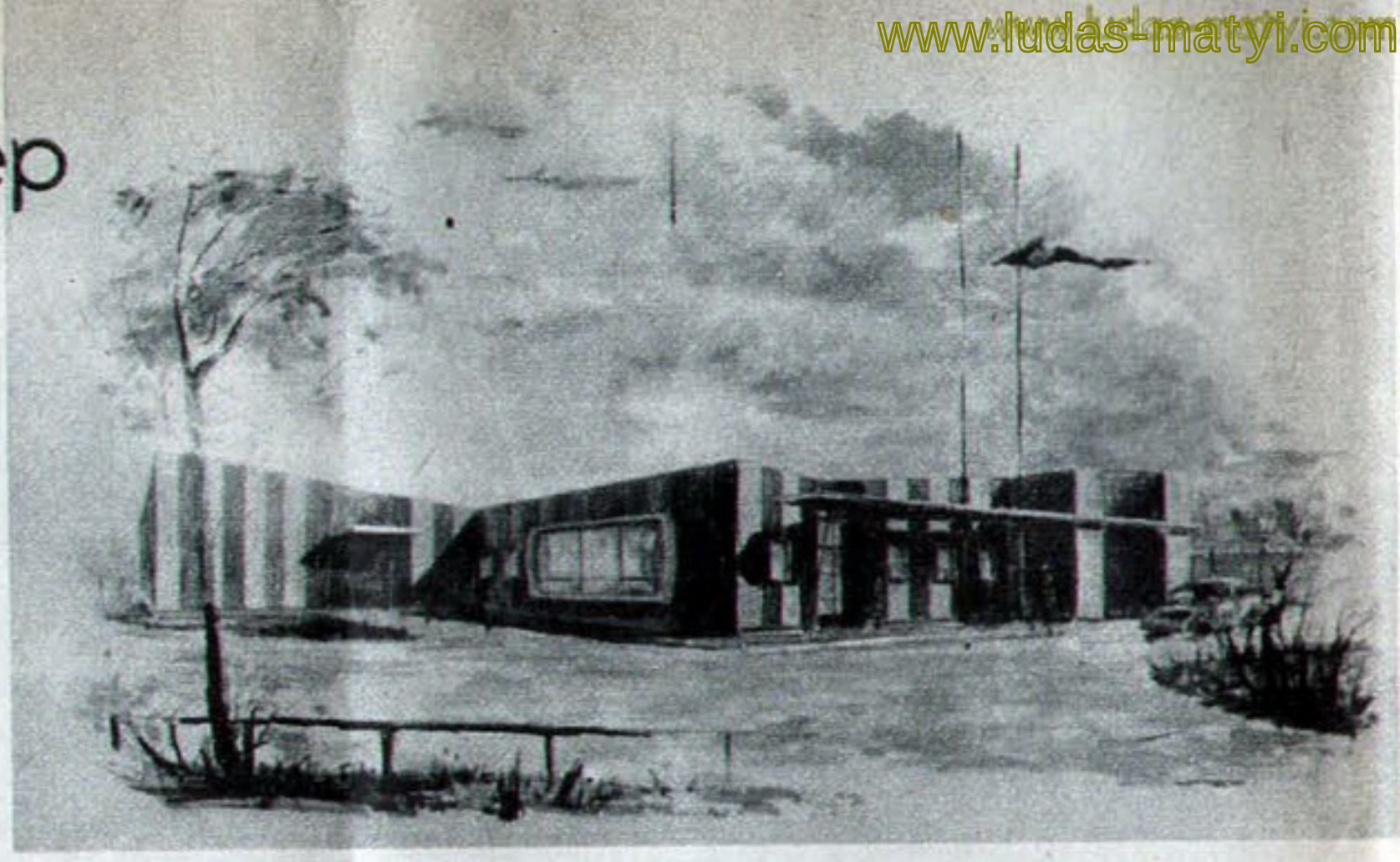
Sok időt, energiát, no és üzemanyagot lehetne megtakarítani, ha minden lámpát így alakítanának át.

PRESSLER ERVIN
Melbourne, Ausztrália

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

Korszerű és szép



A KPM Autófenntartó Ipari Tröszt a közelmúltban kidolgozta azokat a terveket, amelyeket a gépjárműjavítás, valamint a vevőszolgálat fejlesztése és meggyorsítása érdekében 1960-ban és a második 5 éves terv időszakában kíván megvalósítani. Ennek alapján még ebben az évben 5 szerviszállomás épül a következő helyeken: Siófok, Gyöngyös, Nagykanizsa, Székesfehérvár és Nyíregyháza. Az állomásokat úgy alakítják ki, hogy azok egyrészt a városokban főleg a forgalmi csomópontokon épüljenek fel, másrészt olyan útvonalakat érintsenek, ahol az egyre növekvő idegenforgalom igényeit is tökéletesen ki tudják elégíteni. Itt a siófoki szerviszállomás képét mutatjuk be, amely külsejével is, majdani szolgáltatásaival is minden bizonnyal elnyeri az autósok-motorosok elismerését.

Felkészülten várja a Balaton az autósokat és motorosokat

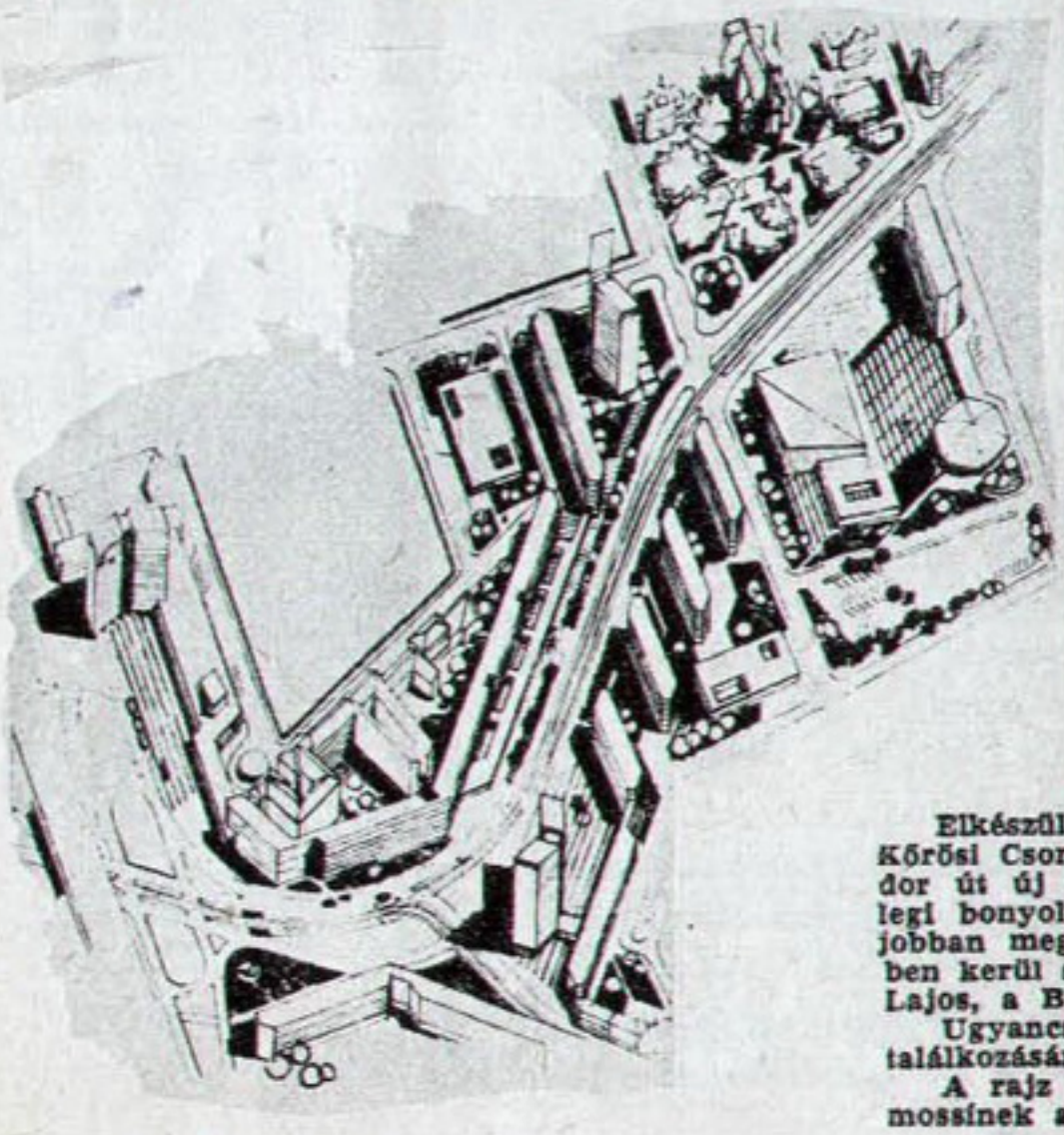




Üdítő, jólesö érzéssel tapasztalhatja minden gépjárművezető, hogy milyen gondosan készítik elő a Magyar Tengert az új idényre, és hogy valóban különös figyelmet fordítanak az autósok és motorosok méltó fogadására, különleges igényeik kielégítésére

(MTI Foto — Járai Rudolf felvételei)

Ilyen lesz Köbánya központja





GUINEA FŐVÁROSÁBAN, Conakryban az Ikarus-Mogürt vevőszolgálati kirendeltség szakemberei együtt dolgoznak a helyi szerelőkkel az ott is jól bevált Ikarus 31-es autóbuszok karbantartásán

Elkészült a kőbányai Zalka Máté tér, Pataki István tér, valamint az összekötő Körösi Csoma Sándor út végleges rendezési és átépítési terve. A Körösi Csoma Sándor út új vonalvezetésével egyszersmind megszűnik majd a Zalka Máté-tér jelenlegi bonyolultsága, s ugyanakkor a korszerűbb, szélesebb út az eddiginél sokkal jobban megfelel a növekvő forgalom követelményeinek. Az átépítésre a közeljövőben kerül sor. Az első díjat nyert pályatervet Kiss Albert, Pomsár János és Györffy Lajos, a Budapesti Városépítési Tervező Vállalat mérnökei készítették.

Ugyancsak a közeljövőben kerül sor a Maglódi út és Körösi Csoma Sándor út találkozásánál levő ún. „éles-sarok" végleges rendezésére is.

A rajz baloldalán látható az átrendezett Zalka Máté-tér az aluljáróval. A villamossínek a Körösi Csoma Sándor út új vonalvezetését jelzik.

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

HALLÓ!... *Itt a Z+H expedíció...*



Múlt számunkban kezdtük el a Zikmund—Hanzelka expedíció tagjai által az Autó-Motor részére írt tudósítások közlését. Ezúttal folytatjuk az albániai riportot.

2

Vlas Papa, Berat város élő krónikája, öreg ember már, bár aligha mondaná valaki 60 évesnél többnek. Hány úrra, egyeduralkodóra és diktátorra emlékezik! A törökök alatt senki sem ismerte itt a „partizán" szót... De Vlas Papa már akkor tudott minden barlangról a Tomoron, mint valamennyi berati fiú. Ezeket mindig az apától ismerte meg a fiú, az apa pedig a nagyapától. Mert aki legény volt a talpán, verte a törököket, s ez nem ment akkoriban jó rejtekhelyek nélkül. Vlas Papa két nagy háborút és négy megszállást élt át.

Ma a hétéves munkásiskola igazgatója. De életének nagy szerelme a történelem. Elmesélte nekünk a legendát Orestestől, aki fenn a sziklán, magasan a folyó felett fallal körülvett várost alapított, amikor el kellett hagynia a felégetett Trójáját. Titus Livius dicsérettel emlegeti Antipatia szilárd falait. II. Theodosius bizánci császár Pulcheropolis névre keresztelte a várost, itt állt Sztyepán Dusán szerb cár Belgrádja. Illetve már nem is Sztyepán Belehrad-ja, a törököknek könnyebb volt rövidített neve: Berat.

Minden albán történelem-tankönyvben megtalálható, hogy Berat város bizonyítható történelme 24 évszázadot ölel fel. A népi regék pedig még további hatszáz évvel előzik meg a történetírókat. Valóban csodálatos város. De vajon szabad-e egyáltalán városnak nevezni ezt a mesebeli épület-csoportot?

Azon a ponton, ahol az Osumi folyó búcsút mond a hegyeknek s az utolsó kis ösvény mentén kivágtat a tengerparti Myzeqé síkságra, ott építtetett Kurd pasa a 18. században egy kőhidat, amely Berat két részét köti össze. A balparton, ahol oly kevés a hely még a valódi part számára is, hosszú, egymásra rétegezett sorokban tapadnak a házikók és kunyhók a meredek hegyoldalba — mintha nem a földön állnának, hanem egymás tetején. Nincs ott hely utcák számára; az egyik emeletről a másikra, az egyik sorból a szomszédosba lépcsők vezetnek, s minthogy még így is kevés a hely, a levegőből vesznek el területeket. Igen. A levegőből.

A házak hosszúkás alaprajza olyan, mint egy giliszta. A hegyoldal szintjén végighúzódhat, amilyen hosszan csak akar: de ha eszébe jutna három méternél többet lépni előre, gyakran a semmibe lépne. Így hát a földszinti helyiségeket csak a konyháknak és kamráknak használják, a voltaképpeni lakások az emeleten vannak, mert csak ott lehet a padlót a tartófalon túl a mélység fölé kinyújtani. A padló ferde támasztóoszlopokon fekszik, ezeket is befedik lécekkel, s az egész szerkezetet elrejti a fehér vakolat. A tető is előre ugrik, s kész a ház, karcsúderekú és „nagyfejű" — olyan mint egy ebihal. Ablakszemeit a semmibe mereszti a másik ház teteje felett, amely hátával ugyancsak a hegyoldalhoz támaszkodik.

Nem. Berat balparti része nem város: hiszen a „város" sok házat jelent nagy területen. Itt csak a hihetetlenül meredek hegyoldal van, amelyet festően fed az ablakok mozaikja. Olyanok, mint a nézők egy monumentális tribünön: mindenki előrenyújtja a fejét, az alatta állók felett kukucskál, amennyire csak lehet.

Berat szíve azonban a folyó jobbpartján, illetve a part felett van, jó kétszáz méter magas szikla csúcsán. Óriási vár, egy egész fallal kerített város templomokkal, kolostorokkal és mecsetekkel. Évszázadokon keresztül több ezer ember élt itt. A menedékesebb keleti lejtőn pedig, amely oldallal fordul a folyó felé, kimeresztett ablakos házikók piramisa nyúlik, mint egy fátyol redői, a város legfiatalabb részeibe, a folyómenti síkságra.

Egész raj gyerek kísér minket a városon át és a falak mentén, amerre csak megyünk. De a tekintetükben nincs kérés, kezüket sem nyújtogatják felénk. Csak meg akarják nézni, érinteni akarják azokat a különös készülékeket, s örömet akarnak szerezni a vendégeknek néhány szál virággal.

A szakállas pap készségesen gyújt fényt az ősi ikonok előtt. Az egész homlokfal egyetlen gyönyörű szép fafaragás. Vajon ki alkotta? Azt már régen elfelejtették. Beratban mindig is értettek az emberek a fához, s híresek voltak kézügyességükről.

Még ikonokat is festettek az ismeretlen művészek. Csak a legrégibb mestermüveket, a 16. században véget érő bizánci iskola alkotásait festette elbasani Onufrij és fia, Mikulas.

A pópa olyan, mintha múzeumot gondozna: sőt, úgy tűnik, mintha ő maga is történelmi műemlék, a kiállítási tárgyak egyike lenne. Látóköre nem sokkal terjed túl a templom falain, az olvasás nehézséget okoz számára. Valamikor, amikor a berati alattvalók nála is kevesebbet tudtak, nagy tekintélynek örvendett. De most már más hiten vannak az emberek, olyan hiten, amely evilági ismeretekkel biztat — s teljesíti is őket, ma és minden nap.



A beráti vár tövében

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

Verseny a rakodások gépesítéséért

200000 forint a legjobbaknak

A 11. és 17. Autóközlekedési Vállalatok — amelyek korábbi kezdeményezéseikkel is szorgalmazták a rakodásgépesítést és jó eredményeket értek el — felajánlásukat szélesebb alapokra kívánják helyezni, s ezért felszabadulásunk 15. évfordulójának tiszteletére versenyfelhívással fordultak a KPM Autófőosztályának felügyelete alá tartozó Autóközlekedési Vállalatokhoz.

A versenyfelhívás alapján az Autófőosztály most szabályozta a versenyben résztvevő Autóközlekedési Válalatok rakodásgépesítési eredményeinek értékelését. A népgazdasági szinten is nagyon hasznos kezdeményezés ösztönzésére a verseny legjobbjai között 200 000 forint jutalmat osztanak ki.

A versenyben elért helyezést a gépi rakodásra vonatkozó mutatószámok pontozásos összehasonlításával értékelik. A figyelembevett mutatószámok és azok tényezői:

1. Egy tonnára eső állásidőnek a tervszámhoz viszonyított százalékos csökkentése.

A mutatószám képzésének módja:

$$\left(\frac{\text{egy tonnára eső állásidő tervszám}}{\text{egy tonnára eső állásidő tényszám}} - 1\right) \times 100$$

Minden egy százalékos túlteljesítésért a versenyzők 10 pontot kapnak.

2. A saját géppel végzett felrakások arányszáma:

$$\frac{\text{Saját géppel felrakott áruk mennyisége}}{\text{Összes árumozgatás tonnában}} \times 100$$

Minden elért 1%-ért 12 pont jár.

3. Idegen géppel végzett felrakások arányszáma:

$$\frac{\text{Idegen géppel végzett felrakások mennyisége}}{\text{Összes árumozgatás tonnában}} \times 100$$

Minden elért 1%-ot 7 ponttal kell figyelembe venni.

4. Géppel végzett lerakások arányszáma:

$$\frac{\text{Géppel lerakott áruk mennyisége}}{\text{Összes árumozgatás tonnában}} \times 100$$

Minden elért 1%-ért 2 pontot kapnak a versenyzők.

A verseny értékelésének időszakai:

A vizsgált időszak tartama	*Értékelés időpontja*
Május, június	július 20.
Július, augusztus, szeptember	október 20.
Október, november	december 15.
Május—november összesítése	december 15.

A május—november hónapok közötti időben a legjobb helyezést elérő versenyzőket — 1960. december hó 31-ig — az alábbiak szerint jutalmazzák:

Vállalatok között:		
I. helyezett	65 000 Ft	
II. helyezett	50 000 Ft	
III. helyezett	35 000 Ft	
IV. helyezett	20 000 Ft	
V. helyezett	15 000 Ft	185 000 Ft
AKIG-ok között:		
I. helyezett	10 000 Ft	
II. helyezett	5 000 Ft	15 000 Ft
	Összesen:	200 000 Ft

Az elnyert jutalmat a rakodásgépesítésben, a rakodógépek jó kihasználásában, a rakodási állásidő csökkentésében eredményesen közreműködő dolgozók között kell szétosztani. Az a célszerű, ha a vállalatok közötti rakodásgépesítési versenyt egy-egy vállalaton belül minél szélesebb körben lebontják olyan szocialista brigádok versenyére, amelyekben a vállalat valamennyi illetékes szakszolgálatának élenjáró dolgozói résztvesznek.

A verseny értékelésének alapbizonylata a menetlevél. A menetlevél 13—15. oszlopai a kézzel, illetve géppel végzett rakodási teljesítmények adatainak bejegyzésére szolgálnak. Amennyiben a gépi fel-, illetve lerakás nem a fuvarozó vállalat eszközeivel történik, a menetlevél 14., illetve a 15. oszlopába bejegyzett és rakodási teljesítményt métermázsákban kifejező számjegyet be kell karikázni.

Milyen legyen az új autós forgalmi telep?

TERVPÁLYÁZATI HÍRDETMÉNY

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium országos tervpályázatot hirdet 250 gépkocsi nagyságú forgalmi telep tervezésére.

A 250-es forgalmi telepet — a komplexen kapcsolódó beruházásokkal együtt — azzal az alapvető céllal kell megtervezni, hogy az eddig épült és tervezett hasonló kapacitású forgalmi telepekkel szemben, a tervpályázat gazdaságosabb és korszerűbb forgalmi telepek kialakítását eredményezze.

I. díj	40 000 Ft
II. díj	30 000 Ft
III. díj	20 000 Ft
megvétel	10 000 Ft (3 db)

A kiíró hatóság biztosítani kívánja továbbá azt is, hogy akinek az ötlete, pályázati megoldása konkrét helyre a későbbiekben betervezést nyer, azok a tervezésben szakértőként — külön díjazás ellenében — részt vehessenek.

A bíráló bizottságnak joga van a díjak és megvételek összegének visszatartására és megosztására.

A díjazott vagy megvett tervek a KPM tulajdonába mennek át. A tervpályázatot a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, az Országos Tervhivatal, a METESZ, a Magyar Építőművészek Szövetsége, az Építésügyi Minisztérium, a Közl. és Száll. Dolg. Szakszervezete, a Szegedi AKIG és az UVATERV tagjaiból álló bizottság bírálja el.

A tervpályázati kiírás 30 forint lefizetése ellenében átvehető a KPM Autóközlekedési Főosztályán (Bp. VII., Dob utca 75). A lefizetett összeget a pályázóknak terveik benyújtásakor a befizetési nyugta ellenében a KPM pénztára fizeti vissza.

A tervpályázattal kapcsolatban felmerült kérdéseket a KPM Autóközlekedési Főosztályhoz 1960. május 10-ig kell beküldeni. A beérkezett kérdésekre a választ 1960. május 31-ig a bíráló bizottság postán adja mindazoknak, akik a tervpályázati hirdetmény átvételekor nevüket és címüket megadták.

A tervpályázat titkos. A pályamunkákat „Forgalmi telep" fölírással ellátva, lepecsételt csomagban 1960. szeptember 30-án déli 12 óráig kell benyújtani az Autófőosztályon. A postán beküldött terveknél a benyújtás idejéül a feladási postabélyegző keltét fogják tekintetbe venni. A késve beadott terveket a bíráló bizottság nem bontja fel. A csomagban zárt, lepecsételt borítékban fel kell tüntetni a pályázók nevét és címét. Egyébként a csomagot, a borítékot vagy az egyes tervlapokat jellel ellátni nem szabad.

A pályázat eredményét legkésőbb 1960. december 15-ig hozzák nyilvánosságra. A bíráló bizottság határozata végérvényes. A pályázó azzal, hogy a pályatervet benyújtotta, a pályázati hirdetményben és a tervpályázati kiírásban felsorolt feltételeknek és előírásoknak alávetette magát.

A díjazásban, illetve megvételben nem részesült terveket a pályázat eredményének nyilvánosságra hozatalát követő két héten belül a KPM Autóközlekedési Főosztályán lehet átvenni. Ezen időponton túl a kiíró hatóság a tervekért felelősséget nem vállal.

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

Vásárnyitás előtt

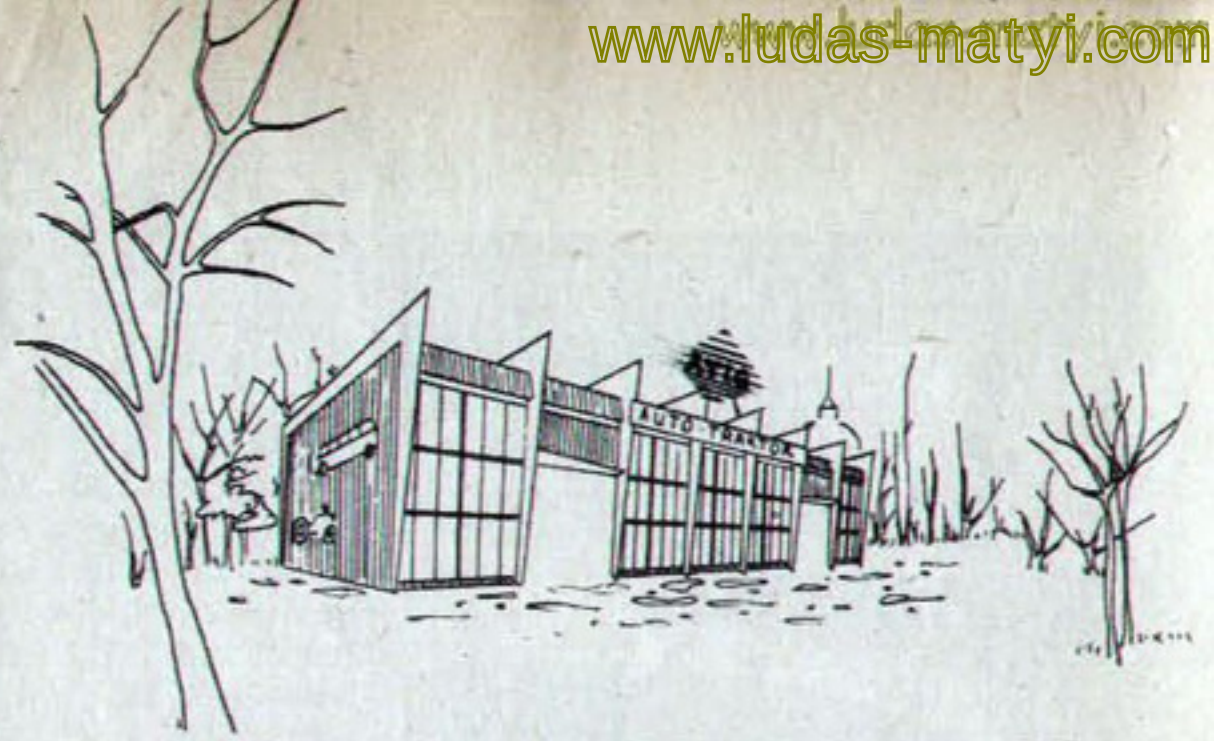
Május 20-án nyitja kapuit az idei Budapesti Ipari Vásár.

Az autósok különösen érdeklődéssel nézhetnek a nagy ipari seregszemle elé. Elsősorban az autókiállítás miatt, amelyet az idén — mint már megírtuk — felvettek a jelentősebb nemzetközi autókiállítások listájára. Érezhető is lesz ez, mert több nagy európai gyár küldi el modelljeit. Ezekről előre nem írunk most. De eleve felhívjuk a figyelmet arra, hogy a magyar gépjárműipar is ki akar tenni magáért.

Az Autó- és Traktoripari Igazgatósághoz tartozó vállalatok kiállítását minden évben más és más üzem rendezi. Ezúttal az Ikarus gyárra került a sor, hogy meggyőzően bemutassa azt a fejlődést, amelyet ez a népgazdaságunk számára mind fontosabb iparág az utóbbi esztendőkben elért.

Mintegy 3000 négyzetméteres területen 30 magyar gépjármű kerül kiállításra, nem beszélve a sokszáz fődarabról és alkatrészről. A régebben már bemutatott típusokon kívül kiállítják most a 303-as légrugózású autóbusz továbbfejlesztett típusát, amely minden bizonnyal nemzetközi elismerést is fog aratni. Láthatjuk majd a 301-es és 630-as buszok luxusváltozatát. Nagy érdeklődés előzi meg az új speciális gépkocsik bemutatóját. A 3,5, a 8 és a 14 tonnás, két és három tagból álló Ikarus hűtőkocsik híre már sok országot bejárt. A két nagyobb típus a beépített műszerek segítségével automatikusan szabályozza a belső hőmérsékletet.

A Csepel Autógyár különleges önhordó karosszériájú pótkocsit mutat be. Nagy érdeklődésre tarthat számot a borszállító pótkocsi is, amelynek hatalmas tartályát hordó alakúra képezték ki. Az építőiparban jól tudják majd hasznosítani a 16,5 tonna cementpor szállítására alkalmas gépkocsikat, amelyeknél a cementpor kiürítését, illetve a tartály feltöltését kompresszor-berendezés segítségével a gép maga végzi.



Az Általános Mechanikai Gépgyár új autóbusz-pótkocsival jelentkezett. Ezzel a típussal a távolsági személyforgalom jobb lebonyolítását kívánják elősegíteni. A székesfehérvári gyár elhozza a kiállításra autóelektromos vizsgálópadjait is.

Az alkatrészgyártó üzemek egész sor újdonságot vonultatnak fel. Láthatjuk majd a jóhírű magyar gyújtógyertyát, új kivitelű dugattyúgyűrűket, autóvillamossági felszereléseket és sok más hasznos alkatrészt, berendezést.

Az új traktorokról, dömperekről külön kell említést tenni. A Vörös Csillag Traktorgyár forgórakodója és önrakodó dömpere a legkülönbözőbb körülmények között elsőrendű eszköze a rakodásgépesítésnek. Az U—28—E típusú univerzális, négy kerékmeghajtású traktor bizonyosan feltűnést kelt majd nemcsak a hazai, hanem a külföldi szakemberek körében is.

A kiállítás rendezősége a hasonló típusokat egy csoportban helyezi el, függetlenül attól, hogy azok melyik gyárnak a termékei.

A kiállítás területén felépül az Autó- és Traktoripari Igazgatóság 250 négyzetméter alapterületű zárt pavilonja — ennek tervrajzát mutatja a rajz —, amely a bel- és külföldi tárgyalásokra, valamint az autóipar kisebb gyártmányainak bemutatására egyaránt alkalmas lesz.

Az idei Ipari Vásár minden vonatkozásban nagyszerűnek ígérkezik, és nemcsak a nagy gyárak, hanem a kisebb üzemek is bizonyára sok meglepetést tartogatnak.



AUTÓSOKNAK

KÖZLEMÉNY

A Csepel Kerékpár és Motorkerékpár Nagykereskedelmi Vállalat közli, hogy Warszawa és Volga személygépkocsikra előjegyzéseket vesz fel. Levélbeni előjegyzés: Bp., VI., Bajcsy-Zsilinszky út 53. Személyes előjegyzés: Bp., VI., Népköztársaság útja 8. Autószalon.

Autósoknak szóló híreinket most mindjárt a fenti közlemény kommentálásával kezdjük. A nemrég nyílt Autószalon kirakatában az elmúlt napokban már Warszawa és Volga kocsikat is láthattunk. Egy újabb intézkedés lehetővé tette, hogy a jövőben magánszemélyek is vásárolhassanak ilyen típusú személykocsikat. Igen sokan jegyeztek már elő eddig is ezekre a nagyteljesítményű autókra. Úgy tapasztaltuk, hogy főként a vidéken élők igényelték a nehéz terepeket is könnyen legyőző Warszawa kocsikat, amelyek 85 000 forintért kerülnek eladásra. Az elegáns és kitűnő menettulajdonságokkal rendelkező Volga ára 110 000 forint.

•

Akik ez évben vásároltak új Skoda Octavia Super kocsit, előreláthatóan május második felében kis kiegészítő csomagot fognak autójukhoz kapni. Kereskedelmi szerveink megállapodtak ugyanis a gyárral, hogy pótlólag ezekhez a kocsikhoz különböző karosszériatisztító és kezelő eszközöket is kapjanak a Skoda tulajdonosok; akiket megillet ez a műanyagba csomagolt kocsiápoló készlet, azoknak az átvétel körülményeiről rövidesen értesítést küldenek.

•

Valamennyi autós és motoros értesült már a napilapokból az üzemanyagellátás terén történő változásokról, amelyek május 1-től lépnek életbe. Ettől az időponttól kezdve az ÁFOR több pesti és vidéki töltőállomásánál árulnak majd készpénzfizetésre is benzint. Ez a változás ugyan az állami vállalatok gépkocsijait nem érinti, ezek számára továbbra is jegy ellenében szolgálják ki az üzemanyagot, de a magánautósoknak — és hát a motorosoknak — feltétlenül előnyös, hogy a jövőben készpénzért is vásárolhatnak. Természetesen számukra továbbra is biztosítanak benzinjegyeket, mert sokan vannak, akik szívesebben vásárolnak jegy ellenében.

Mindjárt azt is megírjuk, hogy Budapesten a Gellért téri, Liszt Ferenc téri, Szabadság téri, Kárpát utcai, valamint a Kőbányai út 55, Kerepesi út 89 és Határ út 1. előtti ÁFOR töltőállomásoknál vezették be elsőnek a készpénz-kiszolgálást, vidéken pedig 16 különböző helyen. A készpénzfizetéses töltőállomások számát fokozatosan kívánják emelni, s a változásokról ugyancsak igyekszünk majd tájékoztatni olvasóinkat.

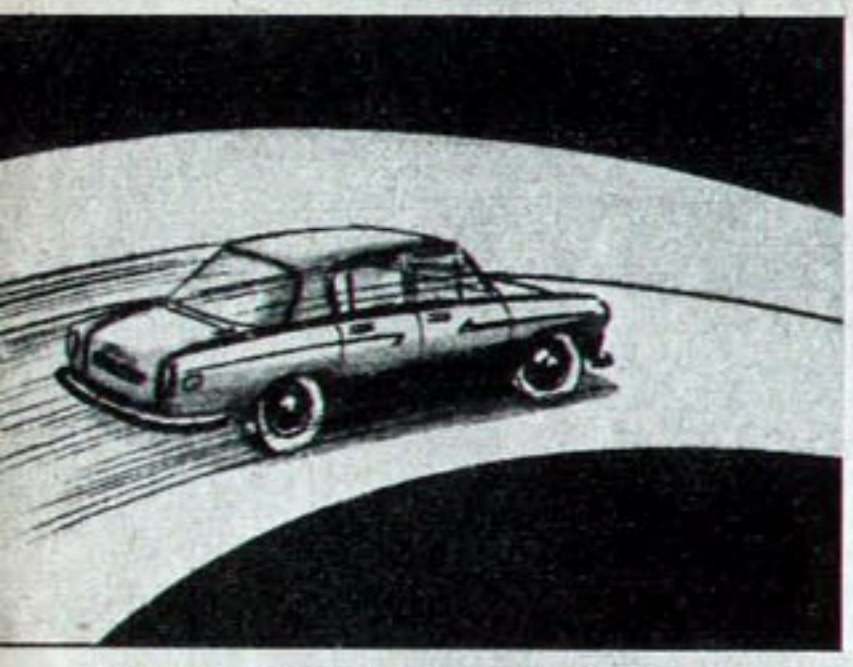
Ha már az üzemanyag témánál tartunk, a most forgalomba került **Super Oil**ról is írunk, amely kizárólag készpénzfizetés ellenében kapható, fémdoboz csomagolásban, literenként 30 forintos áron. Igen nagy sikere van ennek az új kenőanyagnak, amely ugyan drágább, mint elődje, illetve mint társai, de lényegesen jobb tulajdonságokkal is rendelkezik.

Az olajellátással kapcsolatban azonban van még egy megjegyzésünk, illetve inkább kérésünk. Szeretnénk, ha az ÁFOR kútjainál, lerakatainál nem csupán a szezon szerinti olajat hoznák forgalomba, hanem mindenkor a teljes sorozatból lehetne választani. Mindezt azért is tesszük szóvá, mert csak a léghűtéses motorokhoz és a Skoda típusok motorjaihoz előnyös nyáron is az MM—90-es olaj. A többiek mást igényelnek. És többek kívánságát tolmácsoljuk, amikor azt kérjük, hogy a jövőben a Hipoid olajat ne csupán 5 literes, hanem ennél kisebb egységű csomagolásban is lehessen kapni, mert a gyakorlatban például az egyliteres jobban megfelel.

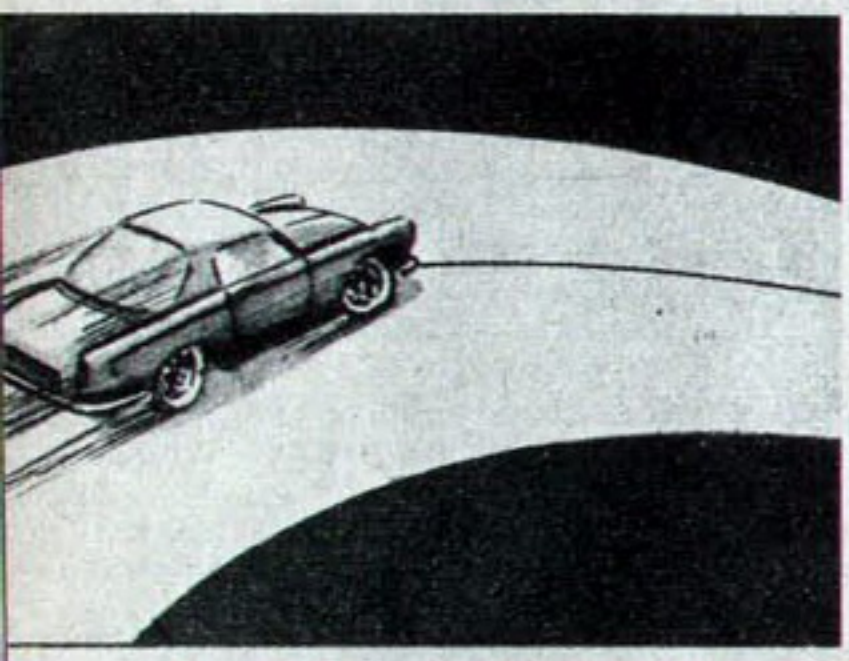
Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

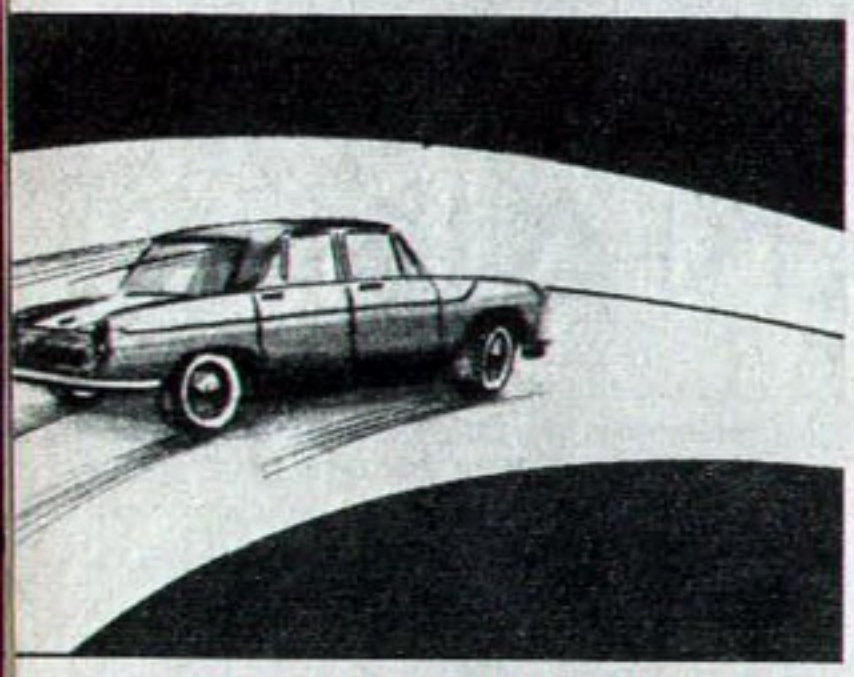
Egy kis autózás



Itt nem történhet baj. Az útkanyarnak megfelelő a sebesség, nem kényszerül át a kocsi a szembenjövő forgalom sávjára



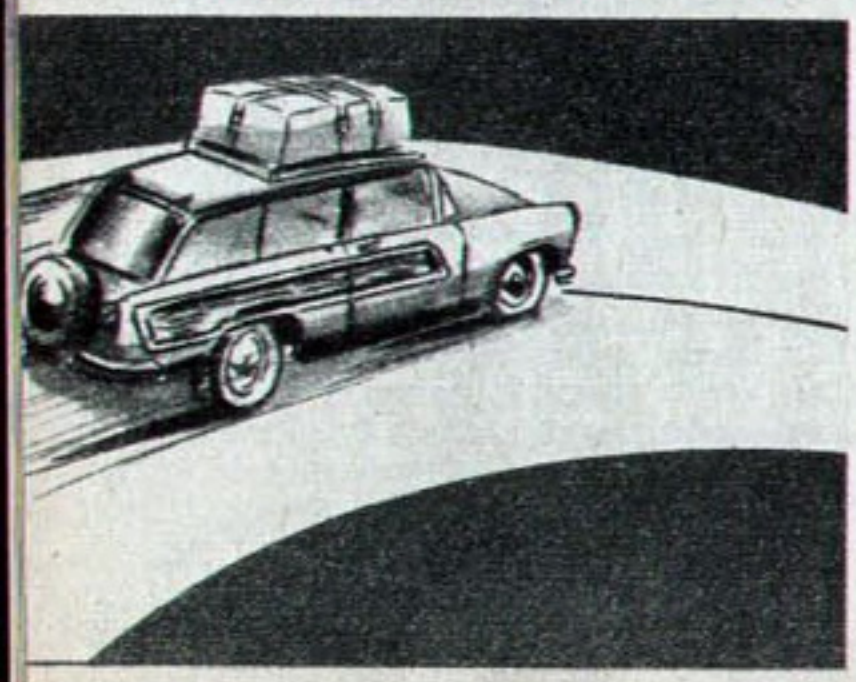
Ez már veszélyes. Ha későn vesszük észre, hogy kanyarodik az út, és kocsink sebessége az egyenes szakaszhoz volt méretezve, átsodródunk, könnyen árokba jutunk



Másik eset, amikor számítunk ugyan a fordulóra, de mégis túl gyorsan hajtunk a kanyarba, és ott fékezni próbálunk, illetve kapkodó kormánymozdulatokkal igyekszünk menteni a helyzetet

★

Minden autó a szokástól eltérően viselkedik a fordulókban, ha tetejére súlyos csomagokat helyezünk. Számítsunk erre is



A tavaszi időjárás, a derült szép idő, a most többnyire már száraz utak, a nagyobb távú hétvégi túrák, és a sok új autóvezető indokolja, hogy ez az autózásról szóló kis írás most főként a sebességről, az útról, illetve a kanyarokról tegyen említést.

Még azt is ide írjuk, hogy az elmúlt év során a magyarországi gépjárműbalesetek 19,8 százalékát a gondatlan vezetésre vezethetjük vissza. Külön vizsgálva a budapesti, illetve vidéki statisztikát, azt látjuk, hogy a főváros közlekedési baleseteinek 14,6 százaléka, az ország többi területén pedig a balesetek 23,3 százaléka történt gondatlan vezetés, 15,4 százaléka pedig gyorshajtás miatt. Ezek együttesen a balesetek 37,4 százalékát jelentik.

Nem elég azonban most csupán annyit megjegyezni mindezekkel kapcsolatban, hogy tessék hát gondosabban, no meg lassabban vezetni az autót.

Ezeket az alapszabályokat mindenki ismeri, még azok is, akik nemigen tartják be.

Úgy szokták mondani: „... tudok én vezetni, nem kell félteni engem".

Mivel nehéz, sőt talán lehetetlen pontokba foglalva szabályosan meghatározni, kire lehet mondani azt, hogy tud vezetni, nem is kívánunk vitába szállni azokkal, akik sok-sok hibát követnek el autózás közben. Azt azonban egészen pontosan meg lehet határozni, hogy milyen hibákat követnek el, és ezek közül néhányról lenne most szó.

Az első hiba, hogy ott is gyorsan hajtanak, ahol sem az út, sem kocsijuk konstrukciója, sem vezetési képességük nem teszi ezt megengedhetővé. És mindez amiatt, mert nem tudják felmérni, hogy ők most veszélyes vállalkozásba kezdenek. Nem ismerik jól az előttük álló utat, nincsenek tisztában azzal sem, hogy adott sebességnél hogyan viselkedhet autójuk, és igen gyakran egyszerűen túlbecsülik autóvezetői készségüket. Amikor ez a három tényező egyszerre — mondjuk útkanyarban — lép fel, akkor ennek következményei sem maradnak el. Csupán a további körülményektől függ, hogy egyszerű kisodrással fizetnek-e vakmerőségükért, vagy árokba fordulnak, esetleg egy szembejövő járművel ütköznek össze.

És hányszor látunk az országúton olyan autókat, amelyek szinte kivágódnak egy-egy útfordulóból, ijesztően dűlő karosszériával, részben síró, részben levegőbe emelkedő kerekekkel. És ha módunk van közben rápillantani a vezető arcára, azon az ijedtség jeleinek valamennyi tünetét felismerhetjük.

Mindez miért? Sürgős talán az utazás? Bizonyára igen, de sok esetben csupán könnyelműségről van szó, bár a könnyelműség és az autóvezetés sohasem férhetnek össze.

Az autó nem játékszer. Nagyszerű közlekedési eszköz, de csak akkor válik biztonságossá, ha megtanuljuk, hogyan lehet céljának megfelelően használni, vezetni.

És érdemes megtanulni a kanyarodás iskoláját. Erről lapunkban eddig is sokat lehetett olvasni, de ez kimeríthetetlen téma még akkor is, ha nem versenyzői szintre, csupán hétköznapi autózásra egyszerűsítjük. Mert hát a hétköznapi autóközlekedésben is megvannak a szabálytalan kanyarvétel áldozatai. Az elmúlt év baleseti statisztikájában például 8,3% erejéig szerepeltek. Száraz és csúszós utakon egyaránt találkozhatunk a fordulók veszélyét lebecsülő autósokkal.

Van olyan is, aki „csak" figyelmetlen és a legutolsó pillanatban fedezi fel, hogy az eddig egyenesen vezetett út egyszerre elfordul. És mire ezt mégis észreveszi, már elkésett.

Mások nem tartják szükségesnek, hogy kanyar előtt az ésszerűség követelményeinek megfelelően csökkentsék kocsijuk sebességét, és csak a kanyarban jönnek rá, hogy túlzott volt a tempó. Márpedig itt fékezni általában veszélyesebb, mint további gázadással „kihúzni" a kocsit. A gázadással párhuzamosan a kormányt is ügyesen kell forgatni, máskülönben így is elmarad a várt eredmény.

Nehogy félreértésre adjon alkalmat az előbbi mondat, szeretnénk tisztázni, hogy azt helyesnek tartjuk, amikor kanyarodás közben adunk gázt a kocsinak, de csak akkor, ha ezt tervszerűen és nem egy elvétett fordulás korrigálásaként kényszerülünk tenni. Az úgynevezett élesebb kanyarokba mindenkor óvatosan merészkedjünk, és csak akkor adjunk ismét gázt, amikor úgy érezzük, hogy ez fokozza a kocsi feletti uralmat.

A legnagyobb baj azonban, hogy nem tudjuk szabályokba foglalni: ki és mikor tud biztosan uralkodni kanyarokban is autója felett. Az viszont tény, hogy óvatosságra nem fizethet rá senki, és arra sem, ha technikailag is biztosítja a veszélytelen kanyarodás feltételeit. Többek között a kocsi gumiabroncsainak légnyomását a gyári előírás szerint tartja, no és csakis akkor közlekedik autójával, ha annak kormányműve kifogástalan, a kerekek dőlési szögei, beállításai ideálisak.

A biztonságos autózás ugyanis nemcsak az autók vezetőivel szemben, hanem a kocsival szemben is támaszt követelményeket. De lehetetlent nem kíván egyiktől sem.

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

BEMUTATKOZIK a ZIL-130



A moszkvai Lihacsov Autógyár igazgatósági épületének egyik bejárata mellett már hónapok óta kivilágított üveglapon látható az új teherautótípus képe. Ennek gyártási előkészületei most fejeződnek be, a prototípusok próbaútjai lezárultak, és rövidesen forgalomba kerül az új modell: a ZIL—130.

Hogy milyen lesz ez a kocsi, bennünket most nem csupán mint technikai újdonság érdekel, hiszen ismeretes, hogy Magyarország teherautóállománya a második ötéves terv időszakában 53 000 járművel gyarapodik, és ezeknek egy részét, valószínűleg nagy részét a Szovjetunióból importáljuk.

Úgy gondoljuk, emiatt is érdemes hát előzetes ismeretséget kötni ezzel a modellel, növekvő gépkocsiparkunk egyik várható típusával.

Mindenekelőtt azt kell tudnunk, hogy a ZIL—130-as az öttonnások családjához tartozik, önsúlya menetkész állapotban 4050 kg. Erőforrása nyolchengeres, V elrendezésű, négyütemű, benzinüzemű motor. A különböző igényeknek megfelelően két változatban kerülhet beépítésre. Az egyik motor hengerűrtartalma 5,52 liter és ennek teljesítménye 135 lóerő, 3000 percenkénti fordulatnál. A másik ennél nagyobb űrtartalmú, 6 literes V motor, 3200 f/p-nél 150 lóerős telseítménynyel.

A motorteljesítményt elosztva az össz gördülő súllyal, egy viszonyszámot kapunk, amely mindjárt jellemzi is a jármű menettulajdonságát. Ebben az esetben, a kisebb motort figyelembevéve, 16,3 lóerő jut egy tonnára. Ami azt jelenti, hogy a ZIL—130 jóval fürgébb lesz, mint a nálunk forgalomban lévő jelenlegi teherautók. A kocsi végsebessége pedig átlagot számítva 85 km/ó. Az „átlag" azt jelenti, hogy a ZIL—130, mint alaptípus hat különböző felépítmény-változattal készül. A változatok között a legkülönbözőbb megoldásokat, a normálnál rövidebb, illetve hosszabb tengelytávú járműveket, nyergesvontatókat, zárt és nyitott áruszállítókat és ezek variációit láthatjuk.

A jó kilátást biztosító, hajlított szélvédőüveges, acéllemez vezetőfülkét három személyre méretezték. Vagyis 125 mm-rel szélesebb, mint a ZIL—164-es fülkéje. A vezetőülés egyébként állítható, az utastér jól fűthető.

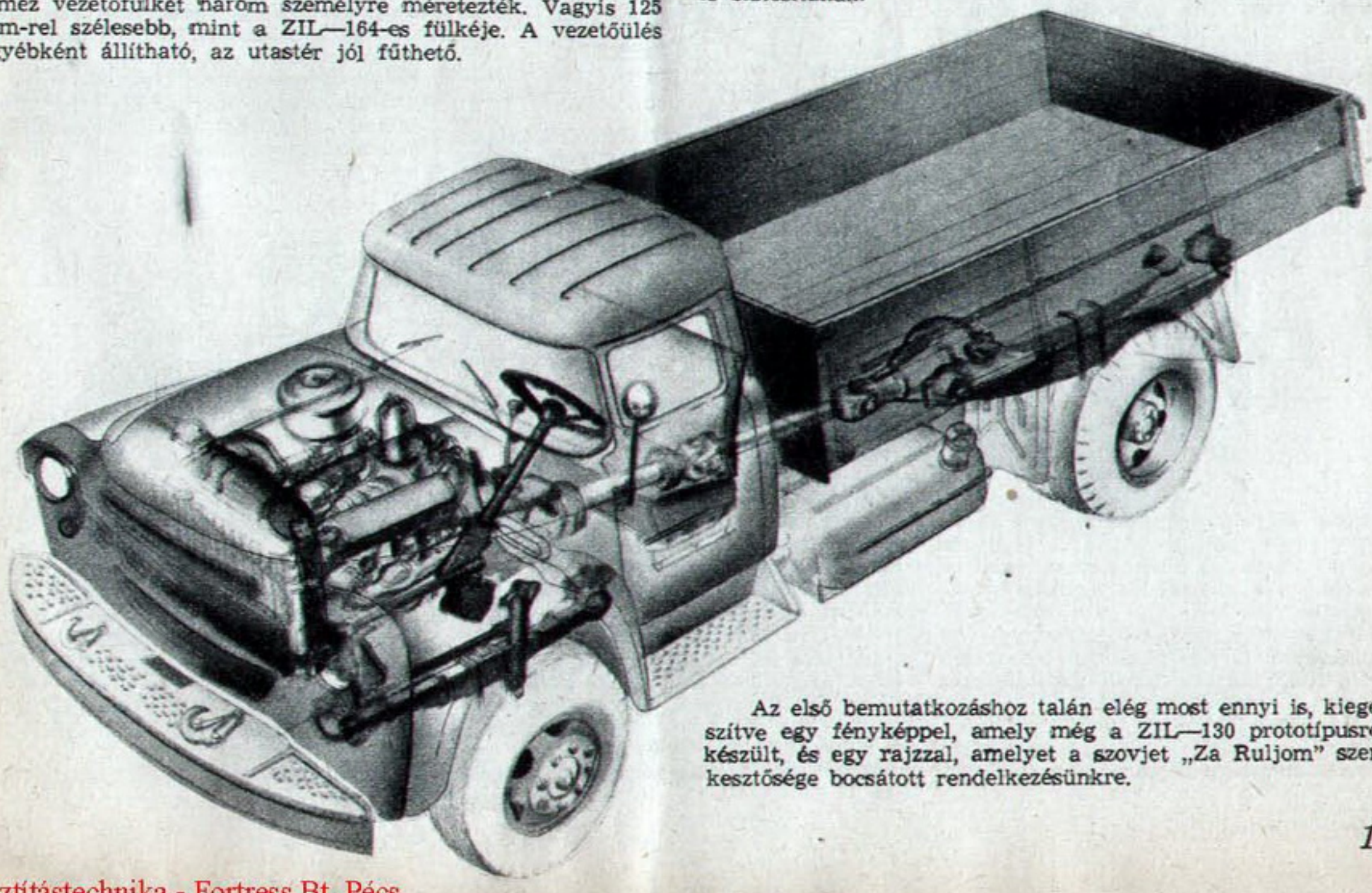
A kocsi, különböző szerkezeteit tekintve is, igen megnyerő konstrukció. És mégegyszer említjük a V-8-as motort, amely csendes, nyugodt járást biztosít. Ehhez csatlakozik az egylamellás, 12 nyomórugóval ellátott tengelykapcsoló, az ötfokozatú sebességváltó, amelynek ötödik fokozata, eltérően a ZIL—164-estől, nem gyorsító áttéttel. A sebességváltást pedig lényegesen megkönnyíti az itt alkalmazott korszerű, záró szinkronszerkezet.

A ZIL—130 hátsóhídja, éppúgy, mint motorja, két kivitelben készül. Egyfokozatú és kétfokozatú konstrukciót alkalmaznak; a kétfokozatú hídnál a váltás a sebességváltókaron levő gomb segítségével történik.

A kormányszerkezet tervezőinek bizonyára hálásak lesznek a gépkocsivezetők, hiszen ennél a típusnál hidraulikus szervóberendezést találunk, amely lényegesen megkönnyíti a kormányzást. Ennél a berendezésnél, ha a kormányt külön erőhatás nem éri, az olaj egy zárt körben cirkulál. Amikor viszont a kormányt valamelyik irányban kezdjük forgatni, működésbe lépnek a berendezés szelepei, a folyadék nyomást gyakorol a kormányorsóra ható dugattyúra. Ha megszűnik a kereket forgató erő, megszűnik a szivattyú által hajtott folyadék segítő ereje is. A hidraulikus szerkezet egyébként nemcsak a kormányzásban segít, hanem felfogja az út felől származó ütéseket is, no meg „durrdefektnél" is jó szolgálatot tesz, nem engedi könnyen árokba szaladni a kocsit.

A fékrendszer nagyjából azonos a ZIL—164-es típusnál alkalmazott megoldással, csupán a kompresszor teljesítménye növekedett és a főfékszelep konstrukciója változott. Így közös házba került a vontató és a pótkocsi szelepe. Az itteni szelepek jobban érzékelik a vezető parancsait, előbb fékeződik a pótkocsi és csak azután hat a fék a vontató kerekeire, ami kizárja a pótkocsi kellemetlen ráfutását.

Végül pedig csak annyit, hogy a 9,00—20, illetve 10,00—20 méretű gumikkal szerelhető ZIL-130-as meghosszabbított mellső laprugói és teleszkópos lengéscsillapítói lágy rugózást is biztosítanak.



Az első bemutatkozáshoz talán elég most ennyi is, kiegészítve egy fényképpel, amely még a ZIL—130 prototípusról készült, és egy rajzzal, amelyet a szovjet „Za Ruljom" szerkesztősége bocsátott rendelkezésünkre.

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

Az eltünt szikra nyomában

Az elmúlt alkalommal — a rendetlenkedő motor üzemzavarának felkutatásával kapcsolatban — az üzemanyag-szolgáltató rendszer átvizsgálásáról beszéltünk. Most vizsgáljuk meg a másik lehetőséget, tehát amikor a gyújtóberendezés nem működik tökéletesen.

Külön kell választanunk természetesen azt az esetet, amikor csak rendszertelen gyújtáskihagyásról van szó — ezt a motor erőtlenségéről, kapkodó, rángató járásáról vehetjük észre —, és azt a másik eshetőséget, amikor egyáltalán nincsen gyújtószikra egyetlen gyertyán sem.

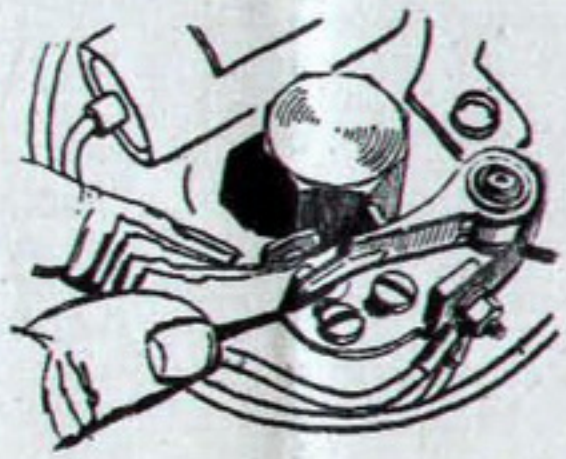


Kezdjük a gyújtáskihagyással. Az ilyen hiba felkutatását mindig szemrevételezéssel kezdjük. Bármennyire is különösnek tűnik, néha a legegyszerűbb, legkézenfekvőbb dolgok kerülik el az ember figyelmét. Nézzük végig ezért a gyertyapipákat, nem esett-e le valamelyik, vagy nem csúszott-e ki a kábel a bakelitfoglalatokból. Vizsgáljuk meg a gyújtókábeleket, nem sérült-e a szigetelés. A kocsi rázkódása következtében a kábel a motortesthez verődik, s a sérült szigetelésnél letestelődik a gyújtószikra. Ellenőrizzük, hogy a gyújtótekercsnél és az elosztófejnél a kábelek szorosan illeszkednek-e a foglalatukba. Figyelmesen nézzük meg az elosztófedelet, nem repedt-e el. Gyújtászavart okozhat a piszkos elosztófedél is: az olajos szennyeződés egymás között zárlatba hozhatja a gyújtókábeleket. Tapogassuk meg a gyújtótekercset; ha túlságosan forró, majdnem bizonyosra vehetjük, hogy a hibás gyújtótekercs okozza a rendetlen gyújtást.



Ha ilyen hibákat nem találtunk, vizsgáljuk meg a gyújtógyertyákat. Gyors módszer, ha járó motornál egymás után levesszük a gyertyapipákat. Amelyik henger kiiktatásánál nem változik meg a motor hangja, az lesz a bűnös. Hogy most a gyertyánál van-e a baj, vagy sem, azt úgy dönthetjük el, hogy a gyertyapipát — még mindig járó motornál — a motortesthez tartjuk. Jól hallható ilyenkor a testre átugró gyújtószikrák hangja. Ha ezt a pattogó hangot ütemesen halljuk, bizonyos, hogy a gyertya a hibás, hiszen a gyújtófeszültség rendszeresen „megérkezik" a gyertyához.

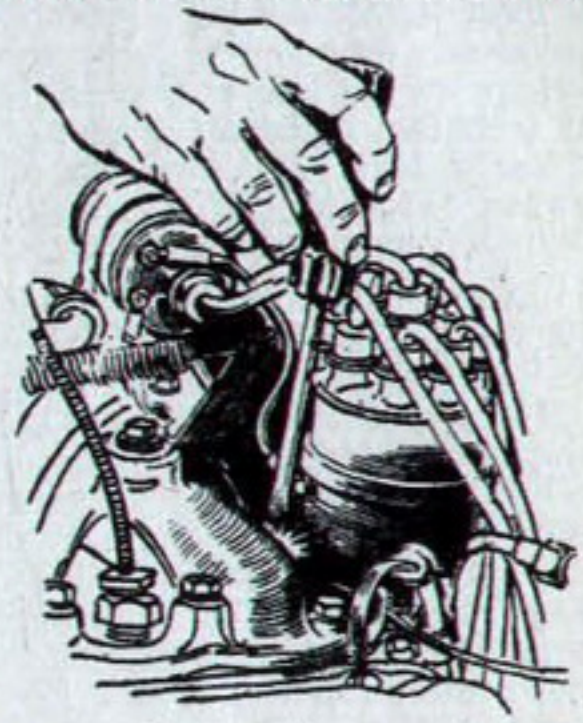
Erőtlennek érezzük a motort akkor is, ha gyújtás ugyan van minden hengerben, de a gyújtószikrák minősége nem megfelelő. A szikra — többek között — akkor jó, ha kellő hőmérséklettel rendelkezik a keverék intenzív meggyújtásához. Az ilyen szikra kékes-fehér színű és 8—10 mm távolságból is átugrik az ellenkező pólusra. Amikor tehát a gyújtógyertyákat ellenőrizzük, ne elégedjünk meg pusztán a szikra létének vizsgálatával, hanem a szikra színére is figyeljünk. Ha azt tapasztaljuk, hogy a szikra vörös, vagy sárgásvörös, kondenzátorhibákra gyanakodhatunk. (Érdemes megjegyezni, hogy a repedt, vagy törött elosztórotor is legyengítheti — vagy teljesen meg is szüntetheti — a szikrát.)



A kondenzátor gyors vizsgálatát egyébként a következőképpen végezhetjük el:

A kondenzátort leoldjuk az elosztófejről, minden fogyasztót kikapcsolunk és a megszakítóhézagot nyitásra állítjuk. (Papírt is tehetünk az érintkezők közé.) A gyújtás bekapcsolása után a kondenzátort az elosztófejhez karcoljuk. Ha ekkor szikrázást tapasztalunk, vagy a kocsi ampermérője jelez, rossz a kondenzátor.

Ha nem gyújtáskihagyásról van szó, hanem egyáltalán nincs gyújtásunk, elsősorban az elosztófejet vizsgáljuk át. Nem érdemes a gyertyáknál kezdeni a kutatást, mivel nem valószínű, hogy minden gyertya és gyertyakábel egyidőben ment volna tönkre. Az elosztófejben először a megszakítóhézagot ellenőrizzük. Előfordulhat, hogy a kocsi rázkódásától az ellenrész-rögzítő csavar fellazul, s az elrázódás következtében nem jöhet létre megszakítás, azaz nem lehet gyújtás sem. A megszakítóhézag beállítására gondosan ügyeljünk, és ha módunkban áll, hézagmérővel végezzük el a beállítást. Ha ilyen nem állna rendelkezésünkre, újságpapírt is használhatunk. A papír vastagsága általában 0,08 mm, tehát öt réteg jó közelítéssel megfelel az általánosan használt megszakítóhézagnak (0,4 mm). Vigyázzunk, nehogy magunk szolgáltassunk okot későbbi gyújtászavarra. Ha ugyanis túl nagy hézagot állítunk, a primér áramkör rövid záródási ideje miatt gyenge



lesz a gyújtószikra, és nagy fordulatszámon kihagy a gyújtás, mert a kalapácsnak egyáltalán nincs ideje zárni.

Zárlatot okoz és így megszűnteti a gyújtást a kalapácsrugó szorítólemezének fellazulása is. A kalapácsnak el kell szigetelve lenni az elosztófejtől, hiszen az áramkörnek csak a megszakító érintkezőinél szabad záródnia. Ha a kalapácsrugót rögzítő csavar fellazul, az elfordult szorítólemezke érintkezésbe kerülhet az elosztófejjel és így már előbb zárhatja az áramkört.

Meg kell győződnünk arról is, hogy eljut-e az áram az elosztófejbe. Nyitott megszakítóhézag mellett csavarhúzóval hozzuk érintkezésbe az elosztófej bevezetőcsavarját a motortesttel. Ha szikrázást tapasztalunk, érkezik áram a gyújtótekercsen keresztül. Ha nincs szikra, a gyújtótekercs bevezetésénél kell megismételnünk ugyanezt a műveletet. Ha itt van szikra, — tehát eddig



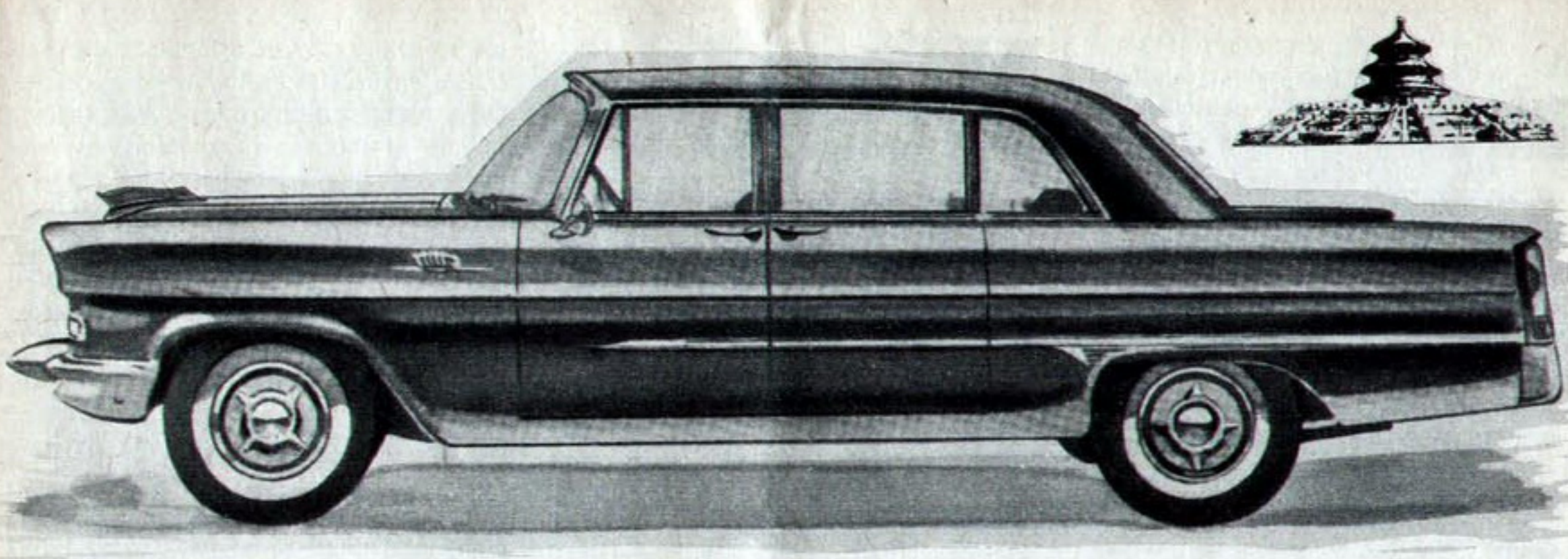
van áram, csak a tekercs után nincs —, a gyújtótekercsben kereshetjük a hiba okát.

Láthatjuk tehát, hogy több szerkezeti elem hibája is okozhat gyújtászavart. Feltétlenül legyen ezért mindig a kocsiban tartalék kondenzátor, megszakítók, gyújtótekercs és néhány gyújtógyertya. Ezek — a gyújtótekercs kivételével — végeredményben filléres cikkek, szükség esetén viszont felbecsülhetetlen értékű segítséget jelentenek.

Nádasi Antal

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com



A „Vörös Lobogó" Sedanja

Sedan a francia köznyelvben körülbelül úgy hangzik, mint a magyarban Mohács, vagyis egy nemzeti szerencsétlenséget, csatavesztést idéz. Technika-nyelvtörténészek a megmondhatói: milyen kapcsolatban áll a francia—porosz háború vesztes csatájának városneve azzal, amit karosszéria-fajtában a *„sedan"* jelent. A „szedán" megjelölést még a néhai *„carosse"*, a francia „kocsi" idejéből örököltük, mint a *„Limousine"*-t, a *„coupé"*-t vagy a *„cabriolet"*-t. Ma már persze lassan kihalnak e szépen hangzó nevek, dehát több is veszett Mohácsnál. Ugyan hányan tudják még, hogy miféle hintófajta volt a „landaulet"?

Más országban is más, új értelmet kapnak a szavak. Legalább így történt Lipcsében a Műszaki Vásáron, a Kínai Népköztársaság kiállításán, a hatalmas hatüléses kocsi körül tolongó tömegben. Egy francia újságíró — a prospektus angol feliratát olvasta *(„Red flag" sedan)* — így morfondírozott: *„Ez nem Sedan! Ellenkezőleg — győzelem!"*

Nem voltam tanúja a jelenetnek. Az is lehet, hogy anekdóta, egy a sok közül, ami minden vásáron születik. Szülői jobbára a nyugatról jött „Kolumbuszok", akik meglepetten fedezik fel, hogy ismét ugrott egyet a „Kelet". Ezúttal a T á v o l-Kelet és ismét n a g y o t ugrott előre, ha hinni lehetett a szemnek. Hát itt persze lehetetlen volt nem hinni, ahogy ez a 220 lóerős 8 hengeres a nagy tálcán forgott körbe-körbe. Kívül-belül jól meg lehetett nézni és megtapogatni: nem papírmaséból készült makett.

A „Vörös Lobogó" nagy V-nyolcasánál a nép közé vegyülve csak elismerő megjegyzéseket hallottam. Nemcsak a csodálatét, a szeretetét is. És ez a Népi Kína szeretetre méltó embereinek szólt. Az NDK-ban tanuló kínai diákoknak, akik a kocsi körül készségesen magyaráztak, bőven volt alkalmuk, hogy német nyelvtudásukat hasznosítsák. Elképzelhető, mekkora volt az érdeklődés, jóllehet a kocsi körül tolongó tömeg zömében aligha volt szakmabeli. Ez a hatalmas érdeklődés több volt kíváncsiságnál —, felért egy szimpátiatüntetéssel. A vásár közönsége a „nagy előreugrás" ez újabb bizonyítékát őszinte elismeréssel nyugtázta.

Szakembereknek pedig annál meggyőzőbben dokumentálta ez a gépkocsi a kínai autóipar fejlődését, mivel alig három esztendeje mutatták be ugyanitt az első ZISZ—151. mintájú teherautók egyikét, — amely már a Népi Kínában készült. De ez ma már „történelem" — bár alig néhány tavasz és vásár telt el azóta. Lipcsében most már az újabb típus ejti ámulatba a kétkedőket: milyen ütemben fejlődött az autótechnika is Kínában az első szerény bemutatkozása óta.

Kína új autója mindenfajta összehasonlítást kibír. Méreteiről a vázlat ad felvilágosítást. Ami pedig a képről nem látható: szélessége 2000 mm, nyomtáva elöl-hátul 1550 mm, fordulási sugara 7 méter.

Az alváz elején foglal helyet a nyolchengeres, V elrendezésű négyütemű benzinmotor. Furata-lökete 100×90 mm, lökettérfogata 5,65 liter. Legnagyobb teljesítménye 220 lóerő 4400 f/p-nél. Sűrítési viszonya pedig 8:1.

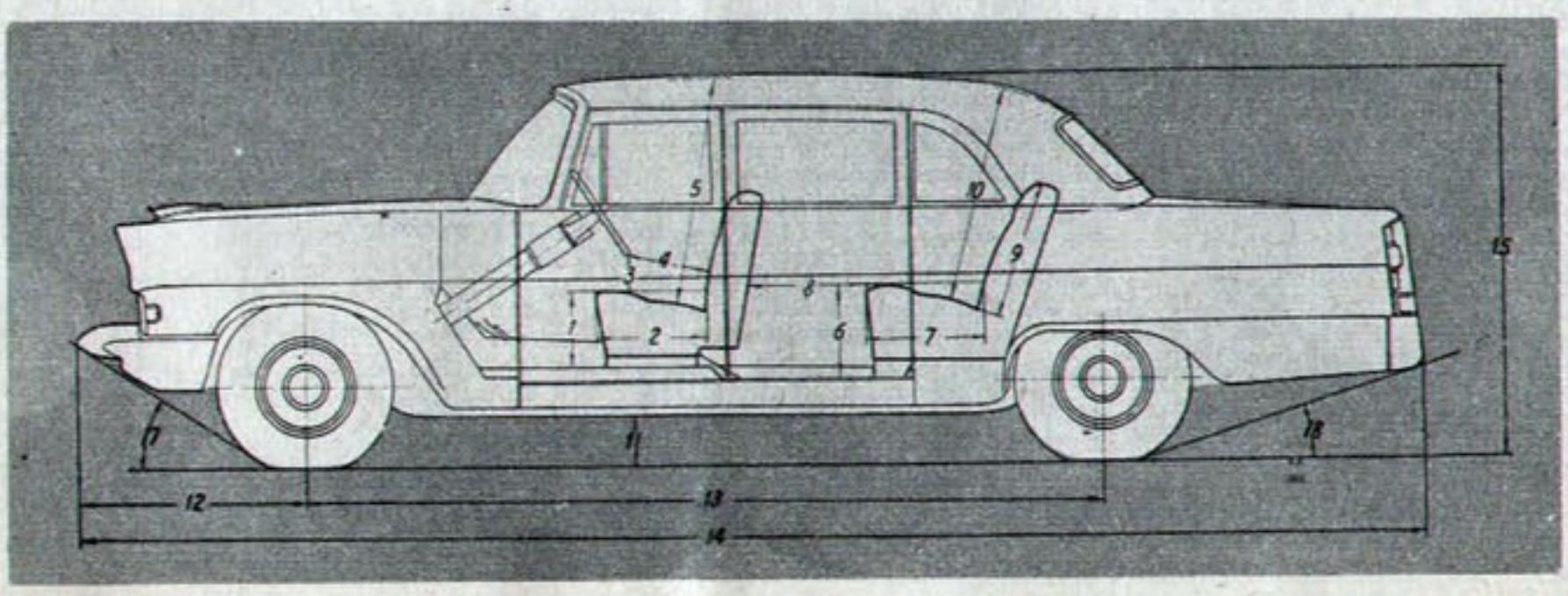
A felülszelepelt motor — ami az ilyen kocsiknál ma már elmaradhatatlan — hidraulikus szelepemelőket kapott. Hasonlóan szinte magától értetődő a hidraulikus nyomatékváltóval kombinált automatikus sebességváltó, a hidraulikus kormányszervóberendezés és az ugyancsak szervóberendezéssel kiegészített hidraulikus fékrendszer.

Mit mondjunk még? A kerekek mérete 8,20—15, az elektromos berendezés 12 voltos, nyolc csöves rádióvevő, szabályozott fűtés és szellőzés, no meg sok apró finomság tartozik Kína új autójához.

A kocsiról szóló színes, nyolc oldalas prospektus — egyébként ennek rajzait csatolom a cikkhez — a kiállítás látogatói számára több volt az általános nyomtatott műszaki tájékoztatóknál. Gondos megőrzésre méltó dokumentum egy olyan autóról, amely hírnöke egy új élet építéséhez kezdett hatalmas nép egyik győzelmének.

Fürt Lajos

1 = 310 mm
2 = 450 mm
3 = 145 mm
4 = 335 mm
5 = 940 mm
6 = 370 mm
7 = 530 mm
8 = 620 mm
9 = 660 mm
10 = 920 mm
11 = 190 mm
12 = 970 mm
13 = 3400 mm
14 = 5740 mm
15 = 1650 mm
17 = 33°
18 = 16°



Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

Miért dőlnek kifelé az első kerekek és dől befelé a tengelycsapszeg?

A gépkocsi első, kormányzott kerekeinek felfüggesztésénél található különböző dőlések és beállítások a könnyű kormányzást és a gépkocsi stabilitását szolgálják.

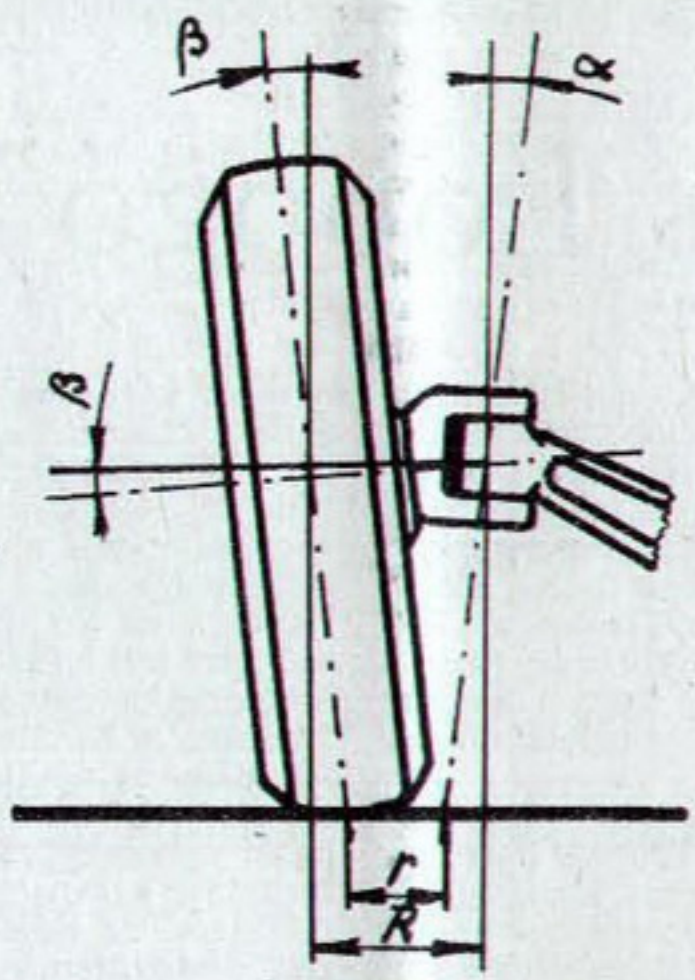
Az ábrán látható, hogy az első kerék síkja nem merőleges a vízszintesnek elképzelt úttestre, hanem ahhoz β szög alatt hajlik. Ez az úgynevezett kerékdőlési szög. (Ennek a szögnek másik jellemzési, illetve megadási módja: a tengely középvonala és a vízszintes úttest által bezárt szög. Természetesen ez a fogalmazás is ugyanakkora szöget jelent.)

A kormányzott kerekek döntésének két oka, illetve lényeges előnye van. Az egyik az, hogy a terhelés az ilyen módon szerelt kereket szinte rányomja a csapágyazásra, tehát automatikusan megszünteti az esetleges csapágyjátékot, s így megkönnyíti a jármű egyenesben tartását.

A másik, sokkal lényegesebb oka a kerékdőlésnek: a kormányzás megkönnyítése. Ugyanez indokolja a tengelycsapszegnek az ábrán látható módon, α szöggel való megdöntését is.

Nézzük meg, mennyiben segíti elő a könnyű kormányzást a kerék és a tengelycsapszeg kétirányú dőlése.

A gépkocsi súlya, a gumisúrlódás következtében, egy erőhatást ébreszt a keréknek a talajjal való érintkezési pontjában, amely erőnek az iránya egybeesik az ebben a pontban a kerékhez húzott érintő irányával. Kormányzáskor — azaz a kerék elfordításakor — ezt az erőt, pontosabban: ennek az erőnek a nyomatékát kell legyőzni. Ismeretes, hogy minél nagyobb egy erő távolsága a forgásponttól, annál nagyobb forgatónyomatékot idéz elő. Ha a kerék síkja és a tengelycsapszeg párhuzamosak lennének, az úttesttel való érintkezési illetve döféspontjuk távolsága az ábrán jelzett R lenne. A kétirányú dőlés következtében ez a távolság csökken (r). A legyőzendő erő tehát közelebb kerül a forgásponthoz, kisebb lesz a „karja", így kisebb lesz a legyőzendő nyomaték is. Megjegyzendő, hogy ha a kerék síkja a jármű terheletlen állapotában merőleges lenne a talajra, a terhelés következtében előálló rugó-, esetleg mellsőtengely-deformációk miatt a kerék *befelé* dőlne, s ezzel ismét csak megnövelné a már említett erőnek a forgásponttól mért távolságát, vagyis a kormányzáskor legyőzendő forgatónyomatékot.



A tengelycsapszeg-dőlés egy másik előnyét pedig mindenki tapasztalta, amikor kanyarodás után elengedte a kormánykereket, s az visszapörgött gázadáskor, azaz a kerekek önmaguktól visszaálltak az egyenes irányba. Ennek oka az, hogy a csapszegdőlés következtében kormányzáskor a kerekek egyben lefelé is fordulnak, megemelik a jármű elejét, amelynek súlya ismét az egyenes irányba kényszeríti a kerekeket.

A kerékdőlés szögét általában 1—3°-ra, a tengelycsapszegét, amelyet terpesztésnek is neveznek, 5—8°-ra szokták választani.

Ábránk úgynevezett ökölfejkiképzésű mellsőtengelyt mutat (manapság már csak nehéz járműveknél használják). A tárgyalt szerkezeti megoldások azonban bármiféle rendszerű mellső futóműnél megvalósíthatók.

Rovatunkban legközelebb a kérdés kiegészítő részével, a kerékösszetartással és a tengelycsapszeg-utánfutással foglalkozunk.

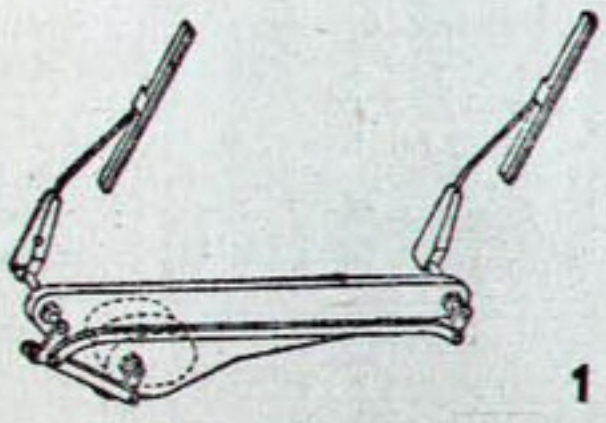
N. A.

Csevegjünk a VILLAMOSSÁGRÓL...

— Ígéretem szerint megismertetlek ma a körforgó ablaktörlő-motorral, amely külföldön mindinkább tért hódít. Ennél a motorházból kinyúló tengely állandó fordulattal jár, és a motorházon kívül levő csuklós karok segítségével alakul át a forgómozgás lengőmozgássá.

— A csuklós karok elrendezését az **1. ábra** mutatja. Világosan látható, hogy a motortengely állandó forgása közben miként lengenek a törlőkarok.

— Az ablaktörlő-motor fordulatszámát a motorház belsejében fogaskerék-áttétel csökkenti arra az értékre, amilyen fordulattal a kinyúló tengelynek járnia kell, hogy a lengőkarok percenként 30—40 lengőmozgást végezzenek.



1

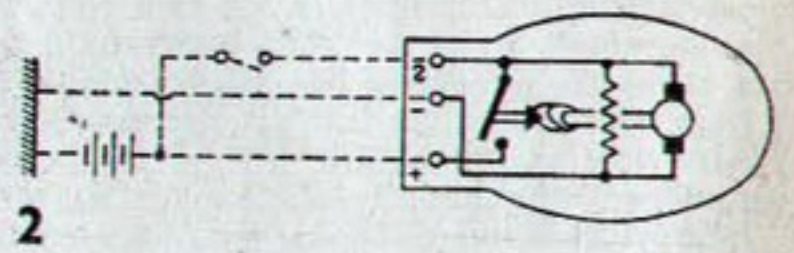
— A körforgó ablaktörlő-motor csak a motorház burkolata alá vagy a műszerfal mögé szerelhető. Előnye, hogy forgatónyomatéka lényegesen nagyobb, mint a lengőtengelyesé. Ezért nagyobb az üzembiztossága és hosszabb törlőkart lehet vele mozgatni, ami a modern, nagy szélvédős luxuskocsiknál mindenképpen szükséges. Ez különösen akkor érvényesül, ha a domború szélvédő üvegekre gondolunk. Ilyenkor a törlőgumit két rövid hüvely fogja, amelyek csuklóban mozognak egy közös tartó végén. Ez utóbbi van azután az ablaktörlő karhoz fogva, amely a lengőmozgást végzi. A törlőgumi ilyen módon lágyan követi a szélvédő minden domborulatát.

— Mint zajforrás, a körforgó ablaktörlő-motor kevéssé zavar, mert távolabb van elhelyezve a vezető fülétől, mint a lengőtengelyes. Amellett fedett szerelése is tompítja a kis motor surrogását.

— **Mi a megoldása annak, hogy a törlőkarok az áram kikapcsolása után önműködően mindig vízszintes helyzetben állnak meg?**

— Egyszerű. A **2. rajz** mutatja egy ilyen Bosch-motor kapcsolását.

— Mint látod, a szerkezetben a motor tengelyén levő bütyök egy kapcsolót vezérel,



2

amely mindig akkor nyílik, amikor a törlőkarok éppen vízszintes helyzetben vannak.

— A pontozottan rajzolt kapcsoló a kézi kapcsoló, amellyel az ablaktörlő motort indítják. Ez az **S** segédáramkört zárja. Amíg ezen keresztül áram folyhat, addig a vezérelt kapcsoló hatástalan, mert amikor a bütyök nyitja a vezérelt kapcsolót, akkor a segédáramkörön továbbra is folyik az áram és a motor foroghat.

— Ha az ablaktörlő kézikapcsolóját kikapcsolják, akkor a segédáramkör megszakad. A motor mindaddig tovább forog, amíg a bütyök a vezérelt kapcsolót meg nem emeli. Ekkor azonban a törlőkarok már vízszintes helyzetben vannak.

— Annak biztosítására, hogy az ablaktörlő-motor ebben az állásában tényleg meg is álljon és lendületénél fogva ne forogjon tovább, a tengelyét külön beépített fékszerkezettel fékezik.

TÖMÖSY M. JENŐ

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

A bőrszíjtól a légrugózásig (5)

A rugózás történetét vázlatosan ismertető cikksorozatunk befejezéséhez értünk. Most már a légrugózásról lesz szó.

De ezt megelőzően még szólunk a gumirugózásról is, bár az autóiparban ennek az alkalmazása aránylag ritka. Mindezek ellenére a gumit mint rugózási elemet éppen egy egészen új konstrukció, a néhány hónap alatt nagy sikereket elért *Austin*, illetve *Morris* kiskocsiknál ismét megtaláljuk, és már csak emiatt is a korszerű rugók közé kell sorolnunk. Példaként azonban az *1. ábrán* — mivel cikksorozatunk címében a bőrszíjról van szó — „gumiszíjas" rugózást mutatunk be. Itt a gumiszalagok ugyanazt a feladatot kapják, mint soksok évvel ezelőtt bőrből készült társaik. És még csak annyit, hogy a gumirugózás, amely időnként fel-felbukkan egy-egy modellnél, igen változatos formákban jelenik meg.

A pneumatikus rugózás, a légrugózás kivitelét tekintve ugyancsak többféle formát mutat. Működési alapelveit a *2. ábrán* láthatjuk. Ennél a rugózásnál magasnyomású levegővel táplált légpárnákat helyeznek a kocsi kerekei és vázszerkezete közé. Annak érdekében, hogy a jármű padlózatának szintje és az úttest között a távolság — függetlenül a terheléstől —, mindig azonos maradjon, a légpárnákban megfelelő módon szabályozható, változtatható a légnyomás. A légnyomásváltoztatás érdekében minden egyes légpárnát, illetve légtömlőt egy-egy szabályozó szeleppel látnak el. Ezek tulajdonképpen nívószabályozók, és a *3. ábrán* feltüntetett normál, emelő és süllyedő helyzeteknek megfelelően lépnek működésbe. Amikor például a jármű összsúlya növekszik, a légtömlő összenyómódik, de ugyanakkor a szabályozó szelep is nyit, tehát a magasnyomású levegő beáramlik a légtömlőbe, és a kocsiszekrényt a többnyire tetszés szerint beállítható normál magasságra emeli. Amikor a kiegyenlítődés helyreáll, a szelep újból zár. Olyan esetben pedig, amikor a jármű súlya csökken, a szelep segítségével a légtömlőből a levegő egy része eltávozik. A szelep ezután újból zár, amikor a kocsiszekrény ismét a normál magasságot éri el.

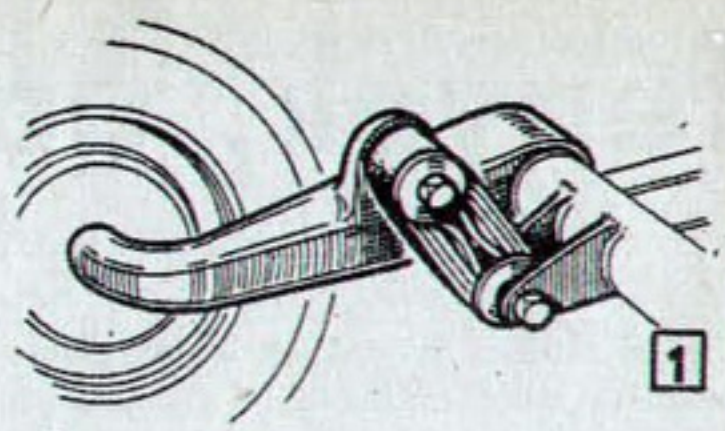
Ismeretes a *Citroën* légrugós megoldása, amelynél minden egyes kereket külön-külön lengőkarokon függesztenek fel, és ezek a lengőkarok egy dugattyúval állanak összeköttetésben. Ez a dugattyú olajat présel egy gömbalakú tartály alsó felébe, amely egy membránnal választódik el a gömb másik, gázzal töltött részétől. Ennek a kivitelnek megoldását látjuk a *4. ábrán*. Itt még csak azt jegyezzük meg, hogy a *Citroën* konstrukciónál egy olyan automatikus szabályozó szerkezetet is találunk, amely az első- és hátsókerekek rugózásának harmonikusságát biztosítja. Ez a szabályozó berendezés azt is képes meggátolni, hogy erős fékezésnél a jármű orra túlságosan lesüllyedjen. Ugyancsak a hidraulikus szabályozó berendezés teszi itt lehetővé, hogy elnyújtott kanyarokban, amikor a centrifugális erő tartósan hat, ugyancsak nem következik be a kocsiszekrény kifelé dőlése. Ez a jól átgondolt rugózás rendelkezik még egy öncsillapító berendezéssel is, amelynek lényege az olajáramlást biztosító fuvókarendszerben rejlik. Ezek a kalibrált fúvókák, amelyeket a rajzon a dugattyú és a membrán közötti térben láthatunk, megakadályozzák az olaj átömlését és ezáltal tompítják a kerekek ütésszerű mozgását.

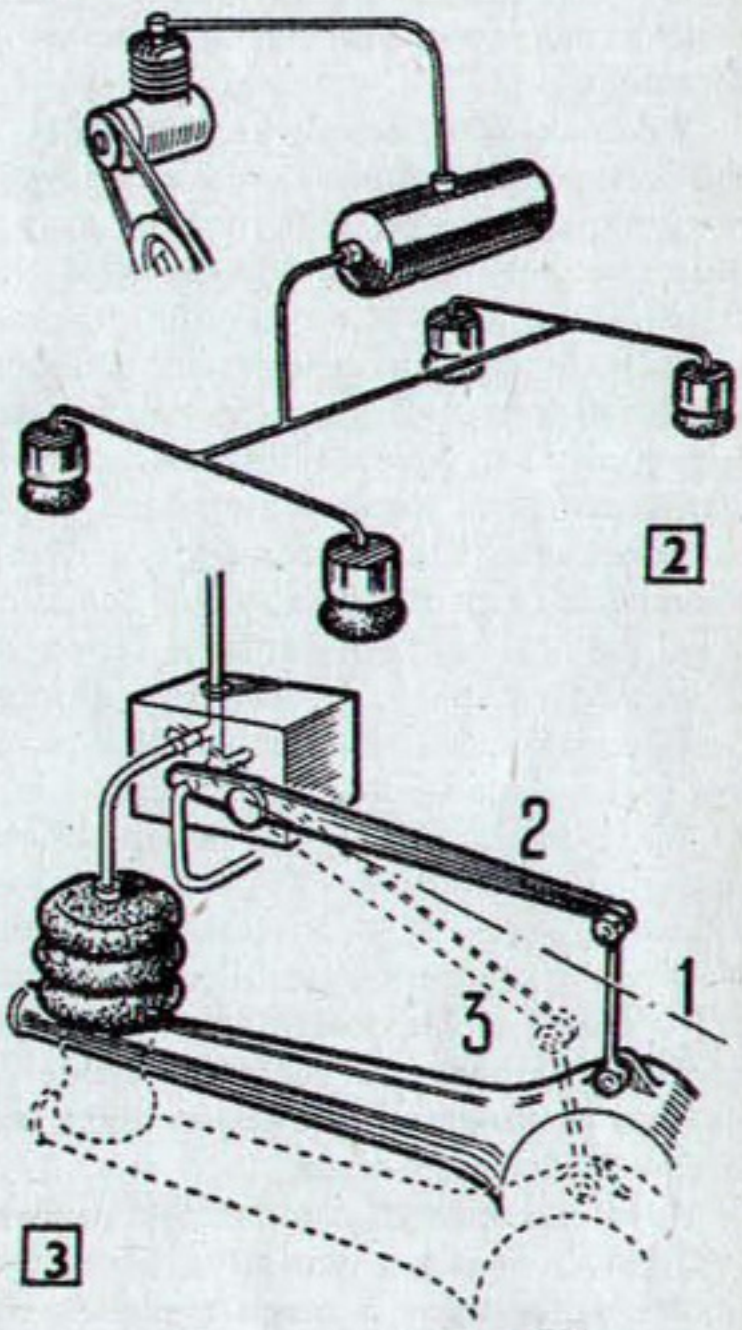
A korszerű rugózások csoportjába kell sorolnunk a *General Motors* által szerkesztett légrugót, amely alapelveiben a Citroën-rendszert mutatja, a hidraulikus elemek elhagyásával. Vagyis itt egy teljesen pneumatikus rugózási rendszerről van szó, amelynél a kerekek mozgásait emelőkarokon keresztül a gumiból készült tömlőkre viszik át. A gumitömlők magasnyomású levegővel tölthetők, és a jármű szintjének magasságváltoztatása a légnyomás szabályozásával történik. Ezt az elvet ugyancsak sokféle megoldásnál alkalmazzák, nemcsak személyautóknál, hanem autóbuszoknál és nagyterhelésű tehergépkocsiknál is.

A rajz szemlélteti a GM pneumatikus rugózásának egyszerűségét. Az *5. ábrán* látjuk ezt a szerkezetet mellső-kerék felfüggesztéshez készült kivitelben. A vázlat feltünteti a merev levegőharangot *(1)*, az elasztikus tömítőgyűrűt *(2)* és a dugattyút *(3)*, amely a lengőkarhoz rögzítve a kerék mozgását veszi át. A dugattyú és a levegőharang közötti tökéletesen tömített térbe csőcsatlakozással vezetik be a magasnyomású levegőt, illetve ezen a csatlakozáson keresztül történik a kocsi magasságának szabályozása is.

Ennek a rugózásnak viselkedése is nagyjából megegyezik a Citroën szerkezetével, tehát rossz utakon és kanyarokban is igen kedvezően működik.

A pneumatikus rugózás — nem tagadjuk — bonyolultabb, mint a szokásos rugózások. „Szokásos"-on ez esetben a laprugókkal, csavarrugókkal vagy torziós rudak segítségével történő rugózást értjük. A pneumatikus rugózás azonban stabilitás, kényelem, úttartás, egyszóval a menettulajdonságok terén olyan előnyökkel rendelkezik, amelyek figyelembe vételével joggal várható, hogy fel fogja váltani a „szokásos" rugózást.


1


2

3

4

5

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

Tények, adatok a szocialista országá

Nem csupán műszaki érdekességként állítjuk itt sorba a szocialista tábor országaiban gyártott személyautók műszaki adatait. Szeretnénk, ha olvasóink ilyen csoportosításban is megismernék ezt a ma már igen széles skálát jelentő típusprogramot.

Találnak bizonyára olyan modellt is, amelyről eddig még csak keveset hallottak, hiszen a lengyel Mikrus például — amely mint legkisebb, sornyitóként szerepel a táblázatban — nálunk még nem került bemutatásra. Nem említjük viszont a táblázatban az új Kína új autóit, de ezek egyikéről lapunk más helyén találnak ismertetést. A többieknél is csupán az alapmodelleket soroljuk, nem említve ezek változatait. Egy esetben azonban kivételt teszünk, amikor a Wartburg variációkról csatolunk képsorozatot. Igaz, nem minden alaptípushoz készül ennyi karosszéria, de a Wartburgon kívül több más modelt is gyártanak speciális felépítményekkel.

A táblázat tehát korántsem teljes, de azt mindenesetre jól szemlélteti, hogy a szocialista autóipar ma már a korszerű személyautók legkülönbözőbb típusait tudja adni a legkisebbtől a legnagyobb kategóriáig. Konstrukciók terén pedig majd minden lehetőség megtalálható, az alvázas megoldástól az önhordóig. Találunk kétüteműeket, léghűtéses motorokat, soros és V elrendezést, elsőkerék-hajtást, farmotoros kocsit, de nem hiányzik a műanyag-karosszéria sem. Sőt — bár a táblázatból kihagytuk, mert csak kis sorozatot jelent — hathengeres motorral rendelkező személyautó is található a programban, hiszen ilyen az NDK-ban készült Horch—Sachsenring típus.

A választék tehát minden tekintetben tágas határok közötti. És az adatokat vizsgálva bárki megállapíthatja, hogy minden egyes típus a maga nemében modern, nagyteljesítményű jármű. Az ismeretes exportjelentésekből, a különböző nemzetközi kiállítások híreiből pedig azt is jól tudjuk, hogy a szocialista országok személyautói mindinkább tért nyernek már a kapitalista piacokon is, hiszen előnyös tulajdonságaikat ott is felismerték. Sőt, mint érdekességet említjük, hogy ez évben megjelent egy argentín repülőgépüzemben készülő, „Graciela" márkájú, sorozatgyártású személyautó —, a Wartburg gyártól vásárolt motorokkal.

No de ez csupán mellékes megjegyzés, és mint tényt mi is csak a napokban ismertük meg egy nemzetközi autókatalógus tanulmányozása közben. Térjünk inkább vissza a táblázat adataihoz, amelyek bizonyítják, hogy az úgynevezett típusprogram kialakítása és összehangolása biztos és jó alapot jelent a rendkívül gyors fejlődést mutató szocialista autóipar jövő terveihez is.

És a jövő terveiben most már elsősorban az szerepel, hogy ezeket a keresett típusokat az egyes gyárak jóval nagyobb tömegben legyenek képesek előállítani. A szocialista tábor országainak gazdasági együttműködése viszont biztos alap arra, hogy ez a nagy terv is mielőbb megvalósuljon. Akkor pedig már nemcsak az úgynevezett nehéz járművekkel leszünk az élvonalban. Köztudomású, hogy a teherautók és autóbuszok gyártásában a szocialista országok már jó ideje az élvonalba jutottak.

Típus	Hengerszám	Henger-elrendezés	Hűtés	Ütem	Hengerűrtart. kem	Sűrítési arány	Lóerő
MIKRUS	2	S	L	2	296	6 : 1	15
TRABANT	2	S	L	2	500	7 : 1	18
SYRENA	2	S	Ví	2	744	7 : 1	27
ZAPOROZSEC	4	V	L	4	750	6,5 : 1	20
WARTBURG	3	S	Ví	2	900	6,6 : 1	38
WARTBURG SPORT	3	S	Ví	2	900	7,8 : 1	50
SKODA OCTAVIA ...	4	S	Ví	4	1089	7 : 1	43
SKODA OCTAVIA SUPER	4	S	Ví	4	1221	7 : 1	47
SKODA OCTAVIA TOURING SPORT..	4	S	Ví	4	1089	8,4 : 1	54
SKODA FELICIA ...	4	S	Ví	4	1089	8,4 : 1	54
MOSZKVICS 407	4	S	Ví	4	1358	7 : 1	45
WARSZAWA	4	S	Ví	4	2120	6,2 : 1	50
TATRA 603	8	V	L	4	2345	6,5 : 1	100
VOLGA	4	S	Ví	4	2445	7,5 : 1	80
SIRÁLY	8	V	Ví	4	5506	10 : 1	195
ZIL 111	8	V	Ví	4	5980	10,5 : 1	220

Megjegyzések a táblázathoz: — = ahol a gyár nem kö
H = hátul, E = elöl, Auto



Talán felesleges is ideírnunk, hogy valamennyi fénykép Wartburg típusokat mutat — mégpedig nem is valamennyit

Ipari Tiszttástechnika - Fortress Bt. Pécs

ágok autóiról

Ford./perc	LE/lit.	Motor helye	Sebesség-fokozat	Üa. tank lit.	Kocsisúly kg	Max. sebesség km/ó.	Tengelytáv. cm	Kocsihossz cm	Ülészám
5000	50	H	4	27,5	450	90	185	300	2/4
3750	36	E	4	24,0	620	100	202	336	4
3800	36,1	E	4	33,0	874	105	230	408	4
4000	26,7	H	4	—	—	96	—	330,5	4
4000	41	E	4	40,0	1010	115	245	430	4
4200	55,5	E	4	70,0	875	140	245	436	2
4600	39,5	E	4	32,0	900	125	240	406,5	4
4600	38,5	E	4	32,0	900	125	240	406,5	4
5750	49,6	E	4	33,0	860	140	240	406,5	5
5750	49,6	E	4	33,0	900	140	240	406,5	4
4500	33,1	E	4	35,0	910	120	237	405	4
3600	24,5	E	3	55,0	1350	115	270	466	5
4800	39,4	H	4	55,0	1420	170	275	506,5	5/6
4000	32,6	E	3	60,0	1360	135	270	483	5
4400	35,4	E	automat	—	1800	160	325	460	7
4200	73	E	automat	76,0	2450	170	376	603	8

ölt adatot, S = soros, V = V motor, L = levegő, Ví = víz,
omat = automatikus nyomatékváltó











www.ludas-matyi.com

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

Az AUTÓKLUB életéből

A „Békéért-Barátságért" autóverseny rajtjának időpontjához mind közelebb kerülünk. Június 4-én már Moszkvából indul a nemzetközi mezőny a több mint ötezer kilométeres túrára. A vezetők és az autók számára egyaránt rendkívül nehéz feladatokat tartogat ez a négy országon át vezető verseny, amelynek első 1620 km-es szakaszát pihenés nélkül 27 óra alatt kell például teljesíteni. A másodikat, 541 km-t 13, a harmadikat, 888 km-t 15,5 óra alatt, a negyedik szakaszt, — amelynek végcélja Prága és távja 2007 km — 36,5 óra alatt kell befutni ugyancsak pihenő nélkül, természetesen váltott vezetővel. A túraverseny útvonalába egyébként még 15 sebességi versenyt is beiktattak.

A magyar résztvevők —, mint legutóbb írtuk — időben megkezdték a felkészülést. A versenyre nevezett, Wartburg, Skoda és Moszkvics kocsikkal induló magyar csapatok összeállítása is megtörtént, és az érdekeltek előtt április 21-én a Klubban ismertették a túraverseny részletes programját és feltételeit.

*

Az Autóklub tagjai azonban nemcsak az ilyen rendkívüli megterhelést jelentő túraversenyekre, hanem családias autókirándulásokra is készülődnek. Az idény első ilyen rendezvényére, Prágába május 8-án, míg a Magas-Tátrába május 10-én indul egy-egy csoport.

Később, júliusban lengyelországi túrákra mennek autósaink; a körutazás során többek között a lengyel tengerpartra, a Mazuri tavakhoz, Zakopanéba és természetesen Varsóba is eljutnak. Ezekre a festői tájakon átvezető kéthetes túrákra május 1. után lehet a Klubban jelentkezni.

Augusztus folyamán a Klub eddigi aktív versenyzői látogatnak majd el a Német Demokratikus Köztársaságba. Ugyancsak augusztusban kerül sor még további prágai autótúrákra, de ezekre csak június 1. után jelentkezzenek az Autóklub tagjai.

*

A hazai autós kirándulások és hétvégi autótúrák résztvevőinek száma is mindinkább gyarapodik. A Klub pécskörnyéki autótúráján például a húsvéti ünnepek alatt 91-en vettek részt.

*

Sokan kérték, hogy az Autóklub ez évi versenynaptárát is közöljük. Szívesen teszünk eleget ennek a kívánságnak, és az alábbiakban adunk tájékoztatást az év hátralévő hónapjaiban sorra kerülő rendezvényekről:

Május 8.: Gyorsasági verseny, a gyorsasági bajnokság I. futama.

Május 15.: Ügyességi verseny, az ügyességi verseny II. futama.

Május 29.: Kresz-verseny.

Június 1—11.: „Békéért—Barátságért" rallye (Moszkva—Varsó—Berlin—Prága).

Június 4—5—6.: Osztrák—magyar (Bécs—Budapest—Tihany) közös rendezésű túraverseny.

Június 26.: Rejtvényverseny.

Július 10.: Gyorsasági verseny, a gyorsasági bajnokság II. futama.

Július 16.: Ügyességi verseny, az ügyességi verseny III. futama.

Július 17.: „Balaton-Kupa" a túrabajnokság II. futama.

Július 24.: Gyorsasági verseny, a gyorsasági bajnokság III. futama.

Augusztus 14.: GRAND PRIX.

Augusztus 21.: Nemzetközi autós gyorsasági verseny.

Augusztus 25—28.: Budapest—Gottwaldow túraverseny.

Szeptember 4.: Gyorsasági verseny.

Szeptember 11.: 12—24 órás Csillagtúra, a túrabajnokság III. futama.

Szeptember 18.: Ügyességi verseny, az ügyességi verseny IV. futama.

Október 2.: Ügyességi verseny hegyi terepen, az ügyességi verseny V. futama.

Október 9.: Áfor túraverseny, a túrabajnokság IV. futama.

Október 23.: Rókavadászat.

November 13.: „Bükk és környéke" túraverseny, a túrabajnokság V. futama.

Természetesen előfordulhat, hogy a jelzett versenyeket más, szükség szerint módosított időpontokban tartják meg, de az ilyen változásokról lapunk igyekszik időben értesítést adni.

LAPZÁRTAKOR KERÜLT SOR



Ez a kép a „József Attila" túraverseny budapesti gépátvételénél készült. A korai lapzárta miatt a verseny többi eseményéről most nem is tudunk mást közzétenni, és az eredmények ismertetésére is csak május 15-i számunkban kerül sor

az autós ügyességi bajnokság első futamának második próbájára április 23-án a Népligetben. Pontosan 100 autó, illetve autós igyekezett most megjavítani a két héttel ezelőtt ugyanitt elért eredményeket az ötletes akadályokkal tűzdelt pályán. Az április 9-i és a 23-i futamok végleges eredményeinek értékelésére lapunk nyomdába jutásáig még nem kerülhetett sor, ezért csak annyit írhatunk, hogy a legjobb időt Széles Tibor érte el. Wartburg-jával 45 mp alatt hibapont nélküli cikázott végig ott, ahol mások bizony 4—5 percig is manőverezgettek és nem kímélték a pályajelzésre felállított bábuk épségét.

*

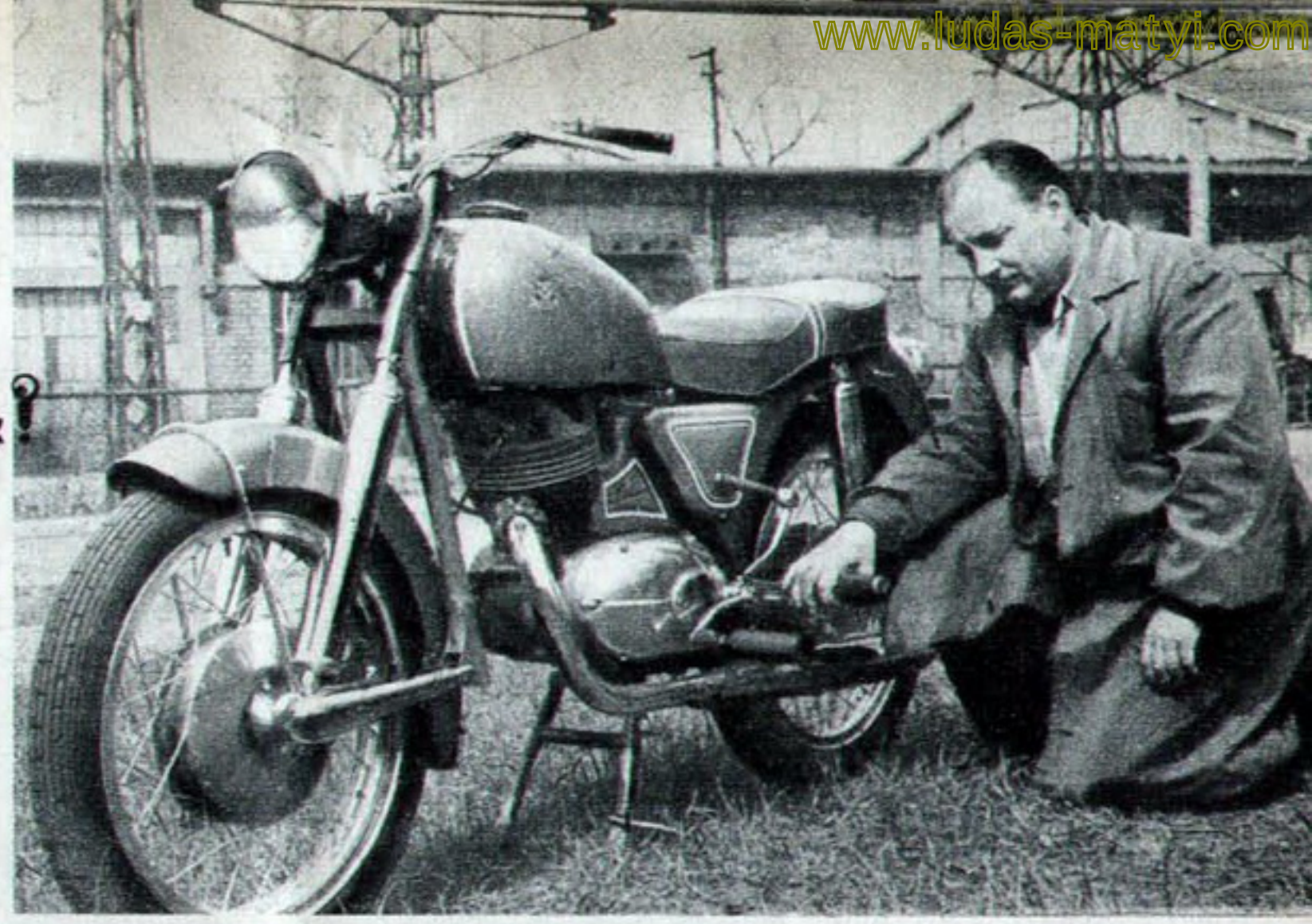
Az április 24-én, vasárnap lefutott „József Attila" verseny — a túrabajnokság első futama — eredményeit is csak legközelebbi számunkban tudjuk közölni. Az viszont már lapzártakor is megállapítható volt, hogy az 59 célba jutó közül valamennyi kategóriában a versenyzők nagy része kiérdemelte az aranyérmet, hiszen legtöbben hibapont nélkül tették meg a többszáz kilométeres utat, amelynek pihenőjében — Balatonszárszón — az Autóklub nevében megkoszorúzták a nagy proletárköltő, József Attila szobrát.

Az ünnepség után a budapesti célig futott tovább a verseny, amelynek mezőnyében már egy Trabant kocsit is felfedeztünk. Reméljük, a jövőben még többet üdvözölhetünk ezekből a kis 500-asokból, amelyek nagyszerűen tartják az iramot nagyobb társaikkal is.

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

Mire készülnek a motorkerékpárgyárak?



A minta-motorkerékpár szerkesztője, Vigh Endre a jármű főbb jellemzőit magyarázza

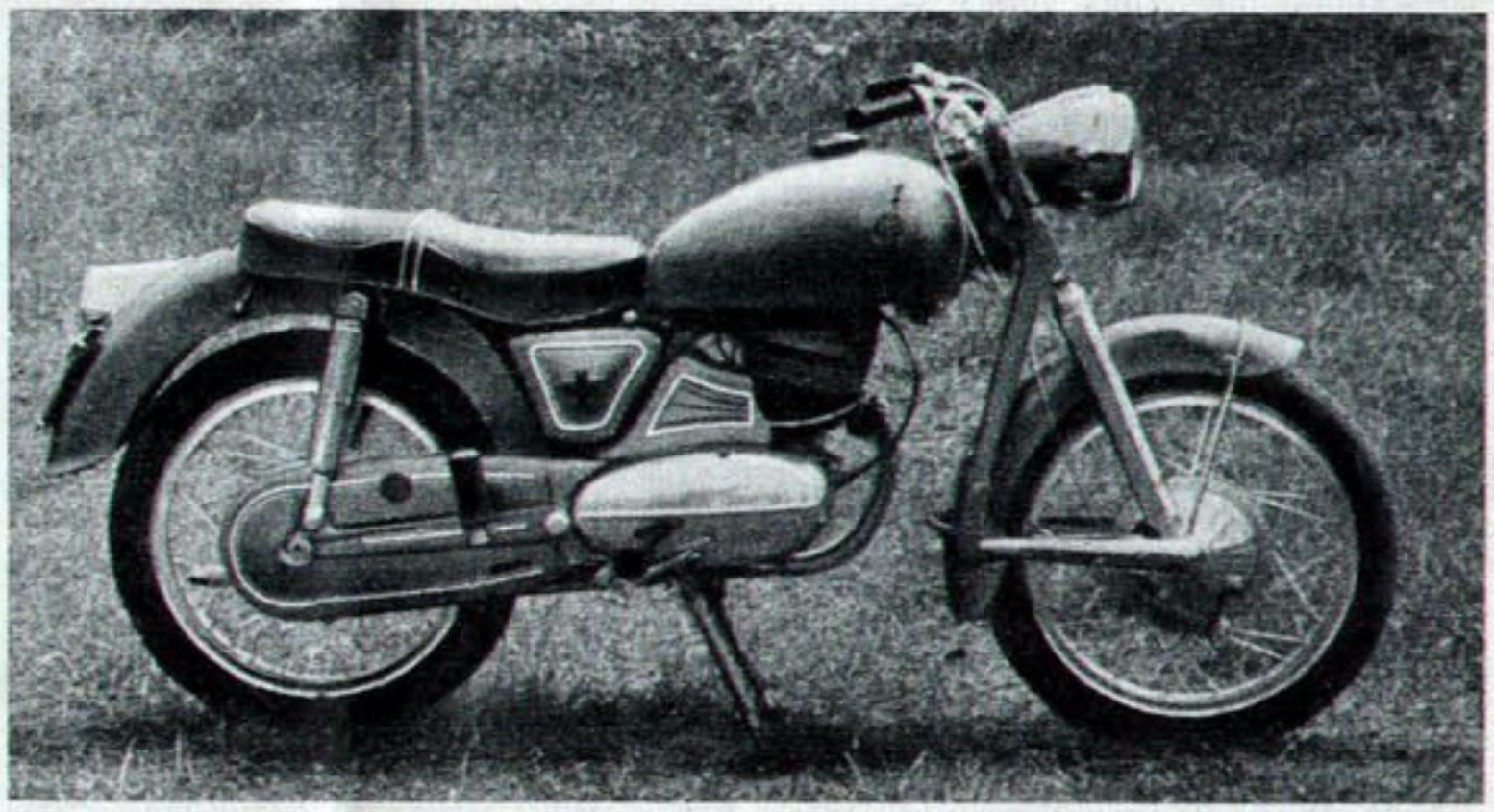
Előző számunkban beszámoltunk arról: mi készül a Danuviánál és a Pannóniánál. A csepeliekről keveset írtunk, de most kipótoljuk.

Az itt bemutatott motor a még elég távoli, *1962. évi terv egyik modellje*, azaz az eljövendő új Pannóniának magja. Ebből és egy később ismertetett modellből alakulhat majd ki a végleges típus. Ezt a motort a csepeli gyár *Kísérleti és Versenyosztályának* együttese készítette *Vigh Endre* osztályvezető tervei alapján, az erre vonatkozó számításokat *Terplán Sándor* műegyetemi docens vizsgálta felül.

Ezzel a motorral párhuzamosan készül, mondhatni a befejezés előtt áll a szerkesztési osztály által tervezett „*MM 25—62*" típusjelzésű másik modell, amelyet ugyancsak bemutatunk majd olvasóinknak, ha az már sajtóérett lesz.

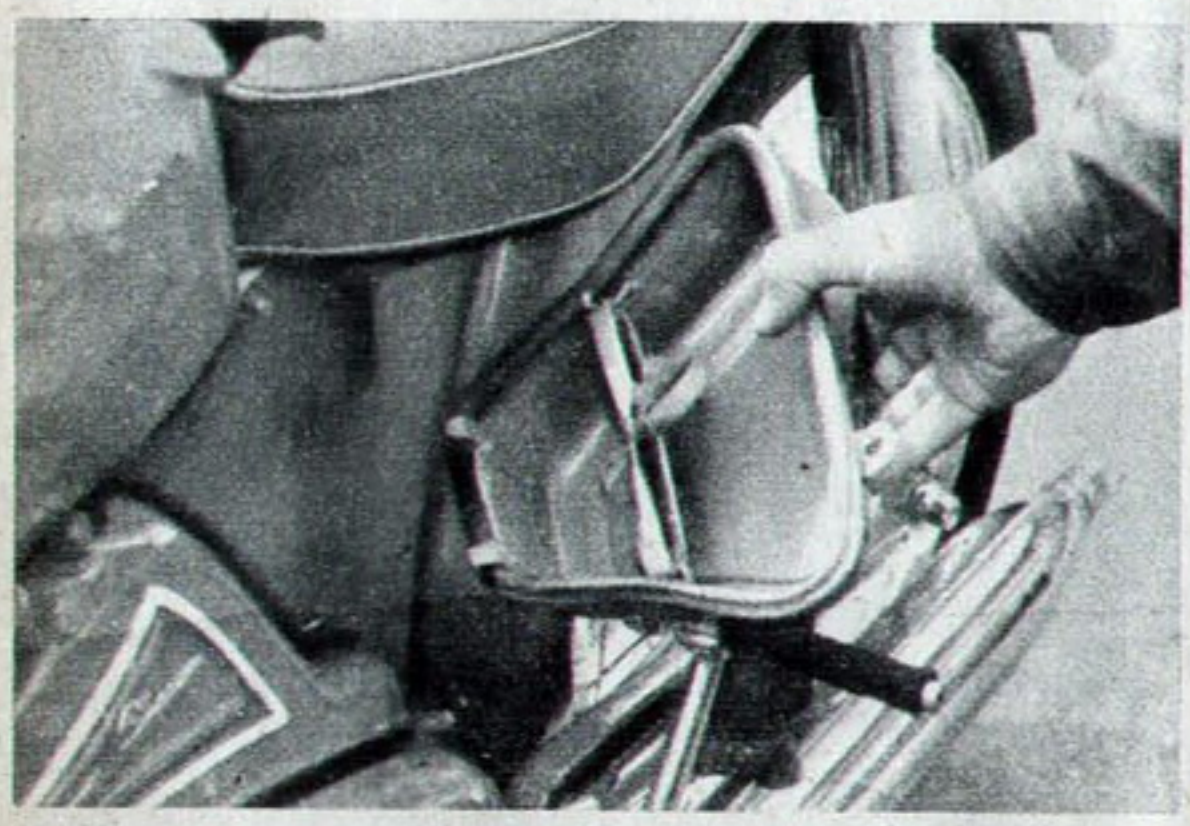
Most pedig vizsgáljuk meg közelebbről a Vigh-féle új Pannóniát.

A zártprofil-szerkezetű váz önhordó megoldású, ennek eredménye többek között a 128 kg-os összsúly (üres állapotban), az egy helyen rögzíthető, laticelen nyugvó üzemanyagtartály, a szívászajcsökkentő elhelyezése a vázban. További módosítások: a kormányban kúpgörgős csapágyak, állítható teleszkópok elöl-hátul, központilag állítható láncfeszítés, fogasléc indító (miáltal elesik a precíz megmunkálást igénylő fogasív, egy fogaskerék, az ebből származó megtakarítás sok százezer forint, a megszüntetett hibaforrásról nem is szólva), Earls villa, és végül a léghűtéses kétütemű motor, amelynek teljesítménye 16,5 lóerő.



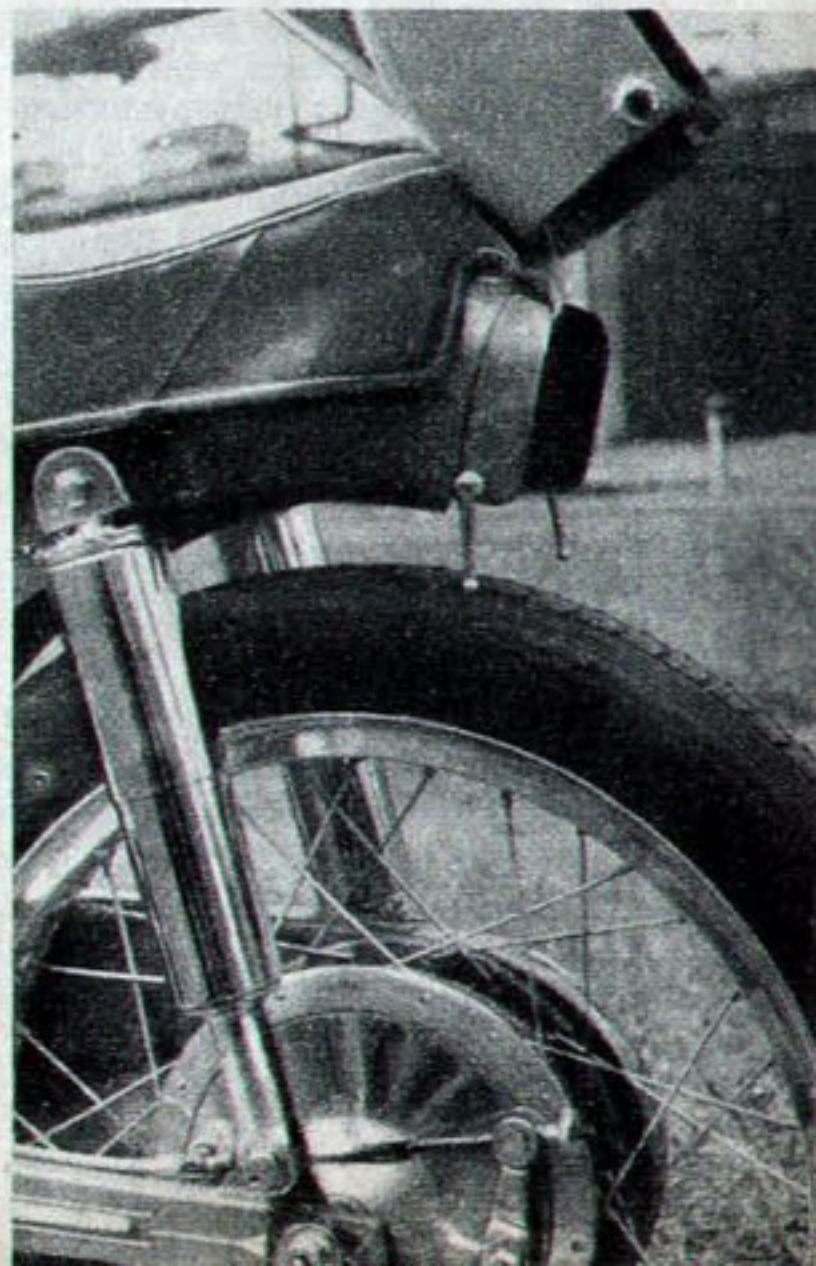
Ámbár nem látszik az önhordó, zárt profilú váz, de következtetni lehet erre az első váztag hiányából. A motor a forgattyúsház végénél, valamint a hengerfejnél kapcsolódik a vázhoz. Az egyébként szép szürke-kék kombinációjú fényezést nem szerencsésen egészíti ki a díszítő csíkozás. Az Earls villa már polgárjogot nyert

Ismételten hangsúlyozzuk, hogy ez a motor, valamint a bemutatásra váró másik motor is csak alapja lesz az 1962-ben gyártásra kerülő új típusnak.



Érdekes módon oldották meg a szerszám-, illetve a mentődoboz rögzítését. A gumiszigetelésű doboz alul két füllel, felül szárnyasanyával kapcsolódik a sima falú karosszériához

A tengelyanya oldása után, az excentrikus tárcsa segítségével gyorsan és pontosan lehet a láncot feszíteni. A kerék kiszerelése sem okoz problémát, hiszen a sárvédőt fel lehet hajtani. A teleszkóp a felső végén levő peremes tárcsákkal szabályozható, akárcsak az első villánál



Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

PREMIER Farkashegyen



Mint a lavina, zúdul le a negyediteresek élbolya a 4. akadály piros, görgényös lejtőjén, élől természetesen Harangvölgyi



Kék füstöt okádva „áll" hátsókerekére Nemes Sándor Jawája, mögötte meglepetést keltve Arányossi István úszik az akadály felett, aki kemény harcot vívott és maga mögé utasította klubés márkatársát, Heruádi Andrást

Repül a nehéz BMW, ki tudja hol áll meg... A zebracsíkos Honvéd versenyzők, Simon és Balogh birkóznak a tereppel. Balogh térdhajlítással rugókra ki a talajfogást

A rajtnál beragadt, majd fergeteges iramot diktálva önmagának, túl gyorsan érkezett a púpra Hamar Zsiga, s ennek következtében balerina módon „spiccelt" a Danuvia

(RÓZSA GYÖRGY FELVÉTELEI.)



Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

GÖRDÜL MÁR
a Wankel motorral hajtott autó

Amikor napvilágot látott a hír: megindult az új rendszerű Wankel motor, csak a beavatottak tudták, hogy fut az országutakon két NSU Prinz kisautó, amelyekben Wankel motor adja az energiát.

A svájci „*Automobil Revue*" fényképes beszámolójában ismerteti a „*KKM 250*" motor fejlődését, — hiszen most már erről lehet beszélni, miután az egyik kocsi túl van 25 000 km-en, mig a másik 14 000 km-t futott a múlt év vége óta. Ehhez a teljesítményhez hosszú és keserves út vezetett, miként ezt a lapnak adott nyilatkozatában Dr. Froede, az NSU kísérleti osztályának főmérnöke mondta. Közel ezer különböző kísérlet van mögöttük az efféle motorokkal, mert mindig elakadtak, hol a tömítéssel, hol a hűtéssel, vagy a mechanikai meghajtás bonyolultsága zárta el a továbbfejlődést.

A beépítésre került két darab 250 kcm-es motor teljesítménye 11 000 fordulatszámnál 40 LE volt — fékpadon. Némi módosítással 8000-re csökkentették a fordulatot, majd hozzászerelték a Fiat 600 vízszivattyúját és hűtőjét (lévén a Prinz léghűtéses) és a VW olajhűtőjét, s így építették be a Prinz



motor helyébe, a kocsi hátuljába.

A gyújtáskulcs elfordítása után azonnal „ugrik" a motor és majdnem rezgésmentesen jár. Alacsony fordulatszámon nem jelentős a nyomaték, amely csak 2000 fordulattól kezdve jelentkezik. Noha a fordulatszámláló gyorsan eléri a 7000-es értéket, a motor hangja ezt nem árulja el. A kilépő gázok hőmérséklete eléri a csekélynek nem nevezhető 750—800 C°-ot, miközben a kipufogócső cseresznyepirosra izzik. Feltűnő a motor gyorsulási készsége. Nem ilyen erőteljes azonban a motorfék, amely megfelel a négy- és kétütemű motor közötti értéknek.

A Wankel motorral hajtott jármű menetteljesítménye valahol a széria Prinz és a Sport-Prinz között fekszik, sebességben 112 km volt a felső határ, ami egy négyszemélyes, csukott autóval (250 kcm-es motorral!) ugyancsak figyelemre méltó. A legnagyobb nyomatékát, 4,15 mkg-ot 5000 fordulatnál érte el, amiből arra lehet következtetni, hogy még nem elég elasztikus a motor, ami igen gyakori sebességváltást kíván. Az üzemanyagfogyasztás elérte a hagyományos motor értékét: 50 km-es iramban 4,6 liter, 80 km-nél 6,25 liter, 100 km-re 7,75 liter.

Az NSU következő feladata — a svájci lap közlése szerint — a léghűtéses bolygódugattyús motor megoldása, amelyet majd motorkerékpárba, sőt mopedbe is lehetne felhasználni. A prototípus főtengelye egy-egy görgős- és golyóscsapágyon forog, míg a rotor négy sor görgőscsapágyon nyugszik. A tervek szerint a sorozatgyártásnál már nem ezeket a költséges csapágyakat, hanem a hagyományos siklócsapágyakat alkalmaznák.

Érdekes az a gazdasági számítás, amely bizonyítja, hogy az NSU-Wankel motor előállítási költsége kg-ra átszámítva egyensúlyban van a klasszikus motoréval, de ha LE-re számítják a költségeket, akkor az a dugattyús motornál 50%-kal olcsóbb.

AZ FTC a kezdőkért

A Ferencvárosi Torna Club autó- és motorkerékpár szakosztálya, mint már évek óta, idén is megrendezte a Kezdők Versenyét. Ez a meghatározás itt szó szerint értendő, tehát azokat a gépjárműtulajdonosokat gyűjtötték rajthoz, akik nem tagjai még egyik sportegyesületnek sem, és így természetesen nem rendelkeznek az úgynevezett verseny-liszenccel sem.

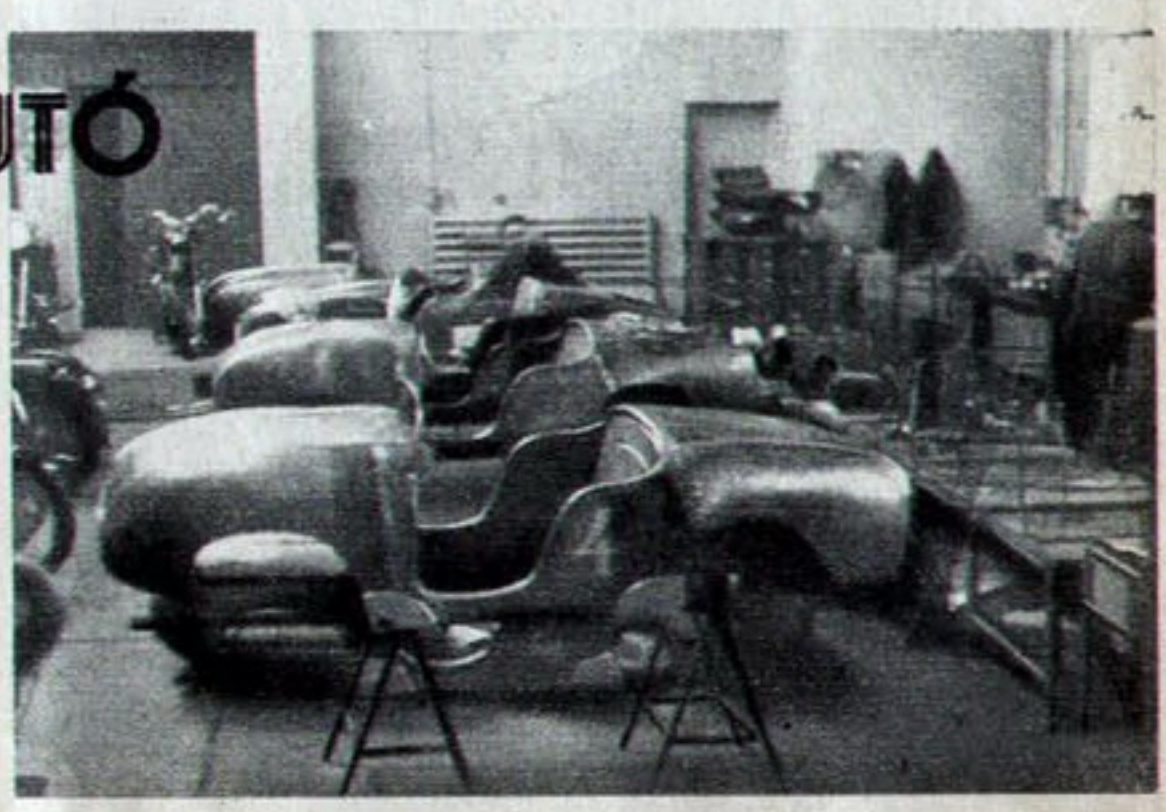
Részben a kedvezőtlen időjárással magyarázható, hogy április 10-én, a csendesen szemerkélő esőben mindössze 15 motoros és 6 autós jelentkezett az Osztyapenkó emlékmű körül levő rajtnál. Reggel 8 órától percenként indították a versenyzőket a Bicske—Tata—Dunaalmás—Dorog—Esztergom—Leányfalú—Budapest útvonal 190 km-es távjára, amelyből mintegy 10% volt gyengébb minőségű makadám. A helyenként szűk idő-limittel sokkal inkább megbirkóztak a túraverseny résztvevői, mint a KRESZ-szel, amelynek betartását sportbírák ellenőrizték. Legalább is ezt mutatta az eredmények kiértékelése. A verseny hevében igen sokan nem vették figyelembe főleg a vasúti átjárókra vonatkozó szabályokat, és ezeken a helyeken hullottak a büntetőpontok.

A verseny a legcsekélyebb baleset nélkül zajlott le.

EREDMÉNYEK: 125 kcm: 1. Szalkai I. (Danuvia) 0 hp. **2. Stéh J.** (Csepel) 0. **3. Kiss K.** (Danuvia) 0; **250 kcm: 1. Horváth I.** (Jawa) 0, **2. Varga O.** (Pannonia) 5; **350—500 kcm: 1. Tóth K.** (BMW) 1, **2. Hamvas L.** (Gilera) 5, **3. Simigh G.** (Gilett) 6; **Autók 1100 kcm-ig: 1. Lám I.** (Spartak) 0; **1100 kcm felett: 1. Gyenes J.** (Mercedes) 0, **2. Dr. Kurucz J.** (Octavia) 5, **3. Csabán V.** (Warszawa) 5.

GONDOLKODÓ KIS AUTÓ

A most megnyíló Vidám Parkban futnak már ezek az „okos" kis autók, amelyeket a Csepeli Motorkerékpárgyár kísérleti osztályán készítettek. A kétüléses kocsika farában lapul a „Tünde"-robogó motorja, amely az előre beállított sebességgel repíti jogosítvány nélküli utasait. Az alkalmi sofőrnek csupán arra van gondja, hogy a kocsit kormányozza, nem kell kapcsolnia, gázt adni, vagy éppenséggel fékezni. Előreláthatólag jól bírják majd az erős igénybevételt a 175 kcm-es motorok.



Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

SZUKARNO ELNÖK BUDAPESTEN

A televízió jóvoltából az egész ország láthatta az Indonéz Köztársaság elnökének érkezését, illetve azt a színpompás fogadtatást és kíséretet, amellyel a főváros népe várta dr. Szukarnot.

Felejthetetlen látványt nyújtott a 24 fehér bukósisakos, fehér kesztyűs rendőr, akik a halkan purrogó Simson motorkerékpárjaikon, éket alkotva, szinte vonalat húzva képezték a díszkíséretet. Motoros rendőreink az eseményhez méltóan mutatkoztak be, nehéz feladatukat hibátlanul végezték el: ha kellett lépésben, de ha arra került a sor, száz kilométeres iramban is kísérték a magas vendég autóját. A búcsúzás alkalmával Szukarno elnök is elismerését fejezte ki a szép díszkísérettel kapcsolatban.



Motorral a tavasz elébe

Még az edzett lelkű motorost is könnyen hatalmába keríti a tavasz zsongító hangulata, minek következményeként igencsak felrántja a mócija „gázcsapját".

Ugyebár, értik, mire gondolok?

No igen, a száguldásra. Mert hogy a kezdők, a zöldfülűek megmámorosodnak a vérfrissítő tavasztól, azt még csak megértjük (de elítéljük), ám furcsáljuk ezt az esztelen legénykedést az úgynevezett régi motorosoknál. A közelmúltban alkalmam volt az egyik ismert versenyzővel együtt motorozni (vagyis mögötte kuporogtam a pótülésen), és noha igen magabiztosan kezelte a kormányt, mégis az volt a meggyőződésem, hogy frivolan kacérkodik — jó esetben — a kórházi ággyal. Szerény megjegyzésemre közölte, hogy XIV. kerületi lakásából alig 15 perc alatt szokott reggelenként Csepelre járni. Ehhez még azt is tudni kell, hogy a szóbanforgó reggeli órákban igen nagy a forgalom. Tulajdonképpen nem is mindig a versenyző „erőteljes" tempója lehet az esetleges baleset közvetlen oka, hanem sokkal inkább egy másik, a közúti forgalomban még kevésbé járatos gépjárművezető, aki nem képes a váratlanul elébe cikázó kínos problémát megoldani.

De tulajdonképpen nem is erről szerettem volna beszélni, hanem a tavaszi túrázás sok öröméről, amely csak akkor fordulhat bánattá, ha a motoros túlértékeli vezetői képességét és motorjának erejét, valamint annak fékeit. Milyen okosan teszi az a motoros, aki saját vezetői tudását szerényen értékeli, de még kevesebbnek tartja a közút többi használójának vezetői készségét. Aki így mérlegeli ezeket a lemérhetetlen értékeket, akkor nem érheti meglepetés, mert felkészült a másik jármű vezetőjének esetleges szabálytalanságára.

Vajon mennyivel gyönyörűbb a tavasz, ha nagy iramban száguldunk elébe? Semmivel. De igen is maradéktalan örömet jelent, ha a motoros figyelembe veszi a forgalom körülményeit, az időjárást, az útfelület állapotát, nem hagyja ki a számításból járműve gumijainak kopottságát — és eszerint adja a gázt a motornak. Lehet, hogy valamivel „lassabban" ér a kirándulásának céljához, de odaér. És ez a döntő.

Nagy erőfeszítésébe kerül e sorok írójának, hogy ne ragadtassa el magát egy hangulatos, lírai cikk írására, de abból, hogy úgy mondjuk, keveset profitálnának a kezdő motorosok. Merthogy a régi motorosok általában inkább betartják a közlekedésnek ezeket az íratlan szabályait, amelyeket nagy részben saját tapasztalatukból tanultak meg, és mert saját bőrükön tanulták, természetesen becsesnek tartják e tapasztalatokat.

Szabályt nem lehet felállítani az országúti motorozás tempójára. Hiszen a KRESZ csak lakott területen korlátozza a sebességet, kint, az országúton nem — csak éppen úgy kell vezetni a motort, hogy adott esetben, a veszély beállta előtt meg lehessen azt állítani. Igaz, ezt a szabályt minden járművezető tudja, csakhogy éppen akkor felejti el, amikor egy hasonló gyártmányú, vagy esetleg egy kisebb hengerűrtartalmú motor húz el mellette. Ez az a lélektani pillanat, amikor a „sűrűvérű" motoros szemét elönti a lila köd, és felrántja a „gázcsapot"... mit neki KRESZ, mit neki a bódító tavasz... hajrá a szökevény után. És a sebesség ördögétől megszállva, a közeli győzelem mámorától megittasulva száguld, száguld motorosunk... és csak az éterszagú műtőben kezd derengeni zúgó agyában, hogy ő nem is a tavasz elébe igyekezett, hanem az után a gyors százhuszonötös után...

Kell erről írni, így véli az

Öreg Motoros

Javul a motoralkatrész-ellátás!



A Keravill április 15-én megnyitotta külföldi motorkerékpáralkatrészeket árusító szaküzletét a Liszt Ferenc tér 2. sz. alatt.

A korszerűen átalakított üzlet bő árukészlete 27 gyár mintegy 47 típusú motorkerékpárjához biztosítja az alkatrészt. A megnövekedett keresletnek megfelelően gyorskiszolgáló rendszert vezettek be. A gyártmány és típus szerint szakosított osztályokon szakmailag képzett eladók segítenek a vásárlóknak, akiknek a szereléshez, karbantartáshoz, bejáratáshoz stb. szaktanácsadással is szolgálnak.

Az új üzlet megnyitásával egyszersmind rendeződött a csapágyigénylés rendszere, és teljesült a vidéki motorosok kérése is, mivel a pontos alkatrészmegjelöléssel, vagy — csapágyigénylés esetén — a motorra vonatkozó tulajdonjogi igazolással beérkező kérelmeket azonnal, vagy kívánságra postai úton (utánvéttel) is tudják teljesíteni.

Ugyancsak a közelmúltban nyílt meg a József körút 41. szám alatt az ország első ún. „önkiválasztó" Keravill járműalkatrész szaküzlete is, ahol az üvegszekrényekben látható (kiállított) motoralkatrészeknek a falon kifüggesztett — motorkerékpárt ábrázoló — tablón villanójelzéssel megjelölhető megfelelője pontosan leolvasható, s így a járatlanabb motorosok is szakszerűen meg tudják mondani, hogy milyen alkatrészre van szükségük.

A Keravill vezetői, a motorosok érdekeit szem előtt tartva, egyre több üzletet kívánnak szakosítani, különösen a főváros peremkerületeiben. A kispesti és lőrinci vegyes szakmai boltok átalakítása után már a közeljövőben sor kerül az ilyenmódon átalakított budafoki és sashalmi üzletek megnyitására is.

A hasznos kezdeményezés feltétlenül dicséretet érdemel. Örömmel adnánk hírt azonban arról is, hogy a Danuvia-gyár és a Csepeli Motorkerékpárgyár, a Keravillal együttműködve, gyártmányai jobb alkatrészellátása érdekében, egy-egy külön Danuvia, illetve Csepel—Pannonia motorkerékpár-alkatrész szaküzletet nyitna a fővárosban.

A. T.

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

Motorkerékpárjavítás OTTHON

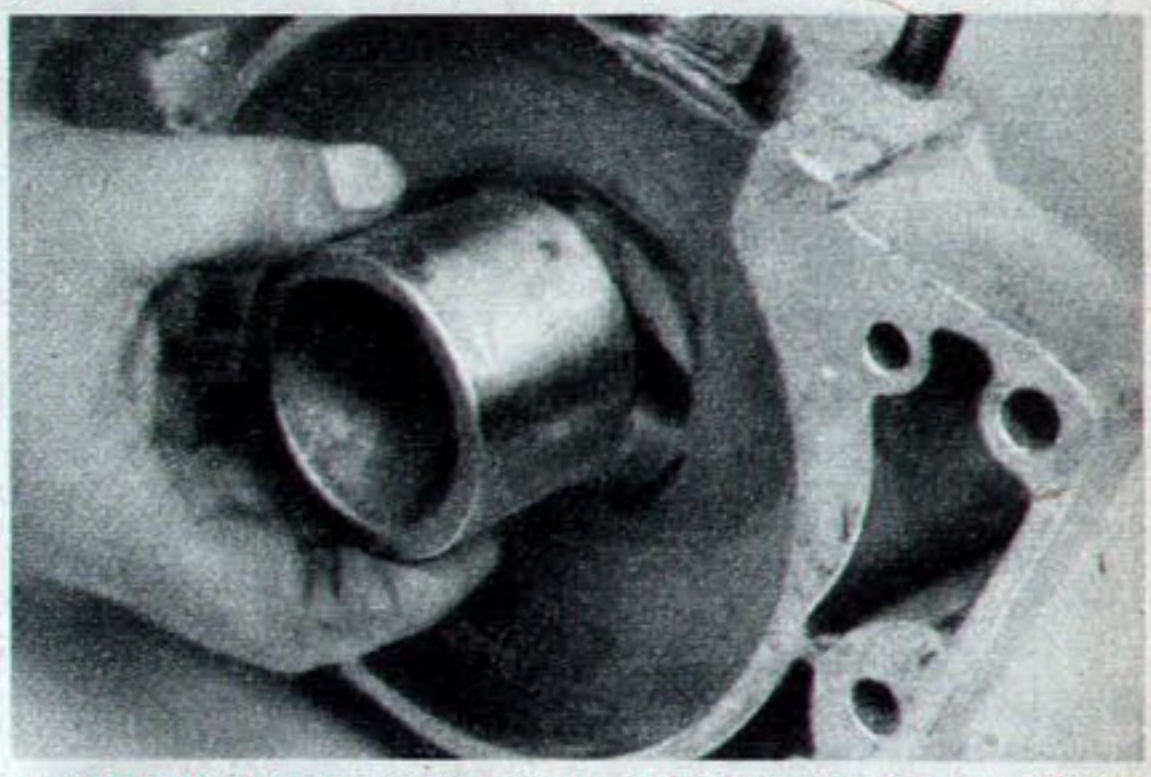
— Megpróbáltam már mindent. Szereztem külföldi simmerringet, az sem segített. Tettem bele hazai gyártmányút, megpróbáltam két keskeny simmerringet egymás mellé téve, de az olaj mégis átcsurog a sebességváltóból a motorba. — Így panaszkodott a Pannonia tulajdonosa. Nem akarta elhinni, hogy nem az alkatrészekben van a baj, hanem ő követett el szerelési hibát. Amikor szétszedtük a motort, tűntek elő a hibák.

Amikor a motorosok szétszerelik a forgattyúsház-feleket és a hermetic nem ereszti azokat egymástól, nincs türelmük óvatosan szétütögetni, vagy lehúzóval leemelni, hanem a két karter közé belepüfölik a csavarhúzót azzal a feltevéssel, hogy az majd csak szétválik. Nem gondolnak arra, hogy a két összedolgozott felület —, amelynek célja a tökéletes tömítés — megsérül, és ha ezek után akármilyen simmerringet szerelnek a főtengelycsap két oldalára, a motor a forgattyúsház sérült felfekvésénél akarva-akaratlan átszívja a sebességváltóból az olajat.

Ezért tehát szerelésnél vegyük alaposan szemügyre a két fél forgattyúsház érintkezési felületét, keressük meg azon a sérülést. Mert lehetséges, hogy a motoros szép óvatosan bánt motorjával, de nem tudhatja, hogy az előző tulajdonos milyen vérmérsékletű volt. Arra is volt példa, hogy a szóbanforgó előző tulajdonos nem ismerte fel a hiba okát, és mert panasza volt a motorra —, amit természetesen bölcsen elhallgatott a vevő előtt — könnyű szívvel vált meg motorjától. Ezért tehát először is szabályoztassuk fel az összefekvő felületet, készítsünk pontos papírtömítést, és csak ezek után kerülhet sor az összeszerelésre.

A másik gyakran előforduló, hasonló jelenségeket okozó hiba: a sok szét- és összeszerelés vagy a csapágy ferde beütése miatt meglazul a csapágyfészekben a csapágy és a simmerring. Mert ezt a munkát tulajdonképpen előmelegített forgattyúsházzal szabad csak elvégezni. Ugyanis a hőtágulás következtében erőltetés nélkül süllyeszthető helyére a csapágy, valamint a tömítőgyűrű, és nem sérül meg a csapágyfészek. A megkotyogósodott fészekbe hiába is teszünk új csapágyat (bármilyen minőségűt), valamint simmerringet, a várt eredmény elmarad, hiszen itt légrés jelentkezik, aminek következményét minden motoros ismeri. Akad motoros, aki már szerelés közben észreveszi ezt a hibát, és úgy igyekszik segíteni ezen, hogy megfelelő vastagságú lemezből gyűrűt húz a simmeringre, hogy ezzel megszűntesse annak mozgását, de nem gondol arra, hogy a simmerring fémháza és a kényszerből felhasznált lemez nem illeszkedik egységesen egymáshoz, továbbá a lemez végei nem fedik egymást, azaz magyarán szólva: igyekezete a jószándéknál mit sem ér többet.

Ha tehát ilyen esettel találkozunk, csupán egy megoldás kínálkozik, éspedig: a csapágyfészket felesztergáltatjuk olyanra, mint a fényképen is látható hüvely külmérete. Előre is figyelmeztetni kívánom a motorosokat, hogy ezt a munkát igen precízen kell elvégezni. Irányelvül tanácsolom, hogy a



A megkotyogósodott csapágyfészek felújítását szolgálja az előmelegített alumíniumházba sajtolt 1—2 mm falvastagságú Siemens-Martin vashüvely. A képen nem látszanak a forgattyúsház felfekvési felületének szétszerelésből származó sérülései

hüvely külső méretét 0,1 mm-rel hagyják erősebbre, mint a furat, és a beszerelésnél melegítsék annyira a forgattyúsházat, hogy rácseppentett víz sercegjen. Csak ilyen hőfoknál szabad a hüvelyt a furatba n y o m n i. Kihűlés után most már a hüvely belső furatát kell felszabályozni a csapágy méretére, majd ismét megmelegítjük, — de csak üzemi hőfokra —, és így helyezzük bele a csapágyat.

Ha a fentiek szerint végezzük el a szerelést, a persely a forgattyúsházzal fizikai egységet képez még akkor is, ha a motort túlhajszolva, felhevítjük azt. És ha már egy ilyen Siemens—Martin persellyel láttuk el a forgattyúsházat, nem kell attól tartanunk, hogy a motor átfúj, vagy a csapágyfészek kiverődik.

Koenig Rudolf,
a szakma kiváló mestere

A Fővárosi Autóbuszüzem felvesz gépkocsiszerelőket, lakatosokat,

valamint autós szakmában jártas, vagy ezen szakmában szívesen dolgozó

betanított segédmunkásokat

BÉREZÉS:
A vasipari bérrendszer alapján szakmunkásoknak 6,50—9,— Ft-ig
betanított segédmunkásoknak 4—6 Ft-ig órabér.

JUTTATÁSOK:
A munkavállaló részére autóbuszra és villamosra szóló ingyenes utazási igazolvány, családtagok részére (feleség, gyermek) ingyenes autóbusz utazási igazolvány

RUHAELLÁTÁSOK:
6 hónapra munkaruha, 1 évre bakancs, védőruha

JELENTKEZÉS:
Budapest, V., Curia utca 2. Felvételi iroda,
szombat kivételével 8—12-ig

Első vagy hátsó fék?

A címben foglalt kérdésre röviden így válaszolunk: mindkettő, azaz első-hátsó féket egyaránt használjunk. Erről körkérdést tettünk egy elég nagy motoros társaságban és sajnálattal állapítottuk meg, hogy ezek közül igen sokan csak a hátsó fék használatát vállalták.

Nem kívánunk vitába szállni senkivel e kérdést illetően, habár a két fék egyidejű működtetése kétségtelenül hatásosabb, mint csupán a hátsó fék használata. (Az „egyidejű" meghatározást úgy kell értelmezni, hogy a fékpedál lenyomás utáni pillanatban húzzuk be az első fék karját.)

Most pedig nézzük csak, mi történik a lassításkor, fékezéskor. A testek tehetetlenségéről szóló fizikai törvény alapján a súly az első kerék felé igyekszik és azt terheli, ugyanakkor ennyivel csökken a hátsó kerékre eső teher. Tudott dolog, hogy a terhelt kerék fékhatása kedvezőbb, mint a terheletlené. Ha tehát ésszerűen használjuk mindkét féket, akkor lényegesen megrövidíthető a féktáv, ami egyes esetekben életbevágóan döntő lehet.

Vita nélkül kérdezzük az első féket nem szeretőktől, vajon miért látják el a motorkerékpárgyárak járműveiket első fékkel? Merthogy csupán dísznek alkalmazni igen költséges lenne, nem is szólva arról a menettulajdonságot rontó tényezőről, mint a nem kívánatos kirugózatlan tömeg növekedése. Ha csak ezeket vesszük figyelembe, akkor is el kell fogadni a gyakorlatban már sokszorosan kipróbált és bevált elsőfék használatát. Természetesen síkos, zuzalékos úton, kanyarban csak az fékezzen két kereket, aki már minden idegszálával begyakorolta ezt.

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

Camping



A Balaton az elmúlt években mindig új meglepetésekkel szolgált számunkra. Tavaly a motelek egy csapásra igen népszerűek lettek, idén hasonló újabb érdekességgel számolhatunk.

Az elmúlt esztendőben új üdülési forma, a camping meghonosítása indult meg hazánkban. A camping ma már milliók sportja! Lényege: kikapcsolódás, felüdülés a szabad természetben, hegyek között vagy víz partján felvert sátor alatt. Tavaly a balatoni üdülőövezet legszebb 14 helyén táborok épültek, melyeket az összes egészségügyi és műszaki berendezéssel elláttak ahhoz, hogy kultúrált előfeltételeket biztosíthassanak a lehető legolcsóbb üdüléshez.

A campingezés már a kísérleti évben rendkívüli sikert aratott: alig több mint egy hónapi üzem alatt a táborokban összesen több mint 13 000 személy fordult meg. A legnépszerűbbek a tihanyi és földvári campingek voltak. Az előbbiben megfordult 200 külföldi vendég Európa egyik legszebb campingjének minősítette a pártatlanul szép fekvésű és kitűnően megépített tábort. A hatalmas kiterjedésű földvári campingben átlagosan 1800-an táboroztak egyszerre.

A tavalyi tapasztalatokat felhasználva került sor az 1960-as idény megfelelő előkészítésére. Ebben az esztendőben *24 helyen lesz camping*, és az addig meglevők befogadóképességét is jelentősen növelik, berendezéseiket tovább korszerűsítik.

A 24 táborhely *kivétel nélkül a víz közelében fekszik*. Sátrat verni, táborozni a Balaton mellett kizárólag e kijelölt helyeken szabad. A campingek általában sík talajú, fűvel és fákkal sűrűn borított területek; legtöbbjük elég szélvédett. Valamennyi tábornál fürdési és horgászási lehetőség! A táborok befogadóképessége átlagosan 200 fő, míg területük fél és tíz katasztrális hold között váltakozik. Valamennyi camping *május 29-től szeptember 25-ig* tart nyitva. A táborhelyekhez vezető utat „CAMPING" jelzésű egységes táblák mutatják.

A campingeket három osztályba sorolták. Az *I. osztályú* campingekben állandó gondnok tartózkodik. E táborok-

nak külön épített mosdójuk, zuhanyozójuk, WC-jük, vízvezetékük, tűzhelyük, hulladékgyűjtőjük, közvilágításuk és telefonjuk van. Ilyen táborokat találunk: *Tihanyban, Balatongyörökön, Balatonföldváron és Fonyód-Bélatelepen.* Az I. osztályú táborokban camping-felszerelések (sátrak, gumimatracok stb.) kölcsönözhetők, a tihanyi táborban még mosás-vasalás szolgálat is igénybe hető.

A *II. és III. osztályú* campingek vezetője az illetékes község üdülőhelyi előadója, aki naponta meghatározott időpontokban a helyszínen tartózkodik. E táborokat a legszükségesebb egészségügyi berendezésekkel (ivóvíz, WC, hulladékgyűjtő) látták el. II. osztályú táborok lesznek: *Balatonakarattyán, Balatonfüreden, Vonyarcvashegyen,* és *Keszthelyen,* a déli parton pedig: *Balatonvilágoson, Siófokon, Balatonszárszón,* és *Balatonbogláron.* III. osztályú táborhelyek: *Balatonalmádi, Balatonudvari, Balatonakali, Révfülöp, Kővágóőrs, Badacsonytomaj, Szigliget, Balatonszabadi, Zamárdi, Balatonlelle, Balatonmáriafürdő* és *Balatonberény.* A déli parti campingek Somogy megyéhez, míg az északi partiak Veszprém megyéhez tartoznak; felügyeletüket a Megyei Idegenforgalmi Hivatalok látják el

A *táborrend* a nemzetközileg elfogadott szabályokon alapszik. Részletes előírásait a megérkezés után végzett bejelentéskor fizetett díjakról adott számla hátlapján kapja meg a vendég. Tizenhat éven felüli személyenként és naponként az I. osztályú táborokban 3 Ft, a II. és III. osztályú campingekben 2 Ft fizetendő előre a terület igénybevételéért. Személyenként és naponként 2 Ft kurtaxát is felszámolnak. Autó után naponta 2 Ft, motorkerékpárért napi 1 Ft parkírozási díj fizetendő.

Az egyes táborhelyek közlekedési megközelítésére, felszereltségére, ellátottságára, szórakozási és sportlehetőségeire, valamint a közelben igénybevehető különféle szolgáltatásokra a *„Balatoni Camping 1960."* című kis kézikönyv fog részletes felvilágosításokat adni, mely május végén jelenik meg és az egyes campingekről részletes térképvázlatokat is közöl. A campingezéssel kapcsolatos valamennyi ügyben további felvilágosítást az IBUSZ üdülőszolgálata (Budapest, V., Vörösmarty tér 5. Telefon: 181—484), valamint a siófoki és a balatonfüredi idegenforgalmi hivatalok adnak.

Valamennyi camping szeretettel várja az autósok örvendetesen növekvő táborát. A táborhelyek kellően felkészültek a várható nagyobb forgalomra. *Az I. osztályú campingekhez külön parkírozóhely épült,* a további 20 helyre pedig a sátrak közé is beállhatnak kocsijaikkal az autóval érkezők. Zamárdiban, a szántódi révhez közel *„Autós camping"* nyílik.

Az I. osztályú táborhelyeken sátrak és egyéb felszerelési tárgyak kölcsönözhetők, míg a többi helyre saját sátrat kell vinni. Az autós campingfelszerelése könnyen elfér a csomagtartóban, ezért nagyobb problémát nem jelent. A legújabb gépkocsik leereszthető első üléseikkel alkalmas fekhellyé is alakíthatók, ezért az autós campingezők még a sátrat is nélkülözni tudják. Külföldön igen elterjedtek az utánfutók (karavánkocsik), ezek a minden szükséges felszereléssel ellátott mozgó kis otthonok, melyekben a beépített ágytól és asztaltól a butángázas konyháig, a jégszekrénytől a táskarádióig minden megtalálható. Tudomásunk szerint hazánkban is készítenek igen tetszetős kivitelű, fix építésű alumínium utánfutót. Bizonyára ezekből is többel fogunk már találkozni idén a Balaton partján.

Az idei balatoni nyár is sok eseményt és szórakozási lehetőséget biztosít. Rendkívüli érdekességnek ígérkezik ezek sorában is a camping, mely új színfolttal teszi gazdagabbá a „Magyar Tengert" és további élményeket tartogat vendégei számára.

dr. Szauer Richárd



Ipari Tisztítástechnika - Fortress Kft. Pécs

www.ludas-matyi.com

Találja ki...



rejtvényeink között jó ideje nem találtak autós fejtőrőt olvasóink. Most tehát autós képet mutatunk és semmi mást nem kérdezünk, csak azt, hogy: melyik gyár modelljéről van szó? Reméljük, sok jó választ fogunk kapni május 18-ig szerkesztőségünk címére. A helyes megfejtők között három jutalomkönyvet sorsolunk ki.

•

Április 1-i közlekedési fejtörőnknek rendkívül nagy sikere volt — meglepően sok megfejtés érkezett be. A megfejtők legnagyobb része, azonkívül, hogy felismerte az ugyancsak sűrűn elrejtett hibákat, érvelését — nagyon helyesen — a Kresz megfelelő pontjának értelmezésével is megerősítette, s így jóval több hibát vettek észre, mint amire számítottunk.

Hasznosnak bizonyult tehát Endrődi István furfangos rajza.

A legjobb megfejtéseket a következők küldték be: **Antal Sándor** (Kelebia, Lenin út 7.), **Barát József** (Kaposvár, Mező út 11.), **Bánlaki Béla** (Bp., XV., Dembinsky u. 16.), **Bokor Sándor** (Bp., VII., Kertész u. 37.), **Bérces János** (Pécs, Baranyavár u. 1.), **Boros Lajos** (Nagyvisnyó, Május 1. út 11.), **Csontos János** (Pécs, Alsóbalokány utca 47.), **Dietz Ilona** (Kisterenye, Abonyi Lajos u. 22/a), **Dürgő György** (Debrecen, Kossuth u. 22.), **Fábián László** (Veszprém, Rákóczi u. 2.), **Farkas Ferenc** (Nagykáta, Járási PB.), **Fodor László** (Bp., VIII., Mátyás tér 18.), **Halbauer Ignác** (Bp., XIII., Papp Károly u. 12.), **Horváth István** (Inota, Készenléti lakótelep 22. ép.), **ifj. Illés Lajos** (Bp., XIV., Cházár A. u. 14.), **Jung Tibor** (Mezőkeresztes, Lakótelep.), **Kovács József** (Bp., XVII., Lemberg u. 4.), **Kulcsár Antal** (Székesfehérvár, 63. AKÖV), **Dr. Lipner Imre** (Bp., XII., Tóth Lőrinc u. 15.), **Kovács Béla** (Bp., XXI., Marx u. 29.), **Kocsis István** (Hidasnémeti, Pesti út 35.), **Molnár Imre** (Bp., VII., Alsóerdősor u. 5.), **Miklós József** (Miskolc, Dankó P. u. 71.), **Martos Tibor** (Bp., IX., Szamuely u. 9.), **Mersich Antal** (Győr, Liszt F. u. 3.), **Posch Antal** (Nagytarcsa, Petőfi u. 2/a.), **Dr. Rigó Jánosné** (Bp., XII., Margaréta u. 7.), **Schneider István** (Győr, Tolbuhin sétány 2.), **Szabó Dénes** (Kecskemét, Tatay tér 1.), **Szigeti János** (Szeged, Petőfi telep 58.), **Szopka Elemér** (Pécs, Szőllő u. 26.), **ifj. Sebők Dezsőné** (Hódmezővásárhely, Oldalvár u. 6.), **Torma László** (Jászkisér, Rigó út 18.), **Dr. Újsághy Pál** (Baja, Petőfi út 22.).

Lapzárta után érkeztek: BAKÓ ISTVAN (Kaposvár, Kisfaludy u. 32.), BÁNSZKI ISTVÁN (Hmvhely, Sztálin u. 18.), HANKE BÉLA (Mátyásföld, XVIII. u. 9.), PÉCHY IMRE (Bp., XII., Kékgolyó u. 30.), PLÁNKY FERENC (Almásfüzitő-Felső), PUSKÁS SÁNDOR (Nagytétény, Arany János u. 25.), DR. WILHEIM ERVIN (Sztálinváros).

A három jutalomkönyvet sorsolás alapján **Szabó Dénes, dr. Rigó Jánosné** és **Antal Sándor** címére küldjük el.

JOGOSÍTVÁNY-ELVONÁSOK

Bagossy Pál (Bp., XI.) veszélyeztetés, **Békási István** (Bp. IX.) szeszesital, baleset. **Herzka Árpádné** (Bp. IX.) baleset, rendőri intézkedés bevárása nélkül helyszínről eltávozás. **Horváth Károly** (Bp. XIX.) szeszesital, **Katona Gyula** (Bp. IV.) veszélyeztetés. **Katona Sándor** (Bp. XIII.) szeszesital, gyorshajtás, **Kolle Lajos** (Bp. VII.) szeszesital. **Markovits István** (Bp. VIII.) szeszesital, baleset, **Mádi-Szabó Gábor** (Bp. VIII.) szeszesital, baleset, **Márton Lajos** (Bp. XIX.) gyorshajtás, baleset, **Mecsán Béla** (Bp. IV.) szeszesital, **Nagy Aladár** (Bp. X.) gyorshajtás, baleset, **Palágyi Gábor** (Bp. (XIV.) veszélyeztetés, baleset, **Pelikán Béla** (Bp. VIII.) szeszesital, baleset, **Pieskó Gyula** (Bp. XIII.) gyorshajtás, **Pintér László** (Bp. XVI.) veszélyeztetés, baleset, **Sallai Dénes** (Nagykőrös) szeszesital, baleset, **Sáfár Mihály** (Bp. VIII.) szeszesital, **Somogyi Ferenc** (Bp. VIII.) szeszesital, baleset, **Szabó Ignác** (Bp. XI.) szeszesital, **Szabó János** (Bp. XXII.) szeszesital, **Szabó Károly** (Tárnok) szeszesital, **Tatár Ferenc** (Gödöllő) szeszesital, baleset, **dr. Tóth László** (Bp. II.) szeszesital, baleset, **Törőcsik János** (Ceglédbercel) szeszesital, **Varga Sándor** (Bp. XX.) szeszesital, **Vincze Imre** (Bp. XV.) szeszesital, baleset rendőri intézkedés bevárása nélkül helszínről eltávozás.

MÁJUS 15-ÉN

délután 3 órakor az autósoké lesz a 2500 személyes Erkel Színház! Két eseményt sűrítettek erre az ünnepélyes alkalomra. Ekkor tartják a „Ki tud többet?" játék döntőjét, amelyen az elődöntők nyertesei mérkőznek a végső győzelemért — no, meg a szép díjakért. És itt osztják majd ki először a „Balesetmentes vezetésért" plaketteket azoknak a magánautósoknak, akik legalább öt év óta saját járművükkel baleset nélkül vettek részt a közúti forgalomban. Az előírt határidőig mintegy 400-an jelentkeztek a szép emlékéremért az Autóklubnál. Az ünnepségen nagyszerű művészek is megígérték fellépésüket — lehetőleg autós témájú műsorral.

EGY KEZDŐ AUTÓS KALANDJAI

Az első nap oktató nélkül, egyedül a volánnál, — talán semmihez sem hasonlítható izgalom. Az ember fél is egy kicsit, meg hajtja is a nyugtalanság, a büszkeség, a kalandvágy: gyerünk! Miénk a város, miénk a világ!

Nekem sem volt türelmem a lakásban ülni, amikor a kapu előtt ott állt a Moszkvics. Igaz, sürgettek a határidők, regény, cikkek, riportkönyv, — dehát a legfontosabb most mégis a kocsi. Ezt vallotta feleségem is. Beültünk, mindegy hová, de most megyünk.

Én szépen csináltam, mondtam is, ahogy a tanfolyamon tanultam: gyújtás, sebességváltó, index, kéziféket ki, körülnézni, na és most... most még mindig csak álltunk a csendes esti utcán.

— Miért nem indulsz? — kérdezte feleségem szerényen.

— Mert jön valaki mögöttünk. Látod? Villog a lámpája.

Mindketten hátranéztünk, az utca csendes, üres.

— Mire vársz? — sürgetett most már nálam semmivel sem kevésbé izgatott feleségem.

— Még mindig villogtat valaki. Az aszfalton látom a fényét.

Megint hátranéztünk, megint senki.

Aztán egyszerre rájöttem a titok kulcsára. Az én indexem villogott.

2.

Megyünk a Felszabadulás téren, a Kossuth Lajos utca felé. Egy taxi az állomásról váratlanul kikanyarodik, mi gyorsan megállunk, mögöttünk is fékeznek a kocsik. Aztán megyünk szépen tovább, nincs semmi baj. A Múzeum körútnál a lámpa pirosra vált, megállunk. Mellettünk lefékez egy kis teherautó, a vezetője izgatottan magyaráz:

— Miért álltak meg az előbb? Nekem is fékeznem kellett!

— Mert a taxi... — kezdjük a magyarázkodást.

— Ugyan, ugyan! Maguknak volt előnyük! És ha belemegy? Ugyis ő fizette volna!

És a kár, a veszély az semmi? Hiába, ilyenek is vannak. Autós barátaim, kezdők és haladók, vigyázat!

3.

Az első kár. Szerencsére semmiség, csak egy csavar. Valahol a rázós úton kiesett a városi lámpa keretéből. Persze, tartja a keretet és az üveget még egy csavar, de azért jó lesz pótolni. Elmegyek a Népköztársaság úti alkatrész-boltba, ott azt mondják, nincs ilyen csavarjuk, talán a Jókai tér sarkán. Gyerünk a Jókai térre. Ott azt a választ kapom: „Városi lámpa? Akkor a Jókai utcai üzlet az illetékes." Megyünk a Jókai utcába. Ott megint csak azt mondják: „Csavar? Az nincs kérem. Mi csak egész lámpákat árulunk." „Hát akkor mit tegyek? — kérdem kétségbeesetten. — Várjam meg, amíg a másik csavar is kiesik és egy egész lámpára lesz szükségem?" Szenvtelen vállvonogatás. „Hát nem lehet egy csavart kapni Budapesten?" „Tessék elmenni egy maszek barkácsolóhoz, az biztosan ad csavart."

Elmentem. Kaptam is. De jól van egy így?

4.

Sokat olvastam róluk, sőt egyes helyeken magam is láttam a külföldi nagyvárosok felduzzadt autóforgalmában bűvészügyességgel dolgozó, kedvesen, kulturáltan irányító közlekedési rendőröket. Be kell vallanom, hogy mint kezdő autós, ezen a téren Budapesten is kellemes meglepetésben volt részem. Nem egy helyen tapasztaltam, hogy rendőreink barátságosan, megértéssel valóban segítenek, irányítanak, nem pedig arra figyelnek csak, hogy „elkapjanak" valakit. És átestem az első országúti gépkocsiellenőrzéseken is. Udvarias, kulturált volt a hang. Csak azt nem értettem, amikor a szegedi országúton az egyik ellenőr — aki, igen helyesen, ellenőrizte a fék, az irányjelző működését, meg a mentőcsomagot — miért kérte a száraz, napsütéses időben azt is, hogy indítsuk meg az ablaktörlőt. Én úgy tanultam, hogy az ablaktörlő összekarmolhatja a poros, száraz üveget. Ez pedig semmi ellenőrzésnek a célja nem lehet.

Nemes László

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

A BÍRÓ SZEMÉVEL...

„Ragadvány-vádak"?

Az Autó-Motor 1960. április hó 1-én megjelent számában cikket közölt „Kellemetlen ragadvány-vádak" címmel.

A cikk kétségtelenül jószándékú és nevelő célzatú, végső következtetése, hogy: *„se italosan, se rossz fékkel, se jogosítvány nélkül nem vezetek..."*, valóban időszerű.

Mivel azonban a cikk címe (Kellemetlen ragadvány-vádak) és a cikkben felhozott három baleset — melyekből a cikkíró a fenti végső következtetést levonta — alkalmas arra, hogy az olvasót egyes közlekedési bűncselekmények tekintetében tévedésbe ejtse, a tévedések elhárítása érdekében néhány észrevételt kell tennünk.

Miről van szó?

„Ittasan vezettem gépkocsit" alcím után a cikkíró arról beszél, hogy valaki a gépkocsi vezetése közben megivott egy pohár újbort. Később egy 10 éves fiúcska a kocsija elé szaladt, és a gépkocsi a gyermeket elütötte. A baleset oka kizárólag a gyermek vigyázatlansága volt, s ennek ellenére, mert a gépkocsivezető szeszesitalt fogyasztott, őt vonták felelősségre a balesetért. *„Így tapadt aztán a közlekedésrend veszélyesztetésének kisebb súlyú bűnéhez a vigyázatlan vezetéssel elkövetett élet és testi épség veszélyeztetésének súlyosabb büntette..."* — mondja a cikk.

A másik esetben egy gépkocsi *rossz fékkel* közlekedett. Az egyik egyenrangú útkereszteződésben egy másik gépkocsi kb. 30 km-es sebességgel befutott a hibás fékkel közlekedő gépkocsi elé és balesetet okozott. A baleset a legjobb fékkel sem lett volna elhárítható, mégis — a cikkíró véleménye szerint — a hibás fékkel rendelkező gépkocsi vezetőjét fogják felelősségre vonni.

A harmadik példában azonos következtetést von le a cikkíró és olyan véleményt nyilvánít, hogy ha valaki *jogosítvány nélkül* vezet gépjárművet és baleset következik be, akkor is őt fogják okolni a balesetért, ha a jogosítvány nélkül való vezetés nincs is okozati összefüggésben a bekövetkezett balesettel.

A cikkből azt a következtetést lehetne levonni, hogy a gépjárművezető akkor is felelős a bekövetkezett balesetért, ha az ő cselekménye nincs okozati összefüggésben a bekövetkezett balesettel. Ha az ő szabálysértése nem is járult hozzá a baleset bekövetkezéséhez, őt fogják felelősségre vonni a balesetért, mert az ittas vezetés, a rossz fékkel való közlekedés és a jogosítvány nélküli vezetés olyan közlekedési szabálytalanságok, amelyek elkövetése esetén a gépkocsivezetőnek a baleset előidézésében való felelősségét is vélelmezik. A cikk ezeket az eseteket nevezi „Kellemetlen ragadvány-vádak"-nak.

A tévedés a példákban és az azokból levont következtetésekben van. A foglalkozás szabályainak tudatos vagy gondatlan megszegésével elkövetett veszélyeztetés bűntettét a törvény (BHÖ 374—376. p.) értelmében az követi el, aki hivatása vagy foglalkozása szabályainak tudatos vagy gondatlan megszegésével vagy az azzal járó kötelessége tudatos vagy gondatlan elhanyagolásával mások életét vagy testi épségét közvetlen veszélynek teszi ki. Ha a baleset bekövetkezésében az ittasságnak, a hibás fékberendezésnek vagy a jogosítvány nélkül való vezetésnek szerepe nincs, ha a baleset ezektől függetlenül és más okból következett be, a gépkocsivezetőt a *baleset előidézéséért* nem fogják felelősségre vonni. Nem kell tartaniok tehát a gépkocsivezetőknek „kellemetlen ragadvány-vádak"-tól, mert ilyen vádak sem ebben a formában, sem más formában, sem ilyen, sem más elnevezéssel nincsenek.

Az ittas vezetés és a hibás fékberendezéssel való közlekedés önmagában is bűncselekmény. (BHÖ 174/A. p.) A törvény bűntettnek minősíti és börtönbüntetéssel bünteti annak a cselekményét, aki szeszesital hatása alatt levő állapotban gépjárművet vezet, vagy vezetés közben szeszesitalt fogyaszt, aki olyan gépjárművel vesz részt a közúti forgalomban, amelynek lábfékje nem működik. Ha a gépkocsivezető elköveti ezeket a cselekményeket, felelősségre vonják akkor is, ha balesetet nem okoz. A jogosítvány nélküli vezetés csupán szabálysértést képez és pénzbírsággal büntetendő cselekmény.

A cikkben szereplő ittas, rossz fékkel közlekedő és jogosítvány nélkül vezető gépkocsivezetőket tehát nem alaptalanul fogják felelősségre vonni, a felelősségre vonás azonban csak a saját maguk által elkövetett cselekményekre fog kiterjedni. Törvényeink így rendelkeznek, és ezeket a törvényeket hatóságaink kötelesek betartani.

Bevezetőben már említettem, hogy a cikk jószándékú és nevelőhatású, s végső következtetésében fontos kérdést vet fel. De álláspontja téves és alkalmas arra, hogy az olvasók abból egyes közlekedési bűncselekmények elbírálása tekintetében téves következtetéseket vonjanak le.

A cikk megjelentetése azonban ilyen körülmények között is helyes és időszerű volt, mert lehetőséget nyújtott arra, hogy a felvetett kérdésben a tévedést nyilvánosan tisztázzuk és eloszlassuk az — olvasókban is — esetleg felmerülő hasonló aggályokat.

Dr. Gábor László

Nem történt volna meg, ha...



Február 29-én a 18. sz. Autóközlekedési Vállalat Garant kocsijával, Gál Attila palackokat szállított. A XI. Budafoki út és Kondorosi út kereszteződésénél, a hídnál levő kanyarban 30 km-es sebességgel haladt, tehát jóval gyorsabban, mint azt a KRESZ ilyen helyeken megengedi. Nyilván úgy gondolta, hogy a 15 km/ó túlzott óvatosság, és az ilyesmi szükségtelen. Kanyarodás közben — amikor észrevette, hogy kocsija nem arra megy, mint eredetileg tervezte — már szívesen megváltoztatta volna álláspontját, de ekkor már késő volt. A kocsi a hídkorlátnak ütközött és felborult.

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

ÖN KIT BÜNTETNE MEG?

A VÁRATLAN VESZEDELMEK... volt a címe legutóbbi baleseti történetünknek. Az ezzel kapcsolatos problémákat — hozzászólóink közreműködésével — az alábbiakban fogjuk elemezni.

I. HOL TÖRTÉNT A BALESET?

Ez KOVÁCS ERNŐ hozzászólásából kitűnik: **„Pesti taxisofőr vagyok az öreg gárdából. Mivel úgy vélem, hogy a baleset színhelyét kevesen tudják kitalálni, ezért írok. A Baross tér, a Thököly út, a Verseny és a Hernád utcák találkozásánál játszódott le a baleset. Kétségtelen, hogy ez a hely, azok számára, akik az ottani villamos- és buszjáratokkal nincsenek tisztában, nehéz pillanatokat okozhat."**

Ezekből a sorokból olyasféle hang cseng ki, mintha az ifjabb generáció helyismereti tudása nem lehetne olyan alapos, mint az öregebbeké. Pedig nemcsak taxisofőr, hanem több vidéki magánautós is meg tudta állapítani a helyszínt. De folytassuk elemzésünket.

II. A GÉPJÁRMŰVEZETŐK „ERŐNLÉTÉNEK" KÉRDÉSÉRŐL

„A gépjárművezetésnél az erőnlét, a jó kondíció — írja KRAMER TAMÁS gépkocsivezető — **éppen olyan fontos, akár a sportolásnál."**

Valóban így van! — Az erőnlét a vezetés biztonságának egyik fontos alapja. Az erőnlét pedig elsősorban a helyes táplálkozástól függ. Ez azt jelentheti, hogy azt a gépkocsivezetőt, aki helytelen módon táplálkozik, az ebből kifolyóan alattomosan és váratlanul fellépő erőnléthiány balesetbe sodorhatja.

SZABÓ GYÖRGY buszsofőr hozzászólása is ezt támasztja alá:

„Feleségemmel — aki kalauz — egy buszon teljesítünk szolgálatot. Az útra az ennivalót rendszerint a szolgálatba indulás előtt készíti el a feleségem. A múlt napokban — a többi között — tojásrántottát csomagolt kenyér közé. Én ezt ettem meg a végállomáson a várakozási idő alatt. Már az utolsó járatot teljesítettük, amikor olyan rosszul lettem, hogy meg kellett állnom a busszal. Kiszálltam, és a fagyos földön nyöszörögve elterültem. Feleségem intézkedett, hogy jöjjenek a buszért. Mentőkért is telefonált. Így kerültem a „Korányi"-ba én is. Itt más magamfajta kollegával is találkoztam. Úgy látszik, az ilyen póruljárt sofőrök száma az utóbbi időben elég jelentős."

Ez az eset, akárcsak a mi történetünkben szereplő öreg sofőr esete is intő jel! Arra mutat, hogy nem csak szakmai, hanem egyenesen közérdek az ilyen veszélyes rosszullétek okainak kikutatása, és a megelőzés módjának mennél szélesebb körben való megismertetése. Ez a cél vezetett bennünket, amikor felkerestük az alsóerdősori „Korányi" Kórház Baleseti Belgyógyászati Osztályának vezetőjét, aki erről a problémáról a következőket mondotta:

— Mi okozhat ilyesfajta és a sofőrségnél szinte foglalkozási betegségnek tűnő ártalmakat? Az ilyen rosszullétek általában a kapkodva evéstől, az állandó hideg koszttól, a különböző rosszvízű kutakból való víztől, az eltett főtt ételek fogyasztásától keletkezhetnek. A patentlábasba melegen vagy langyosan zárt, de egyébként frissen főtt étel is megárthat. Csak kihűlt állapotban szabad a lábast lezárni. Se rántottát, se más ételt nem szabad kenyérszeletek közé, szendvicsszerűen csomagolni. A főtt császárhús, a főtt sonka, a fejhús, a kenőmájas, a bácskai és a disznósajt — útravalóul —, főleg helytelen tárolásuk esetén, könnyen ártalmas lehet. Főzeléket, főtt tésztát, levesféléket sem ajánlatos útra vinni. A magas víztartalmú felvágottak — főleg nyáron — a nem ajánlott ételek közé tartoznak.

— Ezek után nyilván felmerül a kérdés: mit vigyen akkor útravalóul az a sofőr, akinek nincs módjában útközben friss, illetve frissen főzött ételeit fogyasztani? Hát a higiénikusan csomagolt tejtermékeken kívül a keménytojás, a szárazkolbász, a téliszalámi és egy hőpalackban tea — ajánlott útravalók. Az egész szafaládé már nem olyan jó; elfogyasztása előtt a héját okvetlenül le kell hántani.

— Párizsit vagy krinolint még hideg időben sem ajánlatos felszeletelve útra vinni. Csak egy darabban! Fogyasztás előtt ezeknek a végeiből le kell vágni egy-egy szeletet. A levágott szeleteket adjuk a kedvenc kutyánknak. Annak nem árt meg! De a húsnemű töltelékek burkát mindig le kell szedni.

— Akinek gyomorfekélye van, annak a fűszeres ételektől is tartózkodnia kell, mert különben póruljárhat.

— Az útra vitt élelemnél mindenkor fontos annak a tárolási módja. Ételneműt nem szabad a motor vagy a kipufogócső melege közelében tartani, hanem a gépkocsi szellős, hűvösebb részén. A konzervételeket a felnyitás után haladéktalanul el kell fogyasztani, mert hamar romlanak. Retket, gyümölcsöt hámozva vagy jól megmosva ajánlatos fogyasztani. Jobb, ha tiszta kendőbe csomagoljuk az útravalót, nem pedig műanyagba! Ez természetesen a házi csomagolásra vonatkozik. Az egyes ételneműek gyári csomagolása már nem esik kifogás alá.

— Az ételmérgezés szédüléssel, hányással, hasmenéssel, fájdalmas görcsökkel, elesettségi, tehetetlenségi érzéssel járhat. De öntudat-elvesztéssel általában nem. Persze a felsorolt tünetek közül egyik-másik esetleg elmarad.

— A helytelen táplálkozásból eredő megbetegedések különösen a vidéket járó teherautó- és buszvezetők közt gyakoriak.

— Úgy vélem, vezetői tanfolyamokon is érdemes lenne rámutatni a gépjárművezetés biztonságának és a higiénikus táplálkozás fontosságának összefüggéseire — fejezte be tanulságos tájékoztatását az osztályvezető főorvos.

A gépjárművezetőkre persze más veszedelmek is leselkednek. Ezek közül most a rossz példa követésének egyik, néha esetleg indokolható változatáról lesz szó. A 15 km/ó-s sebességkorlátozást, síkos úton, ha szabad az út, a legtöbb sofőr nem tartja be. Miért tartsam be pont én? — gondolják legtöbben. Ez az a gondolat, amelynél — ahogyan mondani szokás — helyben vagyunk!

A SEBESSÉGKORLÁTOZÁS SÍKOS ÚTON

Ez a téma is alaposabb vizsgálatot érdemel. NAGY GÉZA gépkocsielőadó azt írja: **„Előfordulhat, hogy útjaink a reáfagyott csapadéktól huzamosabb ideig síkossá válhatnak. Ha a gépjárművezetők megtartanák a 15 km-es sebességkorlátozást, akkor állandóan alacsony sebességre kapcsolva lennének kénytelenek a motort „kínozni". Ez pedig azt jelentené, hogy a használatban levő gépjárművek időnap előtt tönkremennének. De ezenfelül a sebességkorlátozás folytán bekövetkezett teljesítménykiesés is érzékenyen érinti népgazdaságunkat."**

Ez a hozzászólás elgondolkoztató! Lelki szemeink előtt látjuk a mérleg lengő karjait. Az egyik serpenyőt a Kresznek a közlekedésbiztonságot védő rendelkezései, a másikat pedig a népgazdaság el nem hanyagolható érdekei nyomják. Hogyan hozható ez egyensúlyba?

DR. FEHÉR JENŐ vállalati jogtanácsos alábbi sorai a kérdés leegyszerűsítését célozzák:

„A Kresz 38. szakaszának (1) bekezdése szerint: »Járművel mindenkor csak olyan sebességgel szabad haladni, amely mellett a jármű közlekedése biztonságos, és a vezető járművének ura maradhat.« Ez a gépjárművezetésnek egyik legfőbb alapszabálya. Tulajdonképpen az ebben a rendelkezésben foglalt követelmények miatt kell csúszós úton, a 37. szakasz (3) bekezdése értelmében, a megállapított követési távolságok értékeit az út és a fékezési viszonyok arányában megnövelni. Ezen felül s í k o s úton — a 39. szakasz (1) bekezdése értelmében — fokozott figyelemmel és különös gondossággal is kell haladni.

A síkos úton haladásnak ennyi óvórendszabállyal való alábástyázása — véleményem szerint — a közlekedésbiztonsági szempontokat teljesen kielégítheti. Ha a lakott területen — normális útviszonyok mellett — 40—50 méteres féktávolságot igénylő, 40—50 km/ó-s sebesség megengedett, miért ne lehetne — szabad út esetén — síkos, csúszós úton, 15 km/ó-nál sebesebben, mondjuk 20—30 méteres féktávolságú sebességgel is haladni? Amikor is a tapasztalat szerint a gyakorlatban amúgy sem igen tartják be legtöbbször ezt a 15 km-es korlátozást. És viszont, ha a biztonság úgy követeli, a gépjárművel — a korlátozó rendelkezés nélkül is — még ennél is lassabban kell esetleg haladni."

Vajon irányadó helyeken hogyan értelmezik a Kresznek a síkos útra vonatkozó sebességkorlátozó rendelkezését?

Megkérdeztük a kérdés egyik ismert szakértőjét, CSISZÁR IMRE gépészmérnököt, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium főelőadóját: hogyan látja e problémát?

Kérdésünket így tettük fel: A fenti hozzászólásokban kifejtettekre tekintettel mi a felfogás azzal a gépjárművezetővel szemben, aki a korlátozó rendelkezés ellenére szabad, síkos úton, 15 km/órás sebességnél gyorsabban halad, és szabálytalanul elébe kerülő személyt elüt, illetve hasonló módon elébe kerülő járművel ütközik össze? A sebessebben haladó gépjármű vezetője elkövette-e a veszélyeztetés cselekményét?

Íme a válasz:

— Ez a probléma csak látszólag áll fenn. A „csúszós" és a „síkos" szavak nem azonos fogalmat fejeznek ki. Amikor azt mondjuk, hogy az út c s ú s z ó s, akkor a gyalogos óvatosabban, de lépkedhet. Amikor azonban az úttest s í k o s, akkor az óvatosság már nem elegendő, hanem homokot kell szórni a járdára.

— Az AM olvasói éppen ebben a rovatban kaptak legutóbb tájékoztatást a „csúszó súrlódási tényező" fogalmáról.

— Normális útviszonyok esetén ennek számértéke 0,5. Csúszós út esetén csökken ez az érték. Amikor a csúszó súrlódási tényező a 0,1—0,05, azaz 1/10—5/100 körüli értékre lecsökken, akkor a magyar szóhasználat már nem csúszósnak, hanem síkosnak mondja az útat. Az így értelmezett síkos úton a 15 km/órás sebességnél lesz olyan hosszú a féktávolság, mint a normális útviszonyok mellett megengedett sebességnél.

— Tévesen értelmezi a Kreszt, aki olyan értelmet tulajdonít a szóban levő 15 km-es sebességkorlátozó rendelkezéseknek, hogy azt olyan esetben is be kell tartani, amikor a súrlódási tényező, bár alacsonyabb a normálisnál, de nem romlott le még annyira, hogy az útviszonyok „síkos"-nak minősülnek. Ilyen követelményeket ugyanis sehol a világon nem támasztanak, és ésszerűen nem is lehet támasztani.

— Hogy a készülő új Kreszből nem marad-e ki ez a 15 km-es sebességkorlátozó rendelkezés? Nézetem szerint az erre a korlátozásra vonatkozó rendelkezéseket — az előbbiek értelmében — félre nem érthető szabatossággal kell majd megszövegezni.

A b í r ó i g y a k o r l a t viszont a csúszósság és síkosság fogalma közt általában nem tesz különbséget.

A bíróság előtt tudott dolog, hogy a Kreszben a síkos úton haladás esetére előírt 15 km/ó sebességkorlátozást a gépkocsivezetők — kisebbmérvű síkosság esetén — általában nem tartják be. Ennek betartását — amint ezt az előbbi nyilatkozat is hangsúlyozta — a népgazdasági érdekek szem előtt tartása folytán — nem is lehet minden esetben igényelni. A gyakorlatban kétségtelenül érződik a szóban levő sebességkorlátozásra vonatkozó valamely rugalmasabb jogszabály hiánya.

A bíróság a síkos, csúszós úton ez idő szerint érvényben levő, 15 km-es sebességkorlátozásra vonatkozó rendelkezések keretében a csúszósság, a síkosság kérdését nem mereven, hanem mindenkor rugalmasan bírálja el. Annak a kérdésnek a megítélése során, hogy szükséges volt-e a 15 km/órás sebességgel vezetés, gondosan értékeli az úttestre, a gépjárműre, a forgalmi viszonyokra és a féktávolságra vonatkozó valamennyi adatot.

A bírósági gyakorlat tehát lépést tart az élettel, és annak követelményeihez a jogszabályi rendelkezések merevségeinek áthidalásával alkalmazkodni igyekszik.

A fentebb kifejtetteknek, valamint a beérkezett szakavatott hozzászólásoknak figyelembevételével fogjuk az AM következő számában kielemezni azt, hogy a baleseti történetünk szereplői közül ki, milyen cselekményével vagy mulasztásával szegte meg a foglalkozásának szabályait. Egyidejűen a baleset színhelyén javasolt forgalmi átrendezés kérdését is megtárgyaljuk. Ezekhez a kérdésekhez hozzászólások még május 14-ig beküldhetők.

Dr. Dárday József

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com



Rajt előtt. Balra: Máthé Sándor



Harangvölgyi előzi az 500-as Matchless-szel ugyancsak igyekvő Roman Brindát

Pannonia cross sikerek Ausztriában

Zuhogó eső áztatta az ausztriai Hornsteint a nemzetközi cross verseny előtti napon. Ekkor érkezett, a Bécstől mintegy 40 km-re fekvő helységbe a magyar versenyzők csoportja. (Az osztrák határon hosszasan kellett várakozniok, mert a rendszám nélküli versenymotorok útipapírjait reklamálták a vámőrök és ezek hiánya miatt az edzésre tervezett időt a határsorompónál töltötték el.)

Másnapra mintegy 25—30 000 szurkoló dacolt a csípős széllel, amely nagyjában felszárította a laza talajt. A rajt előtt pályaismerkedés céljából néhány kört „kóstoltak" a magyarok, — aminek alapján rögtön felemelkedett a Pannoniások ázsiója. A rendezőség stopperjei szerint a pesti fiúk lettek a kategóriájuk favoritjai, annak ellenére, hogy kelet- és nyugat-német, csehszlovák és természetesen osztrák versenyzők is rajthoz álltak, lévén ez a verseny az osztrák bajnokság futama.

Mire a negyedliteresek versenyére került a sor, az 1400 méteres, nagy szintkülönbségű, helyenként roppant meredek pálya talaja felszikkadt. Több mint 30 versenyző állt a széles rajtvonalhoz, ahonnan elég jól kerültek el a Pannoniások. Néhány kör után Harangvölgyi már a 2. helyen nyargalt, amikor egy osztrák versenyző, az egyik lassú kanyarban beleszaladt Harangvölgyi motorjának hátsó kerekébe. Ettől kezdve a Dózsa versenyzője mind lassabb köröket futott. Csak a futam végén derült ki, megszorult a hátsófék. A bolyba szorult Máthé mind jobban előre verekedte magát, és végül is negyedikként ért a célba. Harangvölgyi 6., Németh Emil 7. és Hollós 9. lett.

Harangvölgyi ismét rajthoz állt az időközben kijavított Pannoniájával a 350-esek futamán. Közel negyven indulója volt ennek a versenynek és a Dózsa bajnoka remek hajrájával az előkelő 3. helyen végzett.

Élénk érdeklődés előzte meg a félliteresek futamát, hiszen a komoly cross BSA-k, Matchless-ek, Velocette-k között ott állt a kéthengeres Pannonia is. Ott izgult az egész magyar különítmény, szívdobogva szurkoltak Máthé Sanyinak. A rajt jól sikerült. Lilatrikós bajnokunk derekasan küzdött ellenfeleivel, és a Pannonia sem hozott szégyent a magyar iparra. Az élen száguldott Máthé, amikor a motor hátsó lánca elszakadt. A félcolos lánc nem bírta továbbítani a 40 lóerőt. Így ment füstbe a biztosnak látszó magyar győzelem.

A csorbát Harangvölgyi köszörülte ki. A nagy mezőnyben — 250-es Pannoniájával — ismét a 3. helyet biztosította. A lelkes osztrák közönséget már az előző futamokban is „megfőzte" a mindig mosolygó magyar fiú, képzelhető, hogy ezek után miként zárta szívébe a pompásan motorozó Harangvölgyit.

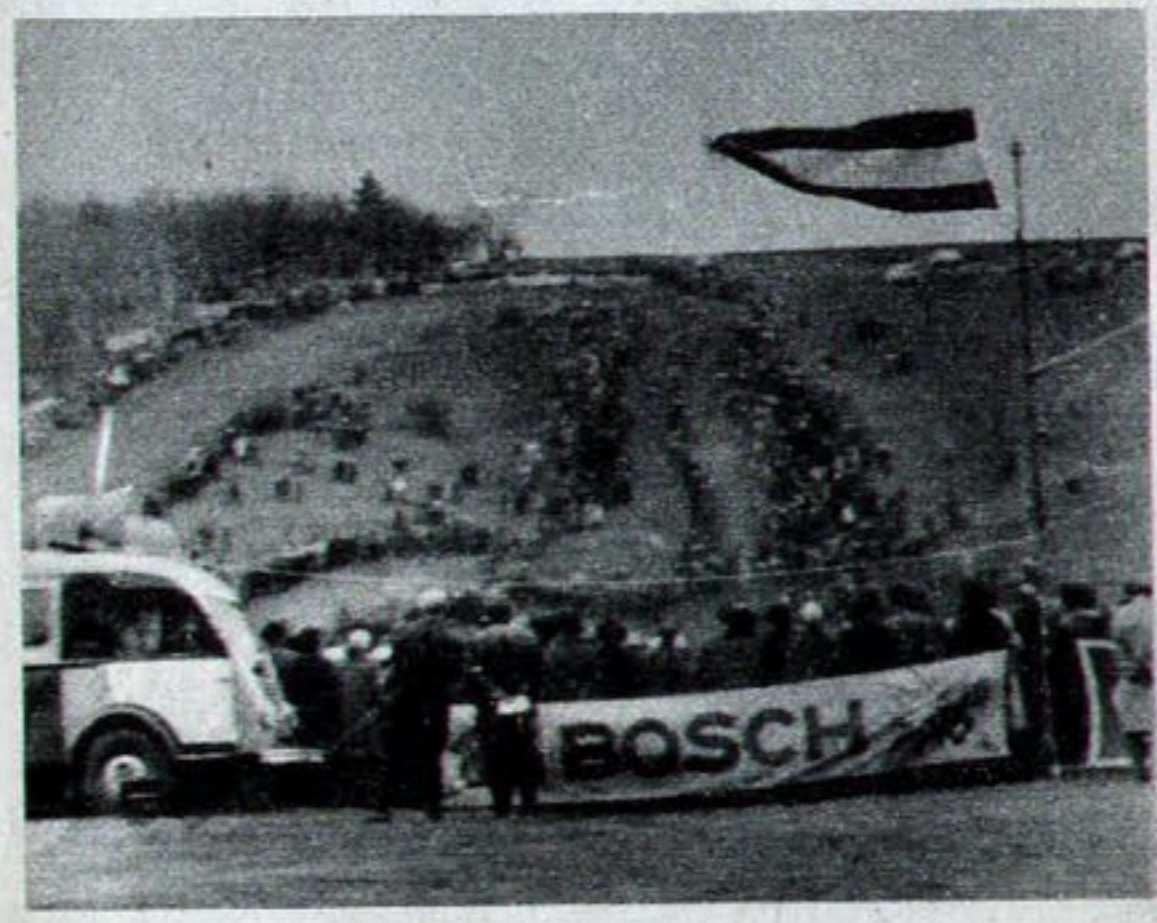
Az „evéssel jön meg az étvágy" elve alapján ismét rajthoz állt a Dózsa cross bajnoka. Ugyanis valamennyi géposztály első négy helyezettjének rendeztek egy összevont futamot, amelynek alapján Harangvölgyit is megillette — a két 3. helyért — a rajt. A magyarok nem sokat vártak Harangvölgyitől, hiszen néhány óra alatt ez lett volna a Pannonia 4. rajtja. De a Motorkerékpárgyár részéről jelenlévő Vigh Endre nemcsak a versenyzőben bízott, hanem a motorban is, és annak gyors átvizsgálása után Harangvölgyi „tanár úr" ott állt a rajtnál. Lesz, ami lesz...

A húsz motor, (merthogy 175-ös géposztály is van Ausztriában) vadul iramodott neki, a közönség hangos biztatásától kísérve. A magyar fiú élete egyik legnagyobb versenyét futotta. Oroszlán módjára küzdött, minden centiméterért harcolt, mintaszerűen használta ki a csak pillanatokra kínálkozó előzési alkalmakat. Nem is maradt el az eredmény. Csupán egy cross BSA tudta megelőzni a célban, a Pannonia második lett. (Erre még Harangvölgyi sem számított.) A tárgyilagos osztrák sportbarátok lelkesedése nem ismert határt, olyan ünneplésben részesítették a magyar versenyzőt.

Nem „magyarázkodásként" még csak annyit kell elmondani, hogy az osztrák szövetség meghívása későn érkezett, és ezért nem tudtak jobban felkészülni a motorokkal. És, hogy egyáltalában nyélbe lehetett ütni ezt a vendégszereplést, azt kizárólag a gyár vezérigazgatójának és igazgatójának lehet köszönni, akik személyesen intézkedésükkel tették lehetővé a gyors felkészülést és elutazást.

A pálya egyik nehéz szakasza

(Szemanek Rezső felvételei)



Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

SZÉRIÁBÓL *cross motor* (3)

Miután a szükséges előkészületeket megtettük, hozzáfoghatunk a motor összeszereléséhez. Nagyon fontos a jó minőségű csapágy: a főtengelynél 6203-as, a sebességváltónál 6202-es csapágyakat alkalmazunk. A behelyezéshez a motorházfeleket 80—90 C°-ra hevítsük fel.

Az összeszerelésnél nagy figyelmet kell fordítani a belső alkatrészekre, a kopottakat ki kell cserélni. A főtengely kúpjainak állapota hibátlan legyen, nehogy a fogaskerekek, vagy a mágnes lendkereke helytelenül illeszkedjék azon. Ugyanis ha a kúpon nem ül helyesen a mágnes lendkereke, egyrészt kiegyensúlyozatlanság lép fel, másrészt veszélyessé teszi az ék állapotát. Nagy gonddal végezzük a tengelyek kihézagolását, mert a szorulás, vagy a túl nagy játék kárt okozhat. (Lásd az előző cikket.)

A MOTOR VEZÉRLÉSE

Az osztótárcsa felszerelését ismertettük már. A beállítást most az eredeti dugattyúval végezzük (a dugattyúgyűrűket még ne szereljük fel).

Megkeressük a dugattyú felső holtpontját és beállítjuk az osztótárcsa „0" pontját. A felső holtpontról indulva, a vezérlési diagramnak megfelelően 100°-nál kell lennie a kipufogórés felső élének, 114°-nál a felömlő felső élének. Amennyiben ezek az értékek helytelennek mutatkoznak, a henger alatt levő tömítés (papír) vastagságával korrigálunk. A szívó méretét a felső holtponttól 76°-ra állítjuk és a szívó alsó szélénél ceruzával megjelöljük a dugattyút, amelynek hosszából a szívó-oldalon lefűrészelünk a jelölésig, majd egy tűreszelővel leélezzük. Még egyszer ellenőrizzük a fokolást és megnézzük a dugattyú állását derékszögben, majd beillesztjük a dugattyúgyűrűket, vigyázva arra, hogy azok hézaga ne legyen kisebb, mint 0,25 mm; ugyanis a hőkiterjedés következtében a gyűrűk beszorulnak. A hézag azonban ne legyen több 0,35 mm-nél, mert ez esetben nagyobb lenne a részveszteség, ez pedig csökkentené a motor volumetrikus hatásfokát. A henger és a hengerfej végleges felszerelése után megmérjük a kompressziót. Ehhez egy kcm beosztású mérőedény szükséges, amelyet megtöltünk olajjal. A motor dugattyúját a felső holtpontra állítjuk és az olajat a mércéből betöltjük a gyújtógyertya furatán úgy, hogy menetének egyharmadáig érjen. Minthogy a betöltött olajmennyiséget a mércén leolvashatjuk, a megmaradt rész levonása után a betöltött mennyiség egyszerű kivonással megállapítható. Ezen „V_c" értékkel a kompresszióviszony meghatározható. A kétütemű versenymotoroknál a geometriai sűrítési viszonnyal számolunk, melynek értéke:

$$\varepsilon = \frac{V_h + V_c}{V_c} = \frac{V_h}{V_c} + 1$$

A fenti egyenletből:

ε = a kompresszióviszony

V_h = a lökettérfogat

V_c = a kompressziótérfogat

A lökettérfogat:

$$V_h = Fs = \frac{d^2\pi}{4} s$$

$$V_h = \frac{5{,}4^2 \cdot \pi}{4} \cdot 5{,}4 = 123{,}5 \text{ cm}^3$$

A mérés alapján a betöltött olajmennyiség (a kompressziótérbe) a dugattyú holtponti állásánál:

$$V_c = 14{,}5 \text{ cm}^3$$

Ezekkel a kompresszióviszony:

$$\varepsilon = \frac{123{,}5}{14{,}5} + 1 = 9{,}5$$

A kompresszióviszony értékét (cross versenymotoroknál) ε = 88,5—10-ig kell megválasztani.

Löket-térfogat V_h kcm	Kompresszió-térfogat V_c kcm	Kompresszió-viszony ε : 1	Löket-térfogat V_h kcm	Kompresszió-térfogat V_c kcm	Kompresszió-viszony ε : 1
123,5	25	5,94 : 1	123,5	17	8,27 : 1
123,5	24,5	6,04 : 1	123,5	16,5	8,5 : 1
123,5	24	6,15 : 1	123,5	16	8,72 : 1
123,5	23,5	6,26 : 1	123,5	15,5	8,97 : 1
123,5	23	6,36 : 1	123,5	15	9,24 : 1
123,5	22,5	6,48 : 1	123,5	14,5	9,5 : 1
123,5	22	6,62 : 1	123,5	14	9,83 : 1
123,5	21,5	6,75 : 1	123,5	13,5	10,15 : 1
123,5	21	6,88 : 1	123,5	13	10,5 : 1
123,5	20,5	7,08 : 1	123,5	12,5	10,87 : 1
123,5	20	7,18 : 1	123,5	12	11,3 : 1
123,5	19,5	7,36 : 1	123,5	11,5	11,75 : 1
123,5	19	7,5 : 1	123,5	11	12,2 : 1
123,5	18,5	7,68 : 1	123,5	10,5	12,75 : 1
123,5	18	7,87 : 1	123,5	10	13,35 : 1
123,5	17,5	8,05 : 1			

A kompresszióviszonyt a fentieknek megfelelően, mérés és a táblázat alapján megállapítjuk. Amennyiben a lökettérfogat nagyobb, mint 123 kcm, az elmondottak szerint számítjuk ki. Amennyiben a kompresszióviszonyt meg akarjuk változtatni — csökkenteni, vagy növelni —, az alábbi számítást kell elvégezni:

$V_{c1} = \frac{V_h}{\varepsilon_1 - 1}$ kcm, melyben ε_1 = a tényleges kompresszióviszony,

V_{c1} = a tényleges kompressziótérfogat.

Az előző példánkban ε = 9,5 értékkel, ezt ε_1 = 10 kompresszióviszonyra akarjuk változtatni, mellyel a tényleges kompressziótérfogat:

$$V_{c1} = \frac{V_h}{\varepsilon_1 - 1} = \frac{123{,}5}{10 - 1} = 13{,}6 \text{ kcm}$$

Ahhoz, hogy ε = 9,5-ről ε = 10-re változtassuk a kompresszióviszonyt, a kompressziótérfogatot az alábbi értékkel kell megváltoztatni:

$$V_c - V_{c1} = 14{,}5 - 13{,}6 = 0{,}9 \text{ kcm}$$

A hengerfejet kiesztergálással süllyesztjük, vagy ha már van a henger és a hengerfej tömítés között alátétkarika, annak vastagságát csökkentjük. Az alátét anyaga alumínium, hogy a csavarok meghúzása után jó tömítést biztosítson.

A csökkenés mérete $0{,}9 = \frac{\pi \cdot D^2}{4} \cdot B$, ebből $B = \frac{0{,}9 \cdot 4}{\pi \cdot 5{,}4^2} = 0{,}393$ mm

A „B" érték az a méret, mellyel a hengerfejet süllyeszteni kell, hogy a kívánt ε = 10 kompresszióviszonyt elérjük. Bánjunk csínján a kompresszióviszony felső határával, mert ennek értéke igényeket támaszt az üzemanyaggal, az olaj minőségével, a hűtési viszonyokkal, a hengerfej kompressziótérének kiképzésével, a gyertya elhelyezésével, a gyertya hőértékével és még ezeken kívül számos tényezővel szemben.

Magas kompresszió esetén fellép a kopogás veszélye, mely erős kihatással van a motor működésére: megszűnik a motor rendes üzeme, a henger és a hengerfej túlmelegszik, a motor teljesítménye és gazdaságossága hirtelen csökken. Ebben az esetben a dugattyú is beszorulhat, sőt a dugattyúfenék is átéghet.

A kopogás fellépésének jelei:

1. Éles fémes kopogó hang a hengerben,
2. A motor túlmelegedése,
3. Kormozódás megjelenése a kipufogásnál — az üzemanyag tökéletlen elégése miatt.

Minél magasabb a kompresszióviszony, annál nagyobb a kopogás veszélye. Ezért a kompresszióviszonyt csak óvatosan szabad növelni úgy, hogy az a lehető legmagasabb legyen, de anélkül, hogy kopogást okozna.

A nagymértékű előzetes sűrítés és az ezáltal előidézett hőemelkedés a kompressziótér átforrósodott részeivel a keverék gyors felhevüléséhez vezet. Ennek folytán öngyulladás, vagy kopogás következik be. Az öngyulladás rendesen a felső holtpont előtt jelentkezik és a csilingelő hangú „kopogástól" eltérően tompa ütéseket hallat, majd a motor hirtelen lefékeződik. Ez a jelenség azt a benyomást kelti, mintha a dugattyú beszorult volna. Ha a motort kissé hűlni hagyjuk, az tovább működik, de a jelenség újból és újból megismétlődik, mindaddig, míg a kompresszióviszonyt nem csökkentjük.

A fenti két tünet legtöbbször együtt szokott jelentkezni. A nagy kompresszióviszonnyal dolgozó motor egyik hasznos tulajdonsága a keverék égési sebességének növekedése, viszont hátrányos tulajdonsága a robbanónyomás hirtelen emelkedése, ami lényegesen kihat a forgattyústengely és az erőátviteli részek élettartamára. Látható jele a 125 kcm-es Csepelnél a főtengely 3 futócsapágyának kékülése, ugyanez jelentkezik a hajtórúd alsó futófelületén is. A fentiekben leírt káros jelenségek megelőzésére csökkenteni kell az előgyújtás mértékét. A 8,5—9,5-ig terjedő kompresszióviszony esetén az előgyújtás nem lehet nagyobb 2,7—3,2 mm-nél.

A magasabb kompresszióviszonyú motorhoz nagyobb viszkozitású olajat használjunk, éspedig repülő-, vagy ricinusos Castrol-olajat. Benzinben a magas oktánszámú a legalkalmasabb. Döntő a gyertyatípus kiválasztása is: a gyertyatípus hőmérséklete ne legyen magasabb, mint a leégetéshez szükséges hőfok. (Ellenkező esetben korai gyújtás jön létre.) A legcélszerűbb a Bosch 225—310-ig terjedő hőértéket alkalmazni.

JUHÁSZ JÁNOS és **HAMAR ZSIGMOND**

STUMESZ LIPÓT

Soha többé nem látjuk a versenypályák mentén a magyar motorkerékpársport felejthetetlen „Stumi bácsiját". Elment közülünk.



Ezt a korát meghazudtolóan mozgékony, ízig-vérig sportembert egy alattomos betegség ragadta el 66 éves korában. Váratlan halála pótolhatatlan veszteséget jelent sportunknak, amelynek áldozatos és hű katonája volt. Fáradságot nem ismerve szervezett, oktatott, nevelt, és ha kellett harcolt a szeretett ügyért, a motorsportért, a fiatalságért. Csodálatos munkabírásánál csak népszerűsége volt nagyobb. Az ország határain túl is jól ismerték, tisztelték ezt a fehér hajú, de ifjú szívű sportembert.

Búcsúzunk Tőled derék barátunk, és igérjük, nem felejtünk el.

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

Premier a Farkashegyen

Kisebb ünnepnek is beillett a motorsport-világot meghódító versenyág, a moto-cross új létesítményének, a farkashegyi pályának avató versenye. A nálunk már évek óta vajúdó kérdés megoldódott ezzel a vadregényes csillebérci tereppel. Az új, 2100 méteres pálya kettős főerénnyel dicsekedhet: 1. sportszempontból a 21 természetes és művi akadályával nemzetközi elismerésre is számot tarthat; 2. a közönség szempontjából — áttekinthetősége miatt — kitűnő. Egy kérdés marad csak nyitva: miként viselkedik a talaj esős időben? (Na de minden jó nem is lehet együtt.)

A versenyről szólva, mindjárt bevezetőben megállapíthatjuk: felejthetetlen volt. A kis kategória élmenői magukkal ragadták a mintegy 10 000 főnyi közönséget. *Nagy Gyula, Hamar Zsigmond* és hát a lehetetlent is megpróbáló *Szabó II. László* olyan crossozást mutattak be, amelyet tanítani kellene. Szólni kell még *Gál és Petró* viaskodásáról, valamint a hódmezővásárhelyi fiatal *Técsi Lászlóról*. Valamennyien Danuvián mutatták be tudásukat.

A Pannoniák és a Jawák összecsapásából a magyar motor került ki győztesen. De ez a diadal nem volt teljesen meggyőző. Ha nem *Harangvölgyi* ül a Pannonián, akkor bizony a kitűnően motorozó nyíregyházi *Nemes Sándor* révén a Jawa oldalára billent volna a mérleg, aki még *Máté Sándort* is maga mögé tudta utasítani. A dícséret hangján kell megemlékezni a nemrégen vidékről felkerült *Aranyossi Istvánról*, aki klub- és márkatársát, a sokszoros bajnokot, *Hernádi Andrást* vezetgette a 15 körön keresztül.

A másik futamban, a 350-esben is *Harangvölgyi*, a „tanár úr" jeleskedett a 265 kcm-re felfúrt Pannoniáján, amelylyel megszerezte a Dózsának a második győzelmet. (Ebből ismételten kitűnik, hogy a crossnál nem annyira a motor, mint sokkal inkább a versenyző képessége a döntő.) A tavaly feltűnt *Podonyi Ferenc* valóban szépen motorozott, de nem tudta megszorítani kéthengeres és nagyobb hengerűrtartalmú Jawájával a klasszikusan crossozó „tanár urat". *Hollós István* itt mutatta be az új 280 kcm-es Puchját — részleges eredménnyel. Ebben a futamban is megmutatták növekvőben levő oroszlánkörmeiket a vidékiek, a szolnoki *Kulcsár Gábor* révén.

A verhetetlen *Máthé Sándor* 500-as BSA-jával egy kört „adott" ellenfeleinek. A félliteres kategória bajnoka erőlködés nélkül győzött. Az az érzésünk, hogy hasonló sikert ért volna el a kéthengeres Pannoniával is.

A legnehezebb feladat előtt az oldalkocsisok álltak, mert a nehéz terep túl sokat kívánt a motoroktól, különösen a helytelenül áttételezettektől, mint például a szombathelyi *Cseri—Devecseri* pár Pannoniájától. A szolnoki *Polacsik—Karkecz* kettőst a sűrűn leugró lánc ütötte el a megérdemelt helyezéstől. A futamot könnyen nyerte az oldalkocsiból a BMW nyergébe ült *Berta Lajos* és *Bánfai János* a szolnoki *Cserhalmi—Mondok* (Jawa 350) előtt.

A tülekedő tömegrajt sodrában *Németh Emil* bukott, és a lendület hevében többen keresztül hajtottak rajta. Koponya- és gerincsérülést szenvedett, Állapota nem súlyos.

*

Amint a pálya „atyja" és a verseny karmestere, *Mester Tivadar* elmondta: az útvonal kialakításához nagy segítséget kaptak a honvédségtől. A sportszerető kiskatonák derekasan dolgoztak, akárcsak a cross versenyzők némelyike. Úgy tervezik, hogy az egykori hangárok egy részét megkapják tárolónak, műhelynek, amikor is cross-stadionná alakítanák a pályát, olyannyira, hogy Európa-bajnokságot is lehessen ott rendezni.

— ergyé —



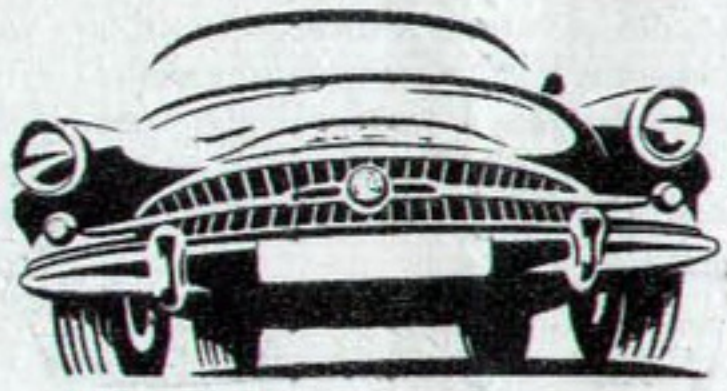
Ha csak két körön át, de mégiscsak az élen repeszlett a nyíregyházi Nemes Sándor. Mögötte a későbbi kategóriagyőztes, Harangvölgyi András. Nemes, az utánpótlás egyik legjobbja, bizonyára okoz még néhány meglepetést...
(Rózsa György felv.)

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

AUTÓ SERVICE ÉS GÉPJÁRMŰJAVÍTÓ KTSZ.

MINDEN TÍPUSÚ
MOTOR, KAROSSZÉRIA
GÉPJÁRMŰJAVÍTÁS
FÉNYEZÉS, KÁRPITOZÁS



BUDAPEST, VIII.,
VAJDAHUNYAD UTCA 35. SZÁM
TELEFON: 338-926, 138-472

AUTÓMŰSZEREK JAVÍTÁSA

Lökésgátlók és emelők javítása.
Kilométeróra, meghajtóspirál és meghajtófogaskerék, olajmanométer, távhőmérő, benzinmérő, ampermérő javítása és szerelése kisipari műhelyemben garanciával

MESZES TÓTH JÓZSEF
műszerész mester
Budapest, XIII., Angyalföldi út 4.
(Dózsa György út sarok)
Telefon: 405-656

ÖRÖKGARÁZS

Villányi útnál eladó
Azonnal elfoglalható
Telefon: 256—475

Keravill

értesíti kedves vásárlóit, hogy korszerűen átépített

külföldi járműalkatrészek szaküzletét

Budapest, VI., Liszt Ferenc tér 2. sz. alatt

megnyitotta

Telefon: 420—367

Szakmai tanácsadás. Vidéki vásárlóink megrendelését utánvéttel szállítjuk

Bővült Budapesten a szervízkapacitás!

A IV. számú AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT, Bp., XIII., Lehel utca 25.

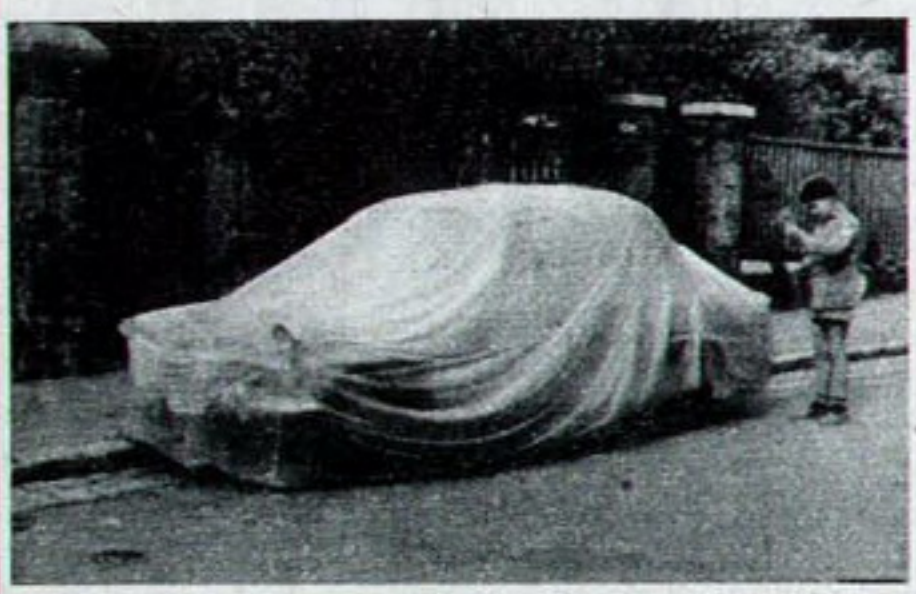
Újabb szervíz- és mosóállást helyezett üzembe, s a hozzá tipizált Skoda, IFA, GAZ gépkocsikon felül szabad kapacitása erejéig

két műszakban vállalja mindenféle típusú személygépkocsi szervízápolását

Előjegyzés a munkafelvételnél. Tel: 200-628, 200-825

Ne hagyja ázni, rozsdásodni autóját, motorját!

Készíttessen műanyag takarót



a

Gyorsszolgálat

Kisz-nél

Budapest, IX., Üllői út 115.
Telefon: 130-459

Minden típusú személygépkocsira tetőre szerelhető **CSOMAGTARTÓT** készítek. **RÉTI**
Budapest, XIII., Hegedüs Gy. u. 2/b.
Telefon: 111—465

SZAKKÖNYV ÚJDONSÁG!

Ternai Zoltán:

ÖNMŰKÖDŐ GÉPKOCSI TENGELYKAPCSOLÓK ÉS SEBESSÉGVÁLTÓK

228 oldal ● 301 ábra + 16 színes melléklet
Ára kötve 39,— Ft

A könyv beszerezhető, ill. megrendelhető az
Erkel Ferenc Könyvesboltban
Budapest, VII., Lenin krt. 52.

Motorkerékpárokat, személygépkocsikat betakaró olcsó, lezárható

vízmentes ponyvák

ismét kaphatók a

RONGYKORONG KSZ-nél Budapest, VIII., Gyulay Pál utca 4-8

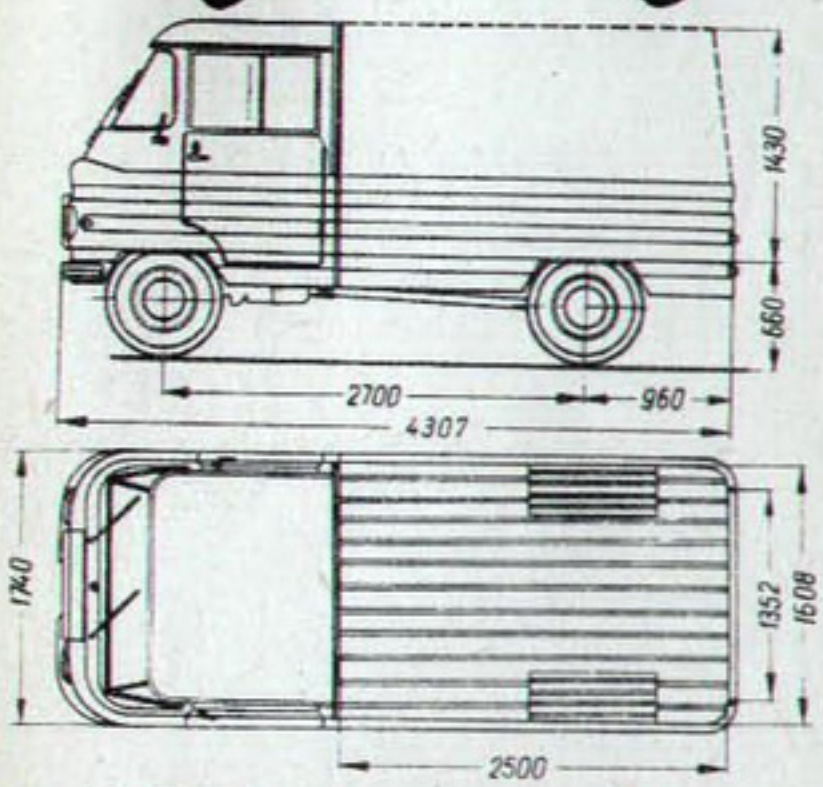
„Autó-Motor" — Felelős szerk.: B. Pór Ibolya. — Megjelenik havonta kétszer, 1-én és 15-én. — Szerkesztőség: Budapest, V., Bajcsy-Zsilinszky út 22. V. em. — Levélcím: Budapest 53., Pf. 155. — Telefon: 112—888. Felelős kiadó: Solt Sándor. Kiadja a Műszaki Könyvkiadó (V., Bajcsy-Zsilinszky út 22. Telefon: 113—450.) — Terjeszti a Magyar Posta. Előfizetés a Posta Központi Hírlapirodánál, (V., József nádor tér 1. tel.: 180—850,) és bármely postahivatalnál. Előfizetési díj negyedévre 12 Ft, fél évre 24 Ft, egész évre 48 Ft. — Csekkszámlaszám: egyéni 61 228, közületi 61 066 (vagy átutalás az MNB 47. sz. folyószámlájára). Előfizetés külföldről: a Kultúra Könyv- és Hírlap Külkereskedelmi Vállalatnál (Bpest., 62., Pf. 149), vagy a külföldi képviseleteinél.

60.10879 — Egyetemi Nyomda, Budapest, Dohány utca 12—14.

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.ludas-matyi.com

„Žuk"



Műszaki jellemzés

MOTOR: négyhengeres, négyütemű benzinmotor. Furat/löket 82/100 mm. Lökettérfogat 2120 cm³. Legnagyobb teljesítmény 3800 percenkénti fordulatszámnál 57 LE. Sűrítés 7.

MEGHAJTÁS: hátsótengely-meghajtás, száraz egytárcsás tengelykapcsoló. Sebességváltó három sebességfokozattal előre- és egy hátrakapcsolással (a 2. és 3. menet zajtalan és szinkronizált). Sebességváltókar a kormánykerék alatt.

KERÉKFELFÜGGESZTÉS: első kerekeknél független, stabilizátorral ellátott csavarrugók segítségével. Hátsó kerekek félelliptikus rugólapokon. Mind a négy kerék hidraulikus lökésgátlóval van ellátva.

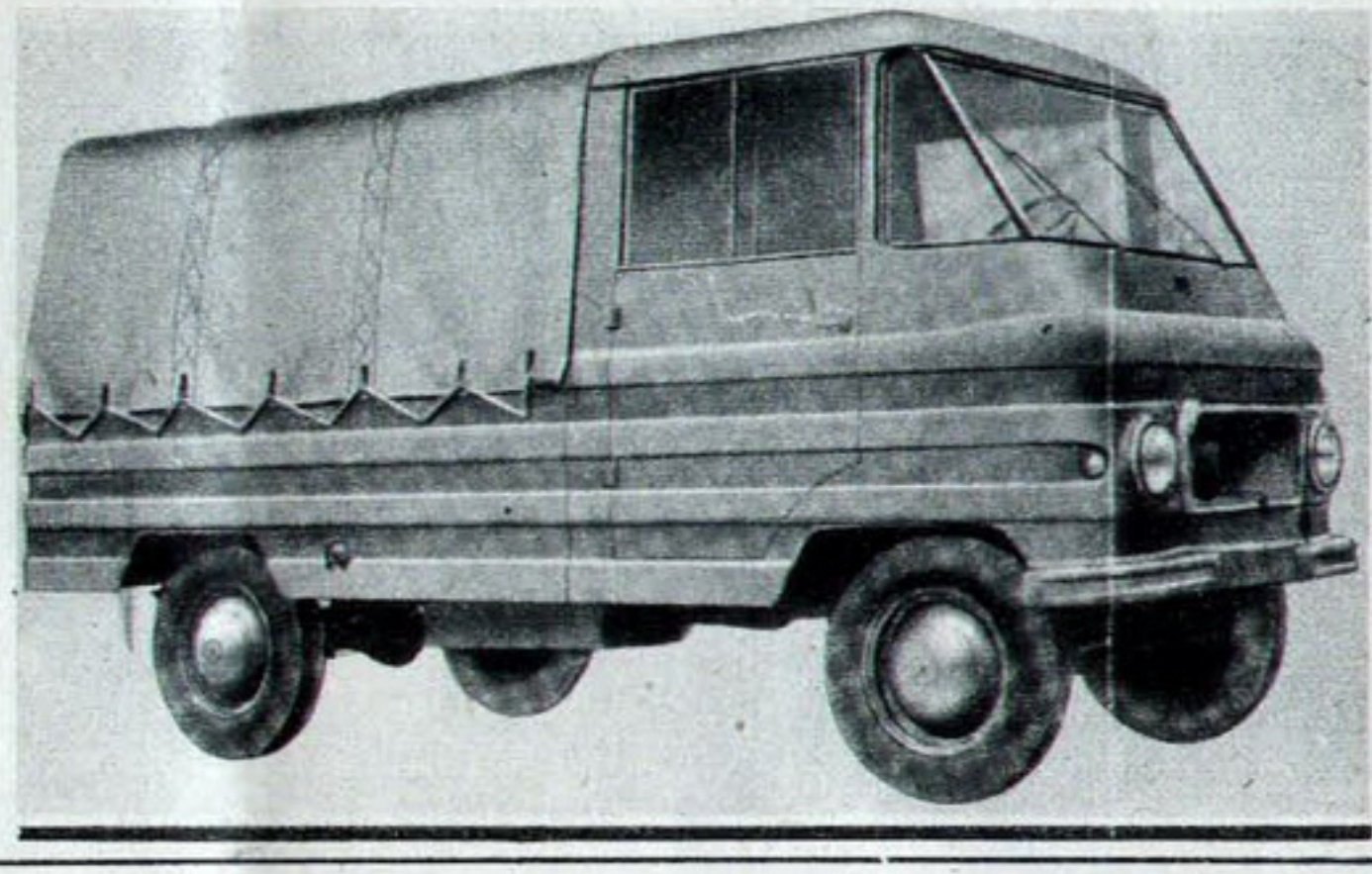
KORMÁNYMŰ: globoidcsigás csigakerékkel. Kormánykerék baloldalt nyert elhelyezést.

FÉKEK: hidraulikus lábfék mind a négy kerékre. Mechanikus kézifék a hátsó kerekekhez.

KEREKEK: tárcsás kerekek. Abroncsozás 6,50X16, ill. 6,00X16.

MERETEK ÉS SÚLY: hossz: 4310 mm, szélesség 1765 mm, magasság 2095 mm, keréktáv 2700 mm, nyomtáv elöl/hátul 1364/1362 mm. Hasznos tér hossza 2470 mm, szélessége 1600 mm, magassága 1430 mm. Fordulatsugár 6,3 m. Önsúly 1350 kg. Hordképesség 900 kg.

ÜZEMI ADATOK: legnagyobb sebesség 95 km/óra. Üzemanyag-fogyasztás 100 km-ként 12,5 liter.



Motoimport

Lengyel Külkereskedelmi Vállalat

Warszawa, Przemisłowa 26.
Lengyelország
Postafiók 365, Sürgönycím:
MOTORIM Warszawa

Tekintsék meg gyártmányainkat a Budapesti Ipari Vásáron a Lengyel Pavilonban!

PANNONIA DANUVIA **PANNI** BERVA **JAWA**

valamint az összes külföldi motorkerékpárok (SIMSON, AWO, K-55, K-175)
és a BUDA 175, TÜMMLER és NIXE **csónakmotorok garanciális javítása:**

KER-MOT

MOTORKERÉKPÁRJAVÍTÓ KTSZ
XIV., GIZELLA ÚT 20. Telefon: 296—265, 297—697.
Garanciális javításokon kívül vállalja alanti szakműhelyeiben — korlátozottan rövid határidőre — az alábbi javításokat:

Motorkerékpárjavító részlegek:

VIII., Nagyfuvaros u. 16. Tel. 339—245.
VI., Hajós u. 20. Tel. 310—414.
XX., P.-E. Kossuth L. u. 22. Tel. 145—488.
IV., Újpest, Árpád út 95. Tel. 492—554.
XIV., Gizella út 20. Tel. 296—265.
IX., Mester u. 13. Tel. 139—317.
XIII., Hegedüs Gyula u. 73. Tel. 205—101.

Panni- és Berva-motorok javítása:

Gizella út 20., Újpest, Árpád út 95. és P. E., Kossuth L. u. 22. alatti részlegeinkben történik.

Garázs-zsírzók, mechanikus **és olajemelők javítása,**
VII., Marek József u. 22. Tel. 229—869.

Hengerfúrás, dugattyúkészítés, főtengelygörgőzés, fogaskerekek speciális készítése (Gépműhely):
VII., Vörösmarty u. 5. Tel. 424—318.

Különféle lökésgátlók, autó- és garázskompresszorok, pneumatikus ajtónyitók, hidraulikus platóemelők és gépkocsiemelők **javítása:**
VII., Csányi u. 7. Tel. 220—020.

Kerékpár- és áruszállító tricikli készítés és javítás:
IX., Mester u. 13. Tel. 139—317.
XIII., Hegedüs Gyula u. 73. Tel. 205—101.

Zománcozás, kalapácslakkozás:
XXI., Csepel, Rákóczi F. u. 96. Tel. 144—541.

AUTÓ- ÉS TRAKTORHŰTŐT, BENZINTARTÁLYT
javít és készít az AUTÓHŰTŐKÉSZÍTŐ ÉS JAVÍTÓ KTSZ
Különböző típusú cserehűtők, valamint felújított hűtők állandóan raktáron
Budapest, VIII., Bacsó Béla u. 21. Telefon: 341-556

Karburátorbeállítást gépkocsin ismét vállalok
Benzinfogyasztás csökkentése
GEISZLINGER LÁSZLÓ
Bp., VIII. Tavaszmező utca 7. Tel.: 139-481

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs

www.fudas-matyi.com

1960. május 1.

Hol autók s motorok sok-sok millióit
Hordozzák utak, utcák és terek,
Hol földszülte gépek a Kozmoszt elérik
S legyőznek lassan időt és teret,
Te nagyvilág, ti dolgos emberek,
Ünnep e nap ma, ünnepeljetek!

Nemrégen volt csak, néhány tizedéve,
Hogy vörössel kezdték írni e napot,
De tovább színezte hős százezrek vére,
Kik nemcsak álmodni tudtak holnapot,
Hanem kit hit és eszme alakit,
Tenni is tudtak érte valamit.

Milliók dacoltak úri önkény ellen,
Fenyegette őket börtön és bitó,
De hirdették hiven, s papként hittek ebben:
Ha összefog a sokszáz millió,
Elsöpri majd az elnyomók nyomát,
Mint szél fújja szét a száraz út porát.

S mi „Má"-nak hivhatjuk múlt s jövő határát,
Kézzel tapintjuk hajnalunk egét,
A korszakét, melytől számitani fogják
Az emberiség új történetét,
Hol nem lesz úr és nem lesz szolga sem,
Hol nem jár senki rongyban, éhesen.

Bár utunk nem sima, amely oda vezet,
De bizonyos, hogy célhoz érünk majd,
Félvilágnyi ember fog már ehhez kezet,
S győzelmes erő az, mely tettre hajt,
Erőforrás, mely röpít felfele,
Élet motorja: Május Elseje.

REMÉNYI-GYENES ISTVÁN

Ipari Tisztítástechnika - Fortress Bt. Pécs