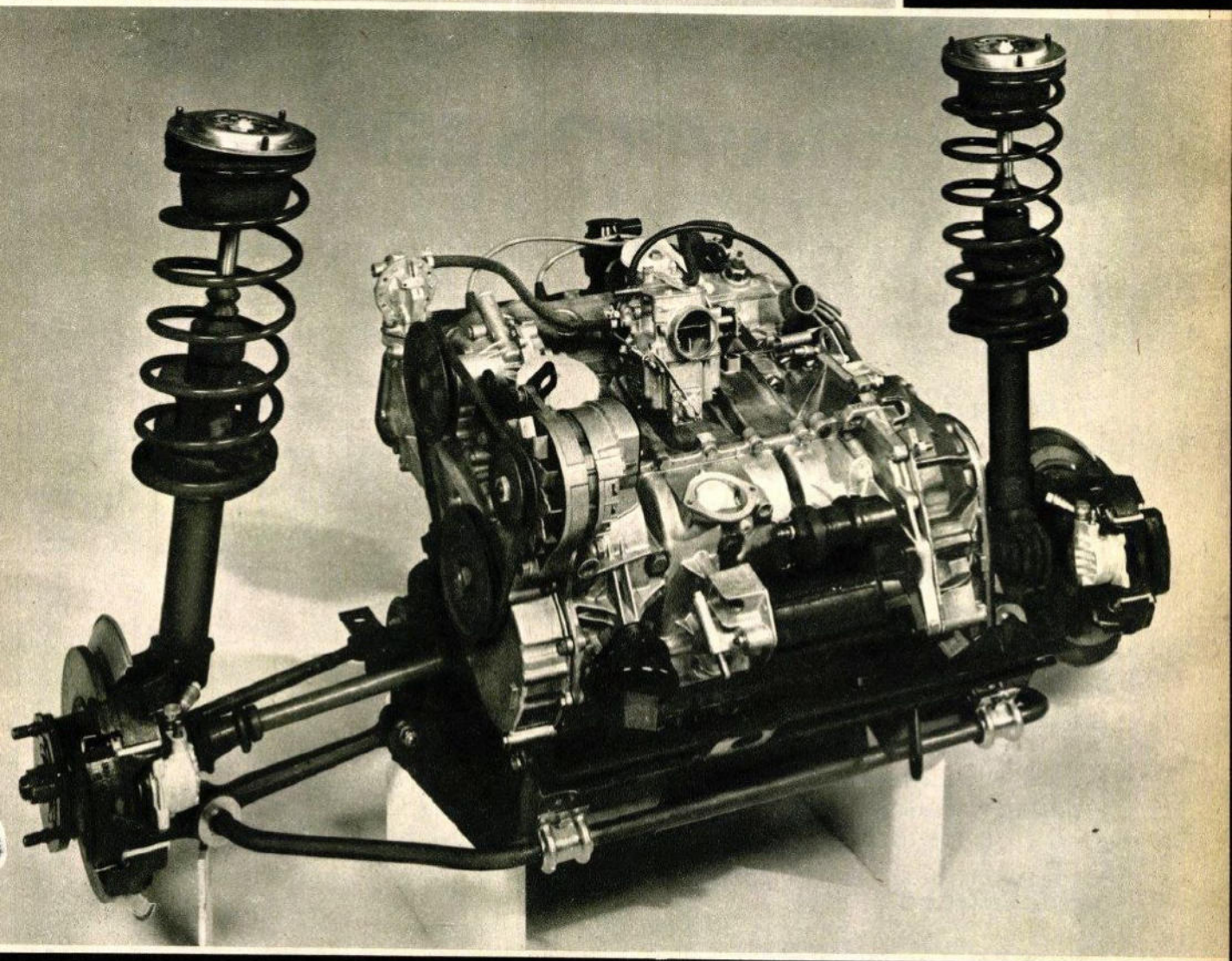


ma



autó-motor

XXV. évf.
1972. X. 21.
Ára: 3 Ft
20

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



SEMPERIT Radiál 155 SR—13

SEMPERIT Favorit Diagonál 6,15—13



HUNGAROSZERVIZ

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

Kiegyensúlyozva — felszerelés díjtalan

Vidékre utánvéttel is szállítunk

ZSIGULI-SZERVIZ
Bp. IX., Hentes utca 12—14.
Telefon: 331-391

HUNGAROSZERVIZ

OPEL-SZERVIZ
Bp. XIV., Cserei u. 8.
Telefon: 835-196

HIVATÁSOS GÉPKOCSIVEZETŐK, MAGÁNAUTÓSOK!

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

ÖRÖMMEL ÁLLUNK RENDELKEZÉSÜKRE:

ÁFOR



Véget ért a 3. Városi Forgalombiztonsági Szimpózium

Legutóbbi, október 6-án megjelent számunkban csak előzetes tájékoztatást adhattunk erről a fontos eseményről, amely éppen lapunk megjelenése idejében zajlott le. Most viszont zavarban vagyunk: hogyan is számolhatnánk be e több napos tanácskozás programjairól, az előadásokról, hozzászólásokról, a külön szekcióülések kötetlen vitáiról —, amelyek mindegyikén fizikai lehetetlenség is volt részt venni. Hiszen egyedül az előre bejelentett felszólalásokat tartalmazó könyv 440 oldal, és még csak most készül a többi hozzászólások gyűjteménye!

A Szimpózium iránt soha nem tapasztalt nemzetközi érdeklődés mutatkozott. Amíg az 1965-ös első ilyen konferencián 11 országból ötvenen, az 1968. évi második tanácskozáson 12 országból közel százan vettek részt külföldről, *ezúttal viszont már 20 országból 200 szakember tisztelte meg megjelenésével — jó részük felszólalásával is — a budapesti Szimpóziumot.* Miért? Egyrészt mert a közlekedés biztonsága világszerte égető probléma. A szakemberek tehát felhasználnak minden lehetőséget, hogy más országok tapasztalatait összegyűjthessék. Másrészt azonban nem kétséges, hogy a magyarországi tanácskozásoknak jó híre van a világban, különben nem kerestek volna fel bennünket az *USA, Nagy-Britannia, az NSZK, Ausztria, Finnország* és más, nálunk sokkal nagyobb motorizációjú országok képviselői is, hogy itt cserélhessék ki tudásukat, kutatásaik eredményeit.

Igen, a budapesti Forgalombiztonsági Szimpózium immár — amint összefoglalásában *dr. Nagy Ervin*, a Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatóságának vezetőhelyettese megállapította — *„rendszeresen megismétlődő nemzetközi vitafórummá vált"*. Amikor tehát összegezték a Szimpózium ajánlásait, ezeket a hazai és külföldi tapasztalatok egybevetésére alapozták.

Ezek az ajánlások persze a magyarországi tennivalókhoz adnak segítséget. S most a mi hatóságainkon múlik, hogyan fogadják meg ezeket a javaslatokat, hogy elérjék céljukat.

■

A JÁRMŰ-SZEKCIÓ például — a többi között — azt állapította meg: szükséges lenne az érvényes műszaki előírások felülvizsgálata, hogy ezek jobban megfeleljenek a technikai fejlődés követelményeinek.

Ki kell dolgozni a biztonsági övek bevezetésének reális feltételeit. Ez egyébként a Minisztertanács legutóbbi határozatának végrehajtását is segíteni fogja.

A Közlekedésrendészet foglalkozzék a balesetek műszaki okaival, fell kell tárni egyrészt az előforduló műszaki hibákat, másrészt a karbantartás hiányait, amelyekre a balesetek visszavezethetők.

A nálunk forgalomba kerülő új gépjárműtípusokról egyidejűleg adjanak magyar nyelvű tájékoztatókat, ilyen nélkül ne is kerülhessen új kocsi a gépjárművezetők kezelésébe. Sőt: magukon a járműveken ki kell cserélni az idegen nyelvű feliratokat.

Meg kell vizsgálni a gépjárművezetők fizikai és pszichikai megterhelésének következményeit. Ennek figyelembevételével kell felmérni a jelenlegi oktatási metodika hatásosságát.

A karbantartásra be nem szervezett típusok részére is ki kell jelölni a biztonsági szerkezetek vizsgálatára berendezett üzemeket.

A Kresz-alkotók pontosan határozzák meg a gépjármű indulása előtti teendőket, amelyek elmulasztása felelősségrevonással járhat.

A PÁLYA- ÉS FORGALOMTECHNIKAI-SZEKCIÓ megállapította, hogy bár igen nagy a balesetmegelőzési propaganda fontossága, ez nem helyettesítheti a létesítmények és a forgalomszervezés szerepét. Fel kell tehát mérni az utak hibái és a helytelen közúti jelzések miatt bekövetkezett baleseteket, hogy ezek kiküszöbölésére kellő intézkedések történhessenek.

Szükséges lenne megvizsgálni, milyen energiacsökkentő eszközökkel lehetne enyhíteni az ütközéses balesetek következményeit.

A gyalogátkelőhelyeket ellenőrizni kell, hogy azok a gyalogúthálózathoz igazodjanak.

A PSZICHOLÓGIA, SZOCIOLÓGIA, ORVOSI, JOGI ÉS EGYÉB TÁRSTUDOMÁNYOK SZEKCIÓJA a közlekedés és az ember közvetlen kapcsolataival foglalkozott. Ajánlásaival elsősorban azt szeretné megvalósítani, hogy a három év múlva tervezett következő Szimpózium középpontjában a közlekedő ember legyen, a gépjárművezetői alkalmasság és a gyalogosok hozzáállásának szemszögéből.

Addig is azonban a közlekedési propaganda hatásossága érdekében szorosabb együttműködést kellene kialakítani a közlekedésben részt vevők és a közlekedést irányítók között.

A propagandában vegyék figyelembe a reklámpszichológusok vizsgálatait.

Hatékonyabb vizsgálatok szükségesek a szenvedélyek, betegségek (alkoholizmus, gyógyszerfogyasztás stb.) hatásáról, ezek eredményeit propagálni kell.

További intézkedésekre kerüljön sor a gépjárművezetők túlterhelésének megakadályozására.

A gyalogosok számára nagyobb propaganda-reklámhadjáratra lenne szükség. Ugyanakkor fokozni kellene a szabálytalankodó gyalogosok büntetését, mert ennek elriasztó ereje még nem érvényesül eléggé.

Az ifjúság közlekedési nevelése érdekében felül kell vizsgálni az iskolai tananyagokat. Ilyen tankönyveket kell készíttetni és azokat beállítani a tantervbe. Több fiatalt kellene kiképezni és bekapcsolni a közlekedésrendészet munkájába.

■

A NEMZETKÖZI ÚJSÁGÍRÓ SZÖVETSÉG AUTÓS TAGOZATA ezúttal először kapott lehetőséget, hogy a Szimpózium keretében külön szekcióülést tartson. Ennek fontosságát az összefoglaló külön kiemelte, hiszen a közlekedési morál és kultúra elterjesztésében talán a legfontosabb a sajtó, rádió és tévé szerepe. Javítani kellene az ilyen irányú tájékoztatáson: ne maradjanak le a napi eseményekről, ugyanakkor a közlemények szakszerűbbek legyenek, és térjenek vissza az eseményekre később, amikor azok körülményei végleg tisztázódtak.

Az újságírók maguk állapították meg: szükség lenne arra, hogy a szerkesztőségek vezetői jobban becsüljék meg saját közlekedési tudósítóikat, és több helyet adjanak az ilyen cikkeknek. De különös hangsúllyal került szóba, hogy a rádió és főleg a tévé oly keveset foglalkozik a közlekedéssel. Talán felsőbb utasításra lenne szükség ennek a helyzetnek a megváltoztatására.

Az újságírók tárták fel, hogy nálunk hogyan szétforgácsolódnak a balesetmegelőzési és nevelési propaganda szellemi és anyagi erői. Egymástól függetlenül, nemegyszer egymást keresztezve működnek a különféle hivatalok és társadalmi szervek; s a rendelkezésre álló pénzösszegeket mennyivel jobban lehetne hasznosítani, ha munkájukat egyesítenék, vagy legalább összehangolnák! (Például a fővárosi tanácshoz tartozó Közúti Balesetelhárítási Tanács az életmentést szolgáló plakátjai kihelyezéséért fizetni kénytelen a főváros másik szervének — az egyéb üzleti hirdetményekhez hasonlóan. S az igazán közérdekű közlekedési filmek vetítéséért a mozikban és a tévében is reklámdíjat számítanak fel...)

■

A Szimpózium ajánlásait átküldik a megfelelő hivatalokba. De a Közlekedéstudományi Egyesület bizottságaiban együtt tárgyalnak majd mindezekről a hatóságok ott helyet foglaló képviselőivel, s így mindent elkövethetnek, hogy ezek a javaslatok megvalósuljanak. Zárszavában *Kőrösi György* vezérőrnagy, a belügyminiszter helyettese egyébként a hivatalok nevében tett ígéretet, hogy az ajánlások sorsát figyelemmel kísérik. De maga a társadalom is — amelynek minden tagját érintik ezek a javaslatok — ellenőrizheti: milyen eredményre vezet majd a közlekedési szakemberek budapesti tanácskozása.

Reményi-Gyenes István:

CSEHSZLOVÁKIAI JEGYZETEK



(Dr. Karel Helmich rajza)



A közlekedés oktatásának módszertana. Kézikönyv a pedagógusok számára



Részlet a brnói közlekedési játszótérről. Csehország 30 ilyen játszóterén hivatásos és önkéntes rendőrök segítenek a gyermekek oktatásánál

2. Balesetmegelőzési propaganda, oktatás

A közúti balesetek Csehszlovákiában is súlyos gondot jelentenek. A gépjárművek és a lakosság számához viszonyítva ugyan nem olyan megdöbbentő az arány, mint nálunk, és az emelkedő irányzat sem éri el a gépjárművek szaporodásának arányát (1971-ben a gépjárművek száma 15%-kal, a baleseteké 11,9%-kal nőtt), de a nyári hétvégeken például a miénkénél is megdöbbentőbbek az adatok: egy-egy szombat-vasárnapon 35—40 halott is marad a csehszlovákiai közutakon.

Nagy erőket összpontosítanak tehát a balesetek megelőzésére. Ennek a feladatnak a szálai a BESIP irodáiba futnak össze. Ez a Közúti Közlekedés Biztonságáért (Bezpečnost Silničního Provozu) létesített Bizottság a legszorosabban együttműködik a **Belügy-, Közlekedésügyi, Közoktatásügyi, Egészségügyi** és **Igazságügyi Minisztériumokkal,** valamint az autósokat és motorosokat ott egyaránt képviselő **Automoto Klubbal.** Mindezeknek a szerveknek a képviselői évente legalább négyszer tartanak közös megbeszélést, hogy egyeztessék a teendőket.

— Ez biztosíték arra, hogy a határozataink végrehajtása jó kezekbe kerüljön — hangsúlyozta František Hájek mérnök, a BESIP Cseh Bizottságának elnöke, amikor összeültünk prágai székházukban, hogy tájékoztathassam az AM olvasóit az ottani balesetelhárítási propaganda érdekességeiről. A beszélgetés — amelyen részt vett dr. Zdenek Svátek is, a Kresz-tudós, és dr. Karel Helmich kollégánk, a Svět Motoru rovatvezetője — végül is kölcsönös tapasztalatcserévé bővült, hiszen őket is érdekelte a magyar testvérszervezet munkája.

Először a szorosan vett propaganda került szóba. Úgy látom, hogy e tekintetben van mit átvennünk tőlük.

A RÁDIÓ ÉS A TÉVÉ, a hírközlés két legfontosabb orgánuma ugyanis sokkal nagyobb mértékben áll e propaganda szolgálatában, mint nálunk. Egy kormányhatározat értelmében például a Rádió mindennap legalább egy órát köteles közlekedési műsort sugározni — mégpedig a leghallgatottabb időkben! A prágai adó délben 13.15-től 14.15 óráig foglalkozik a közlekedéssel, a bécsi híres „Autofahrer" műsor mintájára. A pozsonyi rádió pedig — ugyancsak naponta! — 22—23 óráig sugároz programot „Autósok, motorosok!" címmel.

A Tévének külön Közlekedési Osztálya van, amelynek műsorait a BESIP-pel közösen szerkesztik. Ott havonta kétszer állítanak össze Autómotor Revüt, de ezen kívül köteles a Tévé időnként sugározni a BESIP által készített filmeket.

Mindezért sem a Rádiónak, sem a Tévének nem kell semmit sem fizetniük! Sőt: a moziknak is ingyen kell műsorba iktatniuk ezeket a BESIP-filmeket!

Más a helyzet a dia-reklámokkal: ezek vetítéséért a szabályos hirdetési díjakat fizetik, a Tévének és a moziknak egyaránt. De ismétlem: a filmeket ingyen kötelesek műsorra venni! Ez, a kormányhatározat szerint „politikai feladat".

A BESIP évente 5—6 filmet készíttet, erre 1 millió korona áll rendelkezésükre.

A KÖZLEKEDÉS ISKOLAI OKTATÁSÁRA a Közlekedési és az Oktatásügyi Minisztérium 1971. január 1-i hatállyal sok irányú megállapodást kötött.

Ennek értelmében a közlekedés tanítását már a 3 éves gyermekeknél, az óvodában elkezdik! Hogy ez lehetővé váljék, az óvónőképzők tantervébe beiktatták a közlekedési tantárgyat is, a már dolgozó óvónők részére pedig 80 pedagógiai területi központban 24 órás tanfolyamokat rendeztek.

Az általános és középiskolák mindegyikében — s ezért az igazgató felelős — legalább egy olyan pedagógusnak kell lennie, aki személyautó-vezetői igazolvánnyal rendelkezik, tehát szakszerűen oktathatja a köz-

A Bratislavai Rádió műsora az Új Szó c. napilapban. Mindennap 22 órától „Autósok, motorosok!" műsor — legalább egy óra hosszat!

HÉTFŐ

BRATISLAVA: 8.05: Zenés ajándékműsor. 10.35: Népdalcsokor. 11.00: Szórakoztató zene. 11.35: Tánczene. 13.00: Hangverseny. 14.00: Folyami emberek. 14.35: Madrigálok. 15.05: Ifjúsági adás. 16.35: Népzene. 17.00: Rádióvisszhang. 18.00: Népdalok. 19.00: Fúvószene. 20.00: Fiatalok stúdiója. 21.00: 30 perc Janko Alexyvel. 21.40: Közgazdaság. A terv realitása. 22.00: Autósok, motorosok! 23.05: Kamarazene.

BRATISLAVA (magyar adás a 197,3, 233,3 243,5 és 314,7 méteres mullámon): 6.00: Hírek, időjárás, műsorismertetés. 6.10: Sporthírek. 6.18: Reggeli zene, közben kb. 6.30: Napjaink margójára. 6.55: Hírek 12.00: Hírek. 12.10: Tudomány és technika. 12.30: Népi muzsika. 12.55: Hírek. 17.00: Sport és muzsika. 17.30: Hírek. 17.40: Napi krónika. Közkívánatra! 20.25: Uj könyvek (ism.) 20.28: Emlékek útján. — Zene, kabaré, riport — 4×90 percben. 21:58: Callas a mérlegen. Somogyi Vilmos műsora. 23.15: A hét zeneműve. Debussy: A tenger. (ism.) 23.45: Szigeti József hegedül.

KEDD

BRATISLAVA: 8.05: Zenés ajándékműsor. 9.30: Népek zenéje. 10.35: Szórakoztató zene. 11.00: Népdalok. 11.35: Tánczene. 13.00: Hangverseny. 15.05: Ifjúsági adás. 16.35 Fúvószene. 17.00: Fiatalok világa. 17.40: A szocialista kultúra jövője. 18.00: Magyar népdalok és táncok a XVI. századból. 19.00: Népdalok és táncok. 19.30: Beszélgetés szülőkkel. 20.00: Kedd esték. 21.00: Kis zenetörténeti krónika. 21.40: Dzsesszzene. 22.00: Autósok, motorosok! 23.05: Kamarazene.

BRATISLAVA (magyar adás a 197,3, 233,3

lekedést. Számukra külön tanfolyamokat tartanak; ennek 900 Kčs költségéhez 400 koronával hozzájárul a BESIP, amely erre a célra évenként 1 millió koronát kap a Pénzügyminisztériumtól. Sok női pedagógus is megszerezte már így a jogosítványt. E „szaktanárok" részére minden évben kétnapos továbbképzést is szerveznek.

Mindehhez a könyveket — az óvodai képeskönyvektől az oktatók számára írt módszertanokig — a BESIP adja ki. A BESIP sokféle közlekedési játékot is hoz forgalomba, pszichológusokkal, pedagógusokkal történt megbeszélések alapján.

Az általános iskola 4. osztályától kezdve már külön „kerékpár-kiképzést" is adnak. Olyannyira, hogy a biciklizö diákok — önkéntesen! — külön vizsgát is tehetnek, amelynek eredményeként „Kerékpárvezetői igazolványt" és a járművükön viselhető zászlót kapnak. Büszkén viselik, hiszen kiérdemelték! Pszichológiailag tehát helyesnek bizonyult ez a kísérlet. Ennek költségeit is a BESIP viseli.

A középiskolában pedig már a gépjárművekről is tanulnak. Az 1971/72-es tanévben kezdődött az a rendszer, hogy az érettségi előtt álló diákok megszerezhetik a jogosítványt. Az elméletet az iskolai pedagógus tanítja, a gyakorlati oktatásról — no és az ehhez szükséges autóról — a Gépjárművezetőképző Intézet gondoskodik. Ennek költségeit is a BESIP téríti meg; erre évente 4 millió korona áll rendelkezésére. Már az első tanév végén tízezer diák kapta meg így az érettségivel együtt az autóvezetői jogosítványt.

A közlekedési játszótér szerepét fontosnak tartják. Egyedül Csehországban harminc működik. De az országot járja a BESIP tíz „mobil játszótere": megfelelően átalakított autóval szállítják a kellékeket a városokba-falvakba, és bizonyos ideig üzemben tartják, ahogyan a helyi tanáccsal megállapodtak. Ez idő alatt kiképzést adnak a diákoknak, versenyeket rendeznek számukra. Jól bevált!

A GÉPJÁRMŰVEZETŐ-KÉPZÉSRE is befolyása van a BESIP-nek, és ez a szerv ellenőrzi a gépjárművek műszaki felülvizsgálatait.

Az oktatásnál mostanában egy igen modern módszert vezettek be. A gyakorlótéren a növendék egy órát vezet oktatóval, két órát pedig már oktató nélkül. Az oktató egy toronyból rádióval ad utasítást, s ha a tanítvány veszélyt idézne elő, a rádió útján leállítja a kocsi gyújtását. Így hamarabb kap biztonságérzetet a vezetőjelölt. Külön erre a célra épített gyakorlótér még csak két városban (Kladno és Sumperk) van, de épül már Prágában és több más helyen.

A műszaki felülvizsgálathoz ugyancsak kevés még a jól felszerelt állomás, de 1975-re egyedül Csehországban 19 lesz belőlük. Nagy szükség van ezekre, mert a legutóbbi ellenőrzésen például a prágai taxik 80 százalékát találták a közlekedésre veszélyes állapotban! Ezeket most másfél évenként vizsgálják át.

A BESIP egyébként „Za volantem" (A volánnál) címen képes, színes havi folyóiratot is ad ki. Újságárusi forgalomba is kerül, de elsősorban a BESIP sok tízezernyi társadalmi munkatársa kapja kézhez, akik az ország minden táján, városokban és falvakban segítik a BESIP megyei, városi, kerületi szervezeteit.

A BESIP tehát sok tekintetben nagyobb hatáskörrel rendelkezik, mint a nálunk hasonló céllal működő Közúti Balesetelhárítási Tanács. Legfőképpen azért irigyelhetjük, hogy nagyobb befolyással lehet a Rádióra és a Televízióra — arra a két hírközlő eszközre, amelyek a legnagyobb segítséget adhatnak ahhoz, hogy a közlekedési balesetek elleni propaganda elérhesse célját. (Nálunk a „Csúcsforgalom" hetenként egyszer jelentkezik a Rádióban, a Tévé pedig csak havonta egyszer ad 30—40 perces időt a „Mindenki közlekedik" műsor részére — s azt is mindig azon a keddi napon, amikor a „Csúcsforgalom" megy a Rádióban... Talán egy kormányhatározat nálunk is megváltoztathatná ezt a helyzetet!)

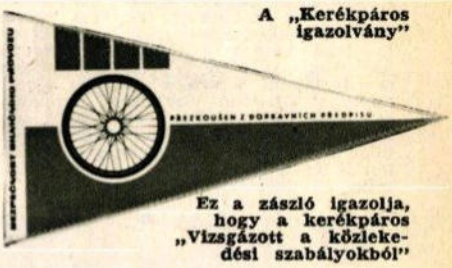
(Folytatjuk)



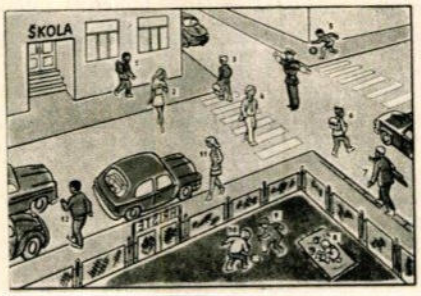
Vigyázzatok, gyerekek! Bűbájos rajzokkal illusztrált képeskönyv az óvodások közlekedési oktatásához



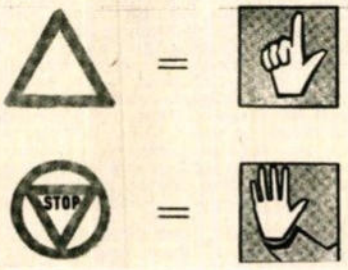
A „Kerékpáros igazolvány"



Ez a zászló igazolja, hogy a kerékpáros „Vizsgázott a közlekedési szabályokból"

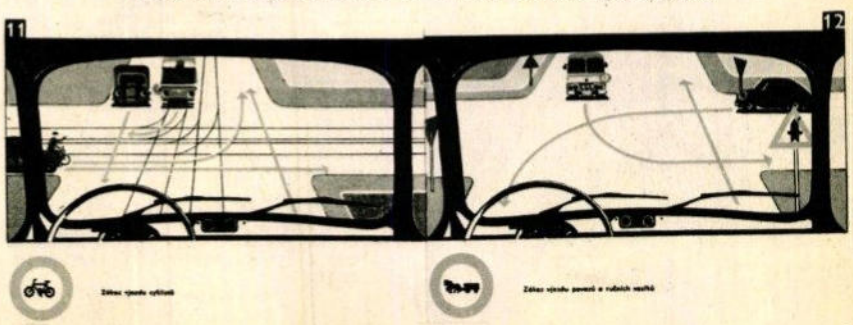


Ki hogyan közlekedik itt? A „Közlekedési teszt az ifjúságnak" című 120 oldalas kiadvány egyik rajza



Így könnyen megértik az óvodások is...

Részlet a „Kereszteződés baleset nélkül" című füzetből, amelyet a BESIP az ottani Biztosítóval közösen adott ki — több százezer példányban



am hiradó

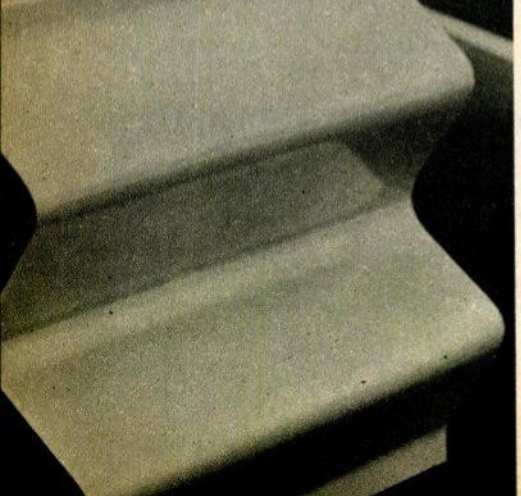
NÍVÓDÍJJAL
jutalmazta a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Liener György kollégánkat „az Autó-Motorban több éven át kifejtett műszaki újságírói tevékenységéért, mert a motorizáció időszerű kérdéseiről írt műszaki cikkeivel jól segítette a közlekedéspolitikai koncepció végrehajtását, és növelte lapja fő mondanivalójának hatékonyságát".

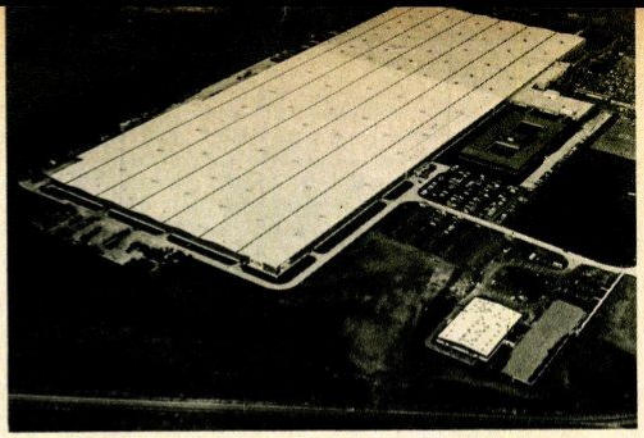
AUTÓIPARI DELEGÁCIÓ
tárgyalt Moszkvában dr. Betlej Sándor kohó- és gépipari miniszterhelyettes vezetésével a szovjet Autóipari Minisztérium szakembereivel. Megbeszélték az 1975 utáni együttműködés lehetőségeit, a többi között a Zsiguli (Lada) kooperáció kibővítését és meghosszabbítását.

MEGJELENT
a Magyar Közlönyben a közlekedés- és postaügyi miniszter rendelete, amely — a belügyminiszterrel egyetértésben — arról intézkedik, hogy a szolgáltató személyautók rendeltetésének teljes szövegét az autó mindkét oldalán, az első ajtókra fel kell festeni. A rendelet pontosan meghatározza a felirat helyét, a felfestés módját stb. Az a szolgáltató személyautó, amelynek rendeltetése nincsen feltüntetve, 1972. október 1-től nem vehet részt a közúti forgalomban.

A POL-MOT
lengyel gépjárműipari külkereskedelmi vállalat jutalmazási ünnepséggel egybekötött szakmai találkozót rendezett Budapesten, amelyen részt vettek a lengyel gépjárműipar képviselői és a lengyel kocsikkal kiváló eredményt elért magyar gépkocsivezetők. A POL-MOT az AFIT-tal közösen az idén immár harmadízben hirdette meg a versenyt, amelynek feltétele az volt, hogy minél több hazai gépkocsivezető elérje a százezer kilométeres teljesítményt a népszerű lengyel autókkal nagyjavítás nélkül. Az egész országból jelentkeztek a Polski Fiat, Nysa és Zuk autók vezetői, köztük olyanok is, akik több mint 200 ezer kilométert teljesítettek nagyjavítás nélkül. Ez alkalommal 30 Polski Fiat, 10 Zuk és 10 Nysa magyar vezetőjének adták át a lengyel gyárak oklevelét és ajándékait.

Most van vizsgálat alatt az a fényvisszaverő festékkel bevont autópálya-korlát, amelyet 8 vagy 10 réteges műanyagból, 4 vagy 8 méteres hosszban, készít a Hungária Műanyagipari Szövetkezet. Az előzetes számítások szerint a hasonló célt szolgáló, acéllemezből sajtolt terelőkorláttal azonos ellenállású, semmiféle karbantartást nem igényel és élettartama korlátlan. A sötétség beállta után a mellette elhaladó gépjármű lámpáinak fényét elnyeli, illetve tompa foszforeszkálással veri vissza. Több külföldi vállalat érdeklődik a műanyagból készült korlát és a hozzá tartozó rögzítő-oszlop iránt





Az angliai Ford gyár vevőszolgálata 30 millió font költséggel Daventry-ben megépítette a világ egyik legnagyobb alkatrészelosztó bázisát. A teljes egészében komputerizált szisztéma lehetőséget biztosít arra, hogy a sok százezer nyilvántartott Ford-alkatrész bármelyike (még a versenyautóké is) kézi rakodás nélkül a raktár polcairól a rakodólapok és a szállítószalagok révén az alkatrészelosztó kombinát csomagolójába, illetve a világ bármelyik országából jelentkező Ford-autóhasználóhoz jusson

A BKV TÁJÉKOZTATÁSA SZERINT
az első félévben 1728 balesetnek volt szereplője autóbusz, és 793 esetben állapították meg a buszvezető felelősségét. A veszélygóc-térkép adatai szerint: a Moszkva tér 69, a Kálvin tér 66, a VIII., Baross utca 34, az Alkotás utca 32, az újpesti Árpád út 20 balesettel „fertőzött". Külön megjelölték a térképen az Istenhegyi utat, ahol a teljesen lekopott, rendkívül rossz csúszó-súrlódási adottságú burkolat miatt nem csupán a téli időszakban, hanem nagyon gyakran nyaranta is adódik baleset. A BKV-nál egyébként közel félezer olyan kártérítési ügyet tartanak nyilván, ahol az autóbuszból hanyagság miatt kifolyt olaj okozta a balesetet.

A VOLÁN TRÖSZT
Budapest centenáriuma méltó megünneplése érdekében felhívással fordult a budapesti Volán 1, 20., 22., 23., Volántourist és Volánelektronika Vállalatokhoz, hogy tegyenek felajánlásokat. A felhívás rendkívül kedvező visszhangra talált, ugyanis a felajánlások kapcsán számos nagyon fontos, már régóta időszerű kérdés valóra váltását határozták el. Így a többi között a főváros légszennyeződésének a csökkentése érdekében megkezdik a Volán-autóbuszok műszeres füstölés-ellenőrzését és a hibák kijavítását, rendbehozzák a Vöröskereszt XIV. kerületi székházát, a VIII. kerületben Volán-parkot létesítenek, a Kartográfiai Vállalat útján kiadják a fővárosi közlekedési veszélypontok térképét stb.

ÁLTALÁNOS SEBESSÉGKORLÁTOZÁST
vezettek be október 1-től a Német Szövetségi Köztársaság egész területén: 1975. december 31-ig a lakott településeken kívül is minden gépjárműre — személyautóra és motorkerékpárra egyaránt — az engedélyezett legnagyobb sebesség 100 km/óra. A 3 éves időtartamra bevezetett sebességkorlátozás lényegében kísérleti jellegű és a szakemberek — a külföldi tapasztalatokra hivatkozva — arra várnak választ, hogy ezáltal a súlyos kimenetelű közlekedési balesetek száma itt is csökkenthető-e. A rendelkezés megszegőit pénzbüntetéssel sújtják, súlyos esetben a jogosítványt is bevonják.

A MARX TÉR
forgalmi rendezésére, a Nyugati pu. épületegyüttesének korszerűsítésére és az észak—déli metróvonal csatlakozásának megoldására meghirdetett tervpályázatot elbírálták. A Bíráló Bizottság megállapította, hogy a bonyolult feladatot egyik pályamű sem oldotta meg maradéktalanul. A legjobbnak bizonyult pályaművek sem tartalmaznak komplex értelemben teljes értékű megoldást, mert vagy csak a városi közlekedési, illetőleg városrendezési, vagy csak a vasútüzemi program követelményeit elégítették ki magasabb színvonalon. Mindezek ellenére az önállóan is értékelhető részfeladatok megoldása terén számos kiemelkedő értékű javaslat érkezett, amelyek a későbbi, konkrét műszaki tervezés során jól hasznosíthatók.

SPORTHÍREK

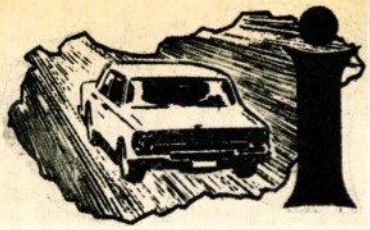
A 24 ÓRÁS BOL D'OR győztese, az új rekordot felállító, 581 kört teljesítő Montesa az első órákban a sereghajtó szerepét töltötte be, amikor is a két Pannónia volt az élen. Így indult szeptember 16-án, 16 órakor ez a „Le Mans-rajtos" verseny, aztán az 5. órában el is dőlt a helyezések sorsa. Reisz Jánost hátulról elgázolták, de a tettes nem került elő, ugyanis a magyar versenyző nem láthatta, hogy a sötétben ki hajtott bele. Háromszoros lábtöréssel szállították kórházba. Tárgyilagos számítás szerint a 3., de legrosszabb esetben a 4. helyen fejezhette volna be Reisz ezt az embert és gépet kimerítő versenyt. Összesen 60 motor rajtolt el, ebből 12 volt 250 kcm-es. Második lett a Kawasaki (559 körrel) — 3. OSSA (549) — 4. Ducati (519) — 5. Ducati (505) — 6. Pannónia (484) — 7. Yamaha (407). Az első órában először egy Kawasaki esett ki, aztán a Reisz-féle Pannónia, majd egy Yamaha, egy OSSA és végül a harmadiknak induló Ducati. Először 1956-ban indult magyar motor ezen a 24 órás versenyen, amikor kategóriagyőzelemmel tértek haza, aztán 1959-ben második lett a Pannónia, tavaly egy-egy 5. és 6. hellyel fejeződött be a verseny. A házi próbaversenyen mindkét motor pompásan kiállta a 24 kemény órát, vajon miért kellett a motorkerékpárokon előnytelen műszaki változtatásokat végezni?

AZ AUSZTRÁL TIM SCHENKEN nyert Hockenheimben Forma—2 Brabhamjével; a 2. helyre Mike Hailwood érkezett, aki a Surtees-istálló legeredményesebbje.

BEFEJEZŐDÖTT A KARTBAJNOKSÁG az Andor utcai pályán rendezett 5. futamon. Az eső ellenére nagyszerűen sikerült a Mávaut versenye, amely nagyobb érdeklődést érdemelt volna. Eredmények. **JUNIOR** (3×12 kör, 28 ind., 27 bef.): 1. **Nagy József**, 70 pont, Közti — 2. **Jancsik L.**, 60, Mávaut — 3. **Gerendás G.**, 58, Előre — 4. **Hegedüs L.**, 58, Mávaut — 5. **Bogovics L.**, 57, Kecskemét — **SZENIOR** (3×15 kör, 17 ind., 16 bef.): 1. **Fehér Ferenc**, 70, Volán Veszprém — 2. **Urmös S.**, 67, Csepeli Papír — 3. **Pekári B.**, 60, PG Vasas — 4. **Szántó L.**, 60, PG Vasas — 5. **Győri L.**, 51, Csepeli Papír.

A HAZAI AUTÓSPORT feltámasztásánál volt tevékeny része Wimmer Andrásnak, aki munkahelyének, az akkori III. számú Autójavítónak színeiben versenyzett a vállalatának kollektívája által készített Forma versenyautóban, amellyel háromszor nyerte el a bajnoki címet. Nemrégen vonult a megérdemelt nyugállományba, amelynek örömeit csak váratlan elhunytáig élvezhette. Az autósport barátai nem felejtik el Wimmer András nevét.

LAPZÁRTAKOR érkezett a hír: Jackie Stewart nyerte a 200 mérföldes GP-t az amerikai Watkins Glenben, miután a 14. körben az addig vezető Fittipaldi Lotus-kocsijának lengéscsillapítója eltört. Második lett F. Cevert, akit D. Hulme követett. Világbajnok 61 ponttal Fittipaldi, 2. Stewart (a tavalyi világbajnok) 45 ponttal és 3. Hulme 39 ponttal.



Ismerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

60

Kirándulási lehetőségekben gazdag, változatos és igen szép vidék övezi utunk mindkét oldalát. A Trizs és Aggtelek közötti útszakaszon — bal oldalról — kis híján érintjük a csehszlovák határt. Utunk talán legszebb szakaszán haladunk most. Méltóságteljesen elnyúló lejtők és emelkedők váltják egymást, s az út jobb és bal oldalát összefüggő erdők szegélyezik. A benzinkúthoz érve, jelzőtábla mutat a barlang irányába. Még néhány perc, s máris egy tágas medence kellős közepén találjuk magunkat. A rendkívül nagy — s egyre fokozódó — bel- és külföldi idegenforgalomra való tekintettel közvetlenül az út mentén kényelmes parkolóhelyet létesítettek az autóbuszok és a személygépkocsik részére.

Aggteleken és Jósvafőn is nagy gonddal alakították ki s fejlesztik tovább a kulturált vendéglátás feltételeit. A Baradla-barlang mellett szálloda, étterem, büfé. Aggteleken fizetővendégszolgálat, Jósvafőn a Tengerszem szálló, étterem és presszó áll rendelkezésünkre. (1. kép.) Az év minden szakában a kirándulók tízezrei keresik fel e rendkívül vonzó vidéket. Télen — szánkázásra és sízésre — ideális környezetnek mondható.

Kis sétával juthatunk a csodálatos, rejtélyes föld alatti világ bejáratához. Séta közben nézzünk kissé körül. Hatalmas sziklák, tágas medencék, lágy ívelésű dombvonulatok, erdők, mezők és szántóföldek kedves összhangjában gyönyörködhetünk.

A barlang fölött emelkedő, csehszlovák területre is áthúzódó sziklás domb karsztvidéki jellegével a dalmát hegyekre emlékeztet.

A hazánkban eddig feltárt legnagyobb — s az európai cseppkőbarlangok között is rangos helyet elfoglaló — Baradla-barlang kialakulása messze évmilliókra nyúlik vissza. A hajdani őstengerben élt mészhéjú állatok — csigák, kagylók — házai és a tenger vizéből kicsapódott mész jelentős réteggé növekedett. Évmilliók teltek ismét, míg a kezdetben puha üledék kemény mészkővé alakult át. Az így keletkezett mészkő, ha csak részben is, de megőrizte számunkra az ősvilági élet számos emlékét.

Az őstenger visszahúzódása után a föld belső erőinek hatására létrejött földmozgások következtében — rendkívül huzamos időn keresztül — alakult ki e hegyvidék. Az egyébként igen szilárd, szénsavas vízben azonban viszonylag könnyen oldódó mészkő — a föld gyomrába kerülő víz oldó, valamint a folyóvizek romboló hatására — évmilliókon keresztül alakította ki e hatalmas barlangrendszert. A karszthegységek felszínéről — ilyen jellegű az aggteleki hegység is — a víznyelők sokaságán keresztül „pillanatok" alatt eltűnik a víz. Behatol a föld mélyébe, hogy később, barlangalakító munkájának végeztével forrás, folyó vagy éppen gejzír formájában ismét a föld felszínére bukkanjon. Ritmusa, „munkatempója" a lehulló csapadék mennyiségétől függ.

A hegységben igen sok feltárt — Béke, Szabadság, Vass Imre, Kossuth — barlangot ismerünk. A barlangfeltárási munkák nagy erővel tovább folytatódnak. Nem tudhatjuk, hogy az elkövetkező évek vagy évtizedek milyen újabb tudományos meglepetéssel szolgálnak majd. Egyáltalán nem biztos, hogy a környék legnagyobb barlangrendszere a jövőben is a Baradla-barlang lesz. A tőle kissé délre fekvő, s csupán 1952-ben felfedezett — de teljesen még nem feltárt — Béke-barlang cseppkő-gazdagságával joggal versenyezhet idősebb fivérével.

A bejárathoz közeledve úgy tűnik, mintha a sziklák egyre magasabbra nőnének, s talán az eget ostromolják, de az is lehet, hogy hatalmas méreteik mellett mi törpülünk el. Baloldalt emléktábla hirdeti, hogy lánglelkű költőnk, hazánk nagy zarándoka, Petőfi Sándor szintén megismerkedett e különleges világ rejtelmeivel, csodálatos természeti értékeivel. Az ember a Baradla-barlangot több ízben is felfedezte. A barlangban feltárt őslénytani emlékek alapján tudományosan bizonyított, hogy a barlang a régi kőkorszaktól egészen a késői vaskorig az emberek folyamatos lakhelyéül szolgált. Igen érdekes az ember alkalmazkodása a barlang adottságaihoz. A nyirkos, nedves talaj barlanglakó ősünket arra késztette, hogy fekhelyét cölöpökre építse, s a mennyezetről csepegő víz ellen tetővel védekezzék. A feltárt csontváz-leletek tanúsága szerint azonban a reumát így sem sikerült elkerülnie.

A „modern" világban a környező lakosságnak már csak — tatárok, törökök elől — búvóhelyül, a II. világháború idején óvóhelyül szolgált.

A barlang első tudományos felmérését 1801-ben kezdték el, s azóta tudósok és barlangkutatók újabb nemzedékei gyarapították tudásunkat.

A barlangban állandóan 10—11 °C hőmérséklet uralkodik, a levegő páratartalma igen magas. A barlang jelenlegi „lakói" mintegy 260 fajta állatból állnak, növényvilágát elsősorban a penészgombák különböző fajtái alkotják. A Baradla-barlangban Aggtelekről, Jósvafőről egyaránt kisebb-nagyobb túrákat tehetünk, sőt hosszú túrán az egész barlangrendszert valósággal átszeljük. A korszerű világítással és betonjárdával kiképzett barlangrendszer csoportos látogatása teljesen veszélytelen. (2. kép.)

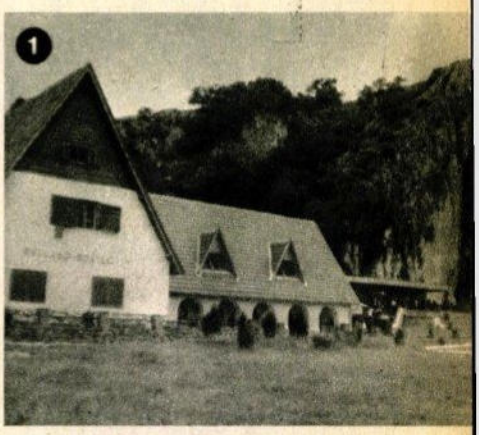
De helyettünk szóljanak most e föld alatti világ szín- és formanyelvén azok a csodálatos képződmények, melyek örök fiatalságukkal — 10—15 év alatt nőnek 1 millimétert — minden látogatót ámulatba ejtenek. Szakszerű vezetés mellett ismerkedhetünk meg a termek, folyosók, zegzugok, labirintusok, a sztalaktitok és sztalagmitok találó elnevezéseivel, amelyek sok esetben gyermekkorunk mesevilágát idézik: Télapó, Elefántláb, Teknősbéka, Anyósnyelv — ez utóbbi talán nem is annyira a mesevilágból való...

A Baradla-barlang Csehszlovákiába áthúzódó részét, a Domicát csoportosan a helybéli Idegenforgalmi Hivatal szervezésével tekinthetjük meg.

Az aggteleki barlang hangversenytermében időnként rendkívül nagysikerű hangversenyeket rendeznek. A Béke-barlang gazdag mészsó-tartalmú levegőjét a légutak hurutos megbetegedéseinek gyógyítására igen jó hatásfokkal hasznosítják.

Az Aggteleket Jósvafővel összekötő út mentén fekszik a terra rossa anyagtól vörös színben pompázó Vörös-tó. Csehszlovák barátainkkal történt megállapodás értelmében Aggteleken megnyílt a közös magyar—csehszlovák közúti határállomás.

(Folytatjuk)

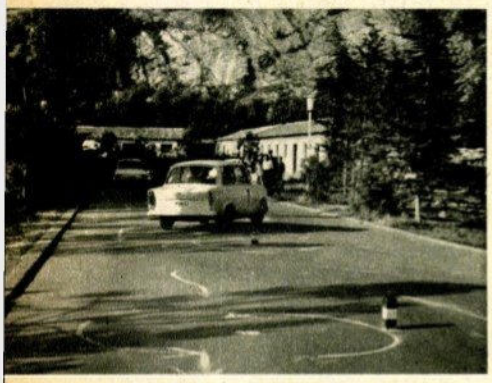


(ALMÁSSY TIBOR felvételei)





Rajt előtt a balatonszéplaki Interpress-szállónál



A preluki ügyességi



Az opatijai kikötőben, és búcsú a tengertől Senj-nél



Újságírók a nemzetközi kapcsolatok szélesítéséért

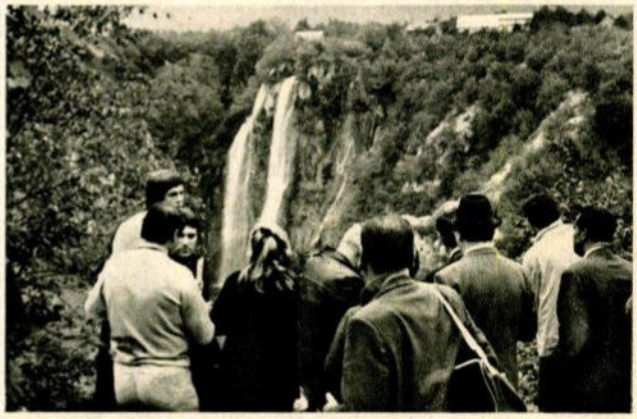
SOKRÉTŰ SIKEREK AZ I. PRESS RALLYE-N

Az Interpress Autóklub Magyar Tagozata szeptember 22. és 27. között rendezte meg a jugoszláv újságírókkal együtt a Balatonszéplak — Marcali — Zalakaros — Letenye — Čakovec — Varaždin — Zagreb — Karlovac — Rijeka — Opatija útvonalon az I. Press Rallye-t. Társrendező volt magyar részről a Vue Touristique Kiadóvállalat, jugoszláv részről pedig az opatijai és a zágrábi Turisztikai Szövetség. Maga a verseny két etapban zajlott le. Az egyik szeptember 23-án Balatonszéplak és Zalakaros között két ügyességi szakasszal. Majd idegenforgalmi program következett Zalakaroson és Zalaegerszegen. A második etapra Zalakaros és Opatija között került sor, egy ügyességivel Opatija előtt a preluki Grand Prix motoros pályán, ahol minden évben megrendezik a motoros világbajnokság egyik futamát. Jugoszláv területen is volt idegenforgalmi program. A versenyzők megtekintették Opatiját, kirándulást tettek motoros hajóval az Adrián, felkeresték a Plitvicei tavakat, és megismerkedtek Zágráb történelmi nevezetességeivel.

Sokrétű sikerről írtunk a címben. Elsősorban vonatkozik ez a magyar és jugoszláv újságírók baráti kapcsolatainak az elmélyítésére, majd mind a magyar, mind a jugoszláv idegenforgalmi eredmények és gondok megismerésére, de nem kevésbé országaink természeti szépségeinek és kincseinek élvezetére. De a versenyeredmények sem megvetendők:

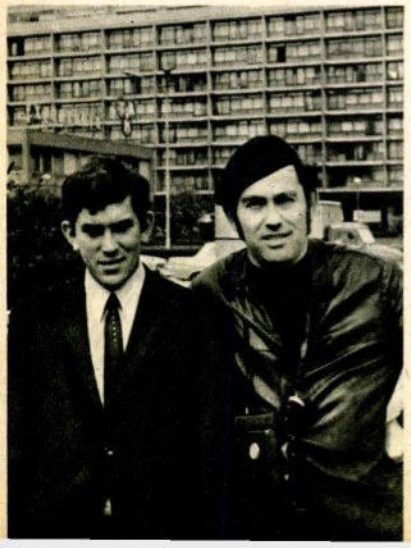
1000 KCM ALATT: 1. Vida Gyula/Simay István, H (Trabant—601) — **2. Tar András/Krisztics Dezső,** H (Fiat Sport Coupé 850) — **3. Kölcsényi Zoltán/Asztalos Csaba,** H (Steyr-Puch 500); —
1000 KCM FELETT: 1. Jánossi Ferenc/Vonnák István, H (VW—1200) — **2. Miroslav Koprivica/Ante Zivkovic,** YU (Austin—1300) — **3. Zelmann Ferenc/Hernyák Imre,** H (Polski Fiat 1300).
Abszolút első lett a magyar **Vida/Simay** páros.
A csak a magyar résztvevők részére kiírt zágrábi ügyességi győztesei: **1. Bártfai Csaba/Siklósi János** (Honda—600) — **2. Tar András/Krisztics Dezső** (Fiat Sport Coupé 850) — **3. Kölcsényi Zoltán/Asztalos Csaba** (Steyr-Puch 500).
Mind a magyar, mind pedig jugoszláv részről igen értékes sajtó- és fotópályázatot írtak ki a rendező szervek; december elseje után kerülnek elbírálásra az addig megjelent cikkek és fényképek. A három legjobbat jutalmazzák!

Kollányi Gyula



A Plitvicei tavaknál felejthetetlen látványban volt részünk
(A szerző felvételei)

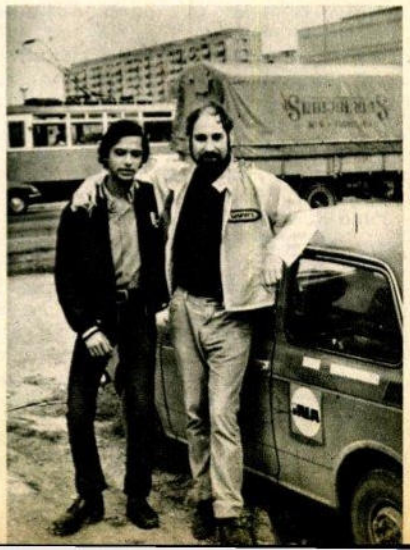
Vida Gyula és Simay István, kategória- és abszolút győztes



Jánosi Ferenc és Vonnák István nagykategória-győztes párosa



Bártfai Csaba és Siklósi János, a zágrábi külön ügyességi győztesei



Képes hiradó

Nemrég az angol Austin Seven típus születésének félévszázados jubileuma alkalmából mutattuk be, hogy milyen jellegzetes formai változáson esett át egy kiskocsi ötven év alatt. Most egy amerikai autógyár, a General Motorshoz tartozó Oldsmobile ünnepel. Ez tulajdonképpen az egyetlen olyan autógyára az USA-nak, amely 75 év óta máig is megtartotta alapítójának nevét. A gyárat Ramson E. Olds alapította 1897-ben „Olds Motor Vehicle Company" cégjelzéssel, és első modelljük a képen látható négyüléses, egyhengeres, 6 lóerős kocsi volt. Egy igazi kocsi, de már lovak nélkül... Sok érdekesség került ki az elmúlt évtizedek során ebből a ma is tekintélyes gyárból, amely arról is híres, hogy az első teljesen automatikus sebességváltót, a „Hydramatic" szisztémájú erőátviteli berendezést 1939-ben már szériakivitelként építette be autóiba. A legújabb modellekhez fűzött gyári kísérőszöveg viszont arra utal, hogy főként a biztonság és a légszennyeződés szempontjait veszik figyelembe az Oldsmobile tervezői



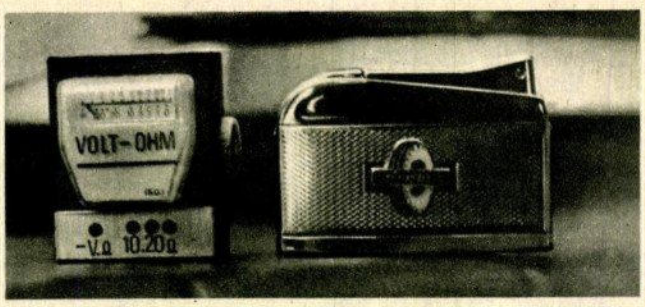


A müncheni BMW-gyár nem jubileumát, hanem egy új, különleges, négy henger alakú épület összekapcsolásából született toronyház, egy központi irodaház avatását ünnepli most. Ezzel egyidejűleg mutatták be a továbbfejlesztett 3 literes „CSL Coupét", amely benzinbefecskendezős, 200 lóerős motorral kerül forgalomba. A feltűnően könnyű, mindössze 1165 kg súlyú kocsival álló helyzetből 6,9 másodperc alatt érhető el a százas tempó, a végsebesség pedig 222 km/óra!



AUTÓSOKNAK

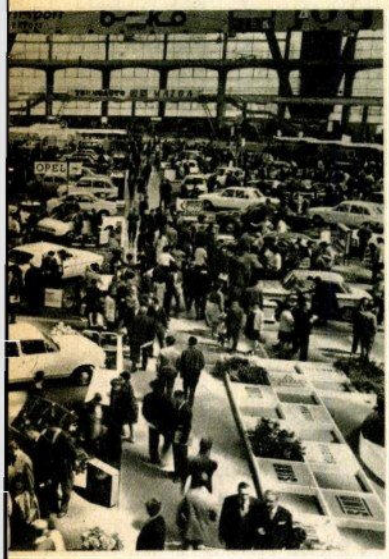
EGY PARÁNYI MŰSZER



került a kezünkbe. Képünk is mutatja meglepően apró méreteit, hiszen egy modern öngyújtó is nagyobb, mint ez a vizsgálóeszköz. Ez a „volt—ohm" feliratos műszer ugyanis egy sokat tudó vizsgáló, amelyhez vékony huzalok is tartoznak. Készítőjét, Sőreg Gyulát, a sok jó ötlettel rendelkező ügyes kezű technikust már régóta ismerjük, de ez az újdonsága, amelyet a napokban láttunk, meglepően sokoldalú.
Még egy nagyobb méretű műszertől is szép teljesítmény, ha ennyiféle hibakereséshez, beállításhoz alkalmas. Például vezetékek szakadását, izzólámpák hibáját, kapcsolók érintkezését, biztosítók használhatóságát, töltőfeszültséget, indítás közben az akkumulátort lehet többek között ellenőrizni, vizsgálni ezzel a paránnyal. Sőt, igen jól működött, amikor az előgyújtás hozzávetőleges beállítására próbálták ki, de egyéb feszültség- és ellenállásmérést is végez.
Sőreg Gyula ugyan pusztán „hobbyként", saját részére formázta valósággá ezt az elgondolását, de miután kezünkbe került ez a csöppnyi valóság, úgy véljük, sok autós szívesen támaszkodna segítségére. Egy ilyen — műszerfalon, vagy akár mellényzsebben jól elférő — vizsgálót először valakinek gyártani kellene . . .

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR OKTÓBER 17-ÉN

MOSZKVICS	31 745
MOSZKVICS Kombi	531
POLSKI-FIAT-1300	8 486
POLSKI-FIAT-1500	3 275
SKODA	29 758
SKODA Sport Coupé	90
TRABANT Limousine	42 659
TRABANT Kombi	5 698
TRABANT Hycomat	982
WARTBURG Limousine	18 380
WARTBURG de Luxe	14 358
WARTBURG de Luxe tolótetős	813
WARTBURG Tourist	1 965
ZAPOROZSEC	9 699
ZASTAVA	2 823
ZSIGULI (Budapest)	16 420
ZSIGULI (Debrecen)	9 492



NEMZETKÖZI AUTÓKIÁLLÍTÁSOK

Az idei őszi autókiállítások ugyan még csak ezekben a napokban nyitogatják kapuikat — újdonságaikról később természetesen beszámolunk —, de már megjelent az 1973-as Szalonok nemzetközi naptára. Sok olvasónk kéri ennek közlését, megjegyezve, hogy jövő évi külföldi útitervük összeállításánál igyekeznek figyelni ezek dátumait. A hivatalos program szerint az évnyitók jövőre a belgák lesznek, de az ottani Szalon csak úgynevezett haszonjárműveket, tehát teherautókat és buszokat, valamint terepjárókat mutat be. A felsorolt többi nemzetközi kiállításon személyautók és azok tartozékai kerülnek bemutatásra.

BRÜSSZEL	január 19—28.
AMSZTERDAM	február 8—18.
HELSINKI	március 2—11.
GENF	március 15—25.
BARCELONA	április 5—15.
BELGRÁD	április 21—29.
FRANKFURT	szeptember 13—23.
PÁRIZS	október 4—14.
LONDON	október 17—27.
TORINÓ	november 3—11.

Külön közöljük majd az 1973-ra tervezett versenykocsi-kiállítások helyét és idejét.

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

OKTÓBER 22.
Debrecen
Komárom
Mátészalka
Miskolc
Nyíregyháza
Siófok
Szeged
Tatabánya

OKTÓBER 26., csüt.
Eger

OKTÓBER 29.
Debrecen
Érd
Kecskemét
Miskolc
Nagyatád
Nyíregyháza
Szarvas
Szeged
Zalaszentgrót

NOVEMBER 4. szombat
Keszthely

NOVEMBER 5.
Cegléd
Debrecen
Gyöngyös
Győr
Gyula
Kaposvár
Kiskunfélegyháza
Kisvárda
Mátészalka
Miskolc
Nyíregyháza
Pápa
Pécs
Szeged
Szentes

NOVEMBER 8., szerda
Szentlőrinc

NOVEMBER 12.
Baja
Békéscsaba
Debrecen
Kalocsa
Kiskunhalas
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pécs
Siófok
Szeged
Székesfehérvár
Szombathely
Tata
Veszprém
Zalaegerszeg

VALVOLINOS VÉDELEM

néven említjük az úgynevezett „Tectyl" korrózógátló anyag használatát. Néhány éve már, hogy először adtunk hírt arról: a Budapesti Autójavító Ktsz óbudai, Köles utca 4. alatti szervizében bemutatták a svájci gyár képviselői, hogyan vonják be a kocsik alvázát és az önhordó karosszériák üreges részeit, például az ajtóoszlopok, a küszöb-profilok belső lemezeit. Az eljárás ma már közismert, és olyan népszerű, hogy további műszak beállításáról van szó. Tájékoztatóul árakat is közlünk néhány típusra. (Bejelentési telefonszámok: 687-464 és 689-629.)

TÍPUS	ALVÁZ	ÜREGES	TELJES
Fiat—500	256,—	102,—	358,—
Fiat—600	301,—	102,—	403,—
Fiat—850	351,—	135,—	486,—
Zsiguli	401,—	155,—	556,—
Fiat—124	401,—	155,—	556,—
P. Fiat	401,—	155,—	556,—
Ford Taunus	413,—	135,—	548,—
Mercedes	433,—	155,—	588,—
Moszkvics	381,—	125,—	506,—
Hillman	381,—	125,—	506,—
Skoda	381,—	125,—	506,—
Simca	381,—	125,—	506,—
Opel Rekord	433,—	135,—	568,—
Audi	433,—	135,—	568,—
Opel Kadett	371,—	125,—	496,—
Pegueot	361,—	135,—	496,—
Renault 4—8—10	361,—	135,—	496,—
Renault—16	433,—	155,—	588,—
Trabant	319,—	103,—	422,—
Zaporozsec	361,—	103,—	464,—
Zastava	301,—	102,—	403,—
Volga	436,—	125,—	561,—
Warszawa	413,—	155,—	568,—
Wartburg	351,—	115,—	466,—
Volkswagen 1200—1300	381,—	115,—	496,—
Volkswagen 1500—1600	431,—	115,—	546,—
NSU 1000—TT 120	360,—	103,—	463,—
Ford Cortina	436,—	155,—	591,—
Ford Escort	368,—	125,—	493,—
Fiat—2300	422,—	155,—	577,—
Austin—850	398,—	103,—	501,—
Austin—1100	360,—	125,—	485,—

AZ ŐSZI ÉVSZAK,

illetve a biztonságos közlekedés érdeke megköveteli, hogy az autó vezetője esőben, párásodáskor is jól lásson. Ellenőrizzük tehát a kocsi légfúvójának működését, no meg az ablaktörlőt is időben vizsgáljuk át. Szükség szerint állítsuk be a karok helyzetét, ha pedig kell, cseréljük ki a kopott gumilapátokat. És még annyit, hogy: páramentesítő folyadékok is kaphatók . . .



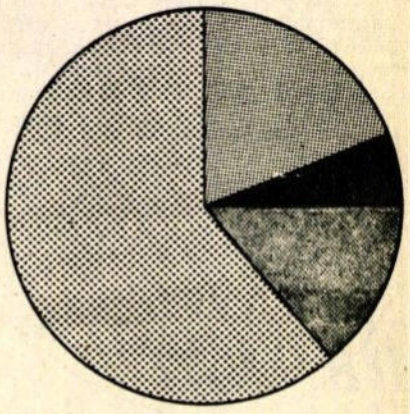
Nemrég, szeptember 21-én Parlamentünk épületében a minisztertanács ülésén is szóba került a biztonsági öv. A belügyminiszter, a közlekedés- és postaügyi miniszter, valamint a Szakszervezetek Országos Tanácsa közös jelentést terjesztett akkor a minisztertanács elé, Témája röviden így fogalmazható: a közúti közlekedés biztonságának helyzete és a balesetek csökkentése érdekében szükséges tennivalók.

Szó esett ott arról is, hogy több változást hoz az új Kresz, amelynek kidolgozását már megkezdték. És gyakran esik szó statisztikai adatokról is. Arról például, hogy hazánkban 1970-ben 23 255 ember sérült meg, 1259 ember vesztette életét közúti baleset következtében...

Beszélünk arról is, hogy szerény számításunk szerint 1975-re félmillió, 1980-ra egymillió, 1985-re pedig 1,8 millió személyautó futhat útjainkon...

És a minisztertanács ülésén szó esett arról, hogy a baleseti statisztikák alapján kötelezővé teszik majd a biztonsági övek használatát. Igen sok emberi életet lehetett volna megmenteni, sok tragédiát lehetett volna elkerülni, ha a járművezetők, az autóban ülők már korábban használhatják ezeket az öveket, hevedereket — jegyezték meg a javaslattal kapcsolatban a kommentátorok.

Szóba került ez a téma a napokban zárult budapesti Autósèrvice '72 kiállításon is, ahol már előtérben volt a korszerű biztonsági öv. A megfelelő fórumon már arról is beszéltek, hogy kiválasztották a mintát, részben felszerszámozták, részben most rendezik be a megfelelő üzemeket — licenc alapján — a biztonsági övek és tartozékaik hazai gyártására. Olyan övről van szó, amelyet ma világszerte az egyik legjobbnak ismernek el, és szó van arról is, hogy ennek gyártását Kelet-Európára kiterjedő joggal veszik át. Addig is persze, amíg ezek az elgondolások realizálódnak, a legtöbb autósüzletben, néhány szervizben lehet kapni más külföldi biztonsági öveket.



A biztonsági öv, amelyről most oly sok szó esik







Ennek ellenére valószínűleg még igen sok autóst kell meggyőzni arról, hogy saját és mások biztonsága érdekében használja is az övet. És úgy tapasztaltuk, hogy még igen sok szervizt, javítóüzemet pedig arról kell meggyőzni, hogy azok számára, akik igenis akarják használni az övet, könnyítsék meg annak beszerelését. Dolgozzák ki a szerelési technológiákat, gondoskodjanak csavarokról, alátétekről, vagyis arról, hogy egy-egy biztonsági öv beszerelése egyszerű, gyors, olcsó, szabványos művelet legyen.

Ma nem minden esetben, nem minden kocsinál, nem minden szervizben megy ez könnyen. Sőt. A legtöbb esetben több az akadály, mint a segítőkészség. Ezt magunk is tapasztaltuk, másoktól is halljuk, és éppen e cikk írása közben érkezett egyik olvasónk részben panaszkodó, részben segítséget kérő levele.

Mindjárt idézzük is *dr. H. Ö.* sorait. Az első mondatait példa-, illetve tanulságként, a többieket pedig azért, hogy ő is, és mindazok, akik ugyancsak most próbálkoznak az övek beépítésével, holnaptól kevesebb akadályba ütközzenek. Így kezdődik a levél:

„Nagy érdeklődéssel olvastam a biztonsági övről megjelent cikkeiket. Néhányszor volt már alkalmam hónapokat tölteni külföldön, és ilyenkor magától értődő mozdulattal kapcsoltam be az övet, akár vendégként ültem a kocsiban, akár kölcsön kapott vagy bérelt autót vezettem. Feltétlenül övpárti vagyok! Hazánkban viszont ma még elég nehéz hozzájutni mind a megfelelő övhöz, mind elérni annak megnyugtató beszerelését.

Legutóbb Moszkvics-kocsimba szerettem volna övet szereltetni, de a szervizben nagyon rezerváltan nyilatkoztak erről. A kárpitosmunkától kezdve a legkülönbözőbb gátló érveket vetették fel.

Az Önök cikkeiben vázolt szerelési nehézségek, sajnos, fennállnak. Onnan kezdve, hogy az úgynevezett szaküzletben azt sem tudták megmondani, hogy milyen öv felelne meg legjobban a kérdezett kocsiba. Öv ugyanis többféle van, bár a választék nem nagy.

Nagyon hasznosnak tartom, hogy az AM cikkei felszínen tartják ezt a kérdést, és gondolom, hogy törekvéseik nyomán mind a kereskedelem, mind a szervizek vonalán több megértést, több támogatást talál az az autós, aki a biztonság érdekében biztonsági övet akar építtetni kocsijába..."

Igen, magunk is bízunk abban, hogy ma, amikor a minisztertanács ülésén is szóba került a biztonsági övek hasznossága, a velük kapcsolatos hétköznapi tennivalók is szabadabb utat kapnak...

Azok számára pedig, akik amíg nem kötelező az övek használata, úgy vélik, nem érdemes foglalkozni ezzel a kérdéssel, bemutatjuk a svájci *Automobil Revue* gondolkodásra késztető — szerintünk meggyőző erejű — ábráit. Részben arról, hogy nemzetközi statisztikák szerint 6% a kocsikat hátulról érő ütközés, 14% a felborulás, a tetőre fordulás veszélye, 61% az úgynevezett frontális, 19% pedig az oldalirányú ütközés.

Minden esetben védelmet jelent a hárompontos rögzítésű öv, de csakis olyan módon — ezt is érzékelteti a rajz —, ha mind az alsó, mind a felső övszalagot be is kapcsoljuk. Ez napjaink autózási biztonságának egyik alapfeltétele!

Liener György

Ma már a generátor...

Alig néhány éve még a gépkocsi dinamóját, a maga szabályozójával olyan kiforrott és részleteiben is kifinomult berendezésnek tartották, amely megállapodott kivitelében minden igénynek megfelel. Ez tényleg fennállt addig, amíg a járműmotorok fejlődése és a közlekedési viszonyok gyökeresen meg nem változtak.

A motorok rugalmasabbak lettek és a sebességi fokozatok fordulatszámhatárai kiszélesedtek. A járműmotorok fordulatszámhatára lényegesen bővült. Az autósztrádák utazási sebessége és a városi forgalom sebessége között nagy különbség alakult ki. A nagyvárosi közlekedésben az automatikus forgalmi jelzőlámpák vették át az uralmat, és ahol nem lehet a zöld hullámot kialakítani, gyakori megállásra, üresjárásra kényszerítik a motort.

Ilyen körülmények között a hagyományos gépjárműdinamó már nem képes többé a legfontosabb követelményt kielégíteni, nem képes az akkumulátor kifogástalan töltöttségét biztosítani. A városi forgalom megállásai miatt sokszor kimarad a töltés. Statisztikai megállapítás például, hogy egy városi autóbusz menetidejének 40%-a állási idő, amikor nem tölthet a dinamó.

A rugalmas motorú kocsik vezetői nem kapcsolnak vissza a menetsebesség hullámzásai közben, mert kihasználják a sebességfokozatok tág fordulatszámhatárait. Ekkor viszont a dinamó sokszor olyan kis fordulatszámhatárait. Ekkor vielég erős töltőáramot adni. Ha pedig kiszalad a kocsi egy autópályára, akkor a dinamó olyan fordulattal pörög, hogy a városi közlekedésre beállított szabályozó nem tudja az akkumulátor túltöltését megakadályozni. Ha ehhez még a dinamó kommutátorának és szénkeféinek kopását, nagy fordulatszámon ezeknek a szikrázását is hozzászámítjuk, világos, hogy olyan új áramfejlesztőt kellett keresni, amely ezektől a hátrányoktól mentes.

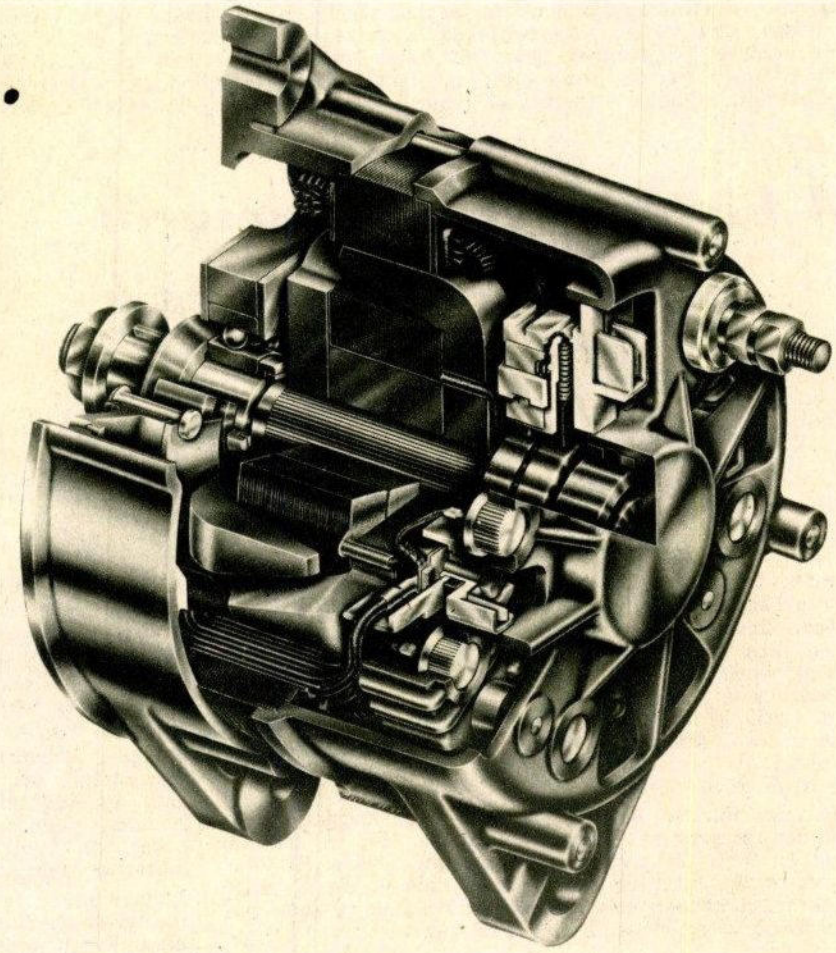
Meg is találták a megfelelő gépet: a *váltakozó áramú gépjárműgenerátort*, amely az utóbbi időkben rohamosan tért hódított mind a személykocsikon, mind a teherjárműveken, és nem utolsósorban a mezőgazdasági gépeken és egyéb munkagépeken.

Mi indokolja rohamos elterjedését a dinamóval szemben?

Legfőbb előnye, hogy igen széles fordulatszámhatárok között ad töltőáramot. Míg a dinamó a motor üresjárata alatt nem tölthet, addig a generátor hajtás-áttételét úgy lehet megalkotni, hogy üresjárat közben is töltsön. A városi forgalom minden szélsősége között is biztosítható a jól töltött akkumulátor. Nem kell félni, különösen télen, az indítási zavaroktól.

A dinamó nem nélkülözheti időnként a tisztítást, a kezelést. A váltakozó áramú generátoron nem találhatunk olyan alkatrészt, amely lényeges kopásnak lenne kitéve. A generátor élettartamát legfőképpen csak a csapágyak élettartama határozza meg.

Modern kocsik áramfogyasztása sokszor túlhaladja a kocsihoz mért nagyságú dinamó teljesítőképességét.



Megnőttek az áramigények, többek között a halogénizzók, hátsó ködlámpák, különböző kényelmi berendezések, esetleg kondícionáló berendezés alkalmazása miatt. A generátor minden teljesítmény-igényt kielégít, és amellett még mindig sokkal kisebb méretű marad, mint az ugyanolyan teljesítményű dinamó.

Végül az sem közömbös, hogy a generátor, ha szellőző-lapátjai ezt ki nem zárják, bármely forgásirányban járatható, ami dinamó esetében a kefék miatt teljesen ki van zárva.

A generátor külső formáját a szerkesztők eleinte a dinamóéhoz igyekeztek hasonlóvá tenni, miközben megmaradtak az erősáramú hagyományos szinkrongenerátor szerkezeti felépítésénél. A gyakorlat ezt az elgondolást hamar felborította, mert a nagy fordulatszámok és a stabilitás a nagyobb átmérőjű, tömzsi formát igényelték. Hamarosan megjelent a képen is látható (Magneti Marelli GCA 115/e típusú) körmös generátor. Ez súlyban egy azonos teljesítményű dinamó súlyának csak a negyedrészére, külső méreteiben pedig a dinamó méretének harmadára csökkent.

Minden előnye mellett meg kell azonban mondani, hogy a generátor a hagyományos feszültségszabályozókkal nem járatható. Új, részben elektronikus szabályozókat kellett hozzá szerkeszteni. Ez azonban nem akadálya annak, hogy ma már az olcsóbb kiskocsikat is váltakozó áramú generátorral szereljék fel.

Tömösy M. Jenő



Szerelők — virágok között...





Amikor augusztusban felavatták ezt az új javítóüzemet, alaposan megnéztük modern csarnokait, és nemrég, október elején ismét jártunk arrafelé. Mármint *Tokodon*, ahová Pestről — akár kocsival, akár autóbusszal utazunk — egy órán belül, vagy legfeljebb egy óra alatt érhetünk el. És ezt azért hangsúlyozzuk, mert feltételezzük, hogy a jövőben jó néhány autós odaviszi majd kocsiját, ott javíttatja, illetve fényezteti a karosszériát, és autóbusszal utazik majd vissza onnan, később pedig odamegy az újjászületett járműért.

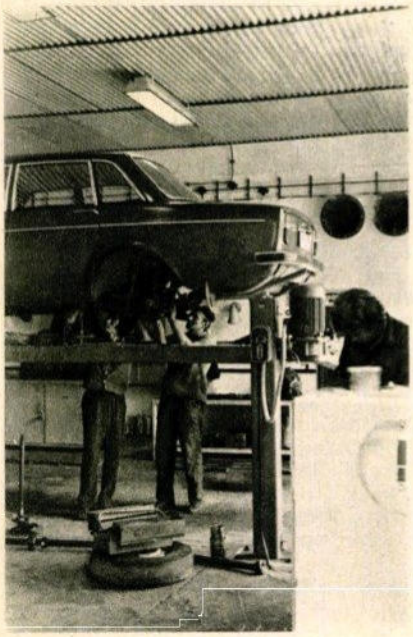
Az ottani *Aranykalász Mgtsz* ugyanis nagyon csábítóan felszerelt autójavítót épített. Gépjavítással, vasszerkezeti munkákkal már régóta foglalkoznak, és présüzemük, galvanizálójuk, műanyag-részlegük ugyancsak nagy múlttal rendelkezik. Munkájukról elég talán itt annyi: ebben az évben a SZOT vándorzászlójával is kitüntették a szövetkezetet, amelynek elnöke *Kádár László*. Főmérnökük az autóskörökben jól ismert *Juhász János*, a gépkocsirészleg vezetője pedig *Vermes György*. Szavaik szerint a motorok generálozásán kívül szinte minden autójavítási munkára berendezkednek, de úgy tűnik, hogy az évi 65—70 ezer munkaóra teljesítményre méretezett üzemben főként a karosszériások játsszák a főszerepet. Értenek a műanyag borítású kocsik javításához is, mint ahogy szóba került a motorok nagyjavítását pótló fődarabcserés technológia bevezetése is.

A raktárban pedig márkás biztonsági hevedereket látunk, és úgy tudjuk, felkészülnek az olyan autósok látogatására, akik náluk kívánják megvenni és mindjárt ott be is szereltetni az öveket. Az ilyen munka természetesen megvárható, és akkor egy kirándulásnak tekinthető a Tokodi Autójavítót megkeresni, ahol fényszórókat, futóművet is beállítanak az elismerten jó eszközökkel.

Reggel 6-tól délután 4-ig — szombaton 12-ig — dolgoznak a most még virágokkal övezett új csarnokokban, ahol főként a Lada, vagyis a Zsiguli kocsikra szeretnének berendezkedni.

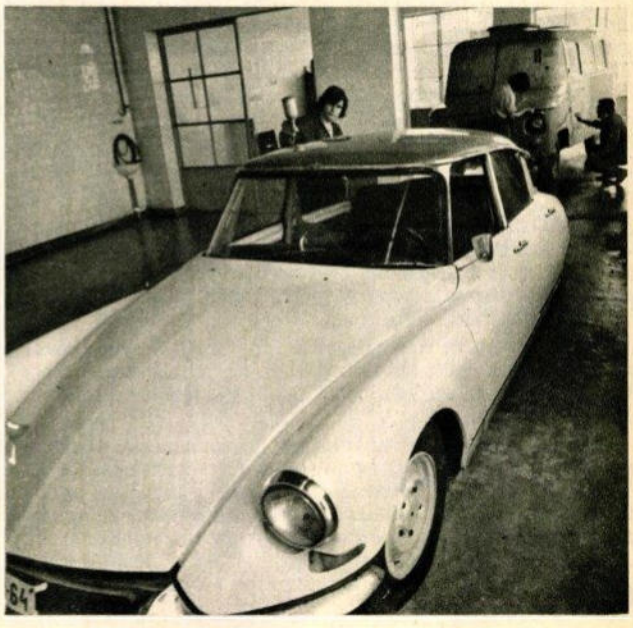
A megyei tanács sokat áldozott arra, hogy egy új autójavítóval gazdagodjék ez a szép vidék. És szerintünk ezek a műhelyek a közeli lakosokon kívül jókora körzetből képesek vonzani a hibátlan munkát — és szerény összegű számlákat — remélő autósokat.

L. Gy.



Lehet, hogy később egy vagy két típusra specializálódik a tokodiak Autójavítója, de az első napokban igen sokféle kocsin dolgozott a jó szerszámokkal ellátott, jól képzett gárda. A raktárban szembetűntek az eredeti svéd alkatrészek, és így nem véletlen, hogy több Volvót is láttunk a szerelőműhelyben. A patika tisztaságú fényezőben viszont épp egy Citroën kapta akkor a végső permetet, majd a saját cégtáblájukat festették, amelyen az is rajta van, hogy telefonjuk: Tokod 23

(MTI — Király Krisztina és a szerző felvételei)





A LEMEZEK TÁMADÓI ÉS VÉDŐI

Miért „gyengébb" a javított karosszéria?

Több autós panaszkodott amiatt, hogy alig kétéves kocsija rozsdásodik. Ez néhány típusnál, sajnos, természetes jelenség, azonban olyan modelleknél, amelyekről tudjuk, hogy a gyári korrózióvédelem nagyon alapos, az ilyen panasz nagyon is meglepő volt. Behatóbb vizsgálat után azonban kiderült, hogy csaknem valamennyi kifogásolt kocsit már javították és a javítás környékéről indult meg a korrózió. Az ok: a javítás során nem fordítottak gondot a védőbevonat felújítására és nem ellenőrizték a szigeteléseket.
Az alig másfél éves kocsi belső lemezeit azért borította rozsda, mert egy koccanás után a szigetelést nem állították helyre, és a kocsi esőben, valamint a kocsimosások alkalmával beázott. A víz a gumipadló alá folyt, de ez csak akkor derült ki, amikor a szervizben egyszer a szőnyegezést is felszedték. Akkor már a fenéklemezen apró lyukak voltak...

EZEK A HIBÁK igen sok bosszúságot, még balesetet is okozhatnak, pedig javításuk egyszerű, otthon is elvégezhető. Indokolt tehát, hogy kicsit bővebben is foglalkozzunk a korrózióval kapcsolatos gondokkal.

Korrózió legkönnyebben akkor keletkezik, ha két különböző fémet egy fémes vezetőn és egy elektroliton keresztül összekapcsolunk. Az így kialakult korróziós elemben a negatívabb fém oldódik, a pozitívabb fémben pedig gázfejlődés, vagy lúgképződés van. Úgy képzelhető el, mint egy galvánelem, ahol a szénelektród a pozitívabb, a cink pedig az oldódó negatívabb fém. Korróziós elem akkor is kialakulhat, ha nem kétféle fém érintkezik, hanem ugyanaz a fém van különböző mechanikai állapotban. Például a hegesztési varratok, a festékkel vagy egyéb bevonattal fedett fémrészek is pozitívabbak az alapfémnél. A különböző minőségű acéllemezek is különböző potenciálúak, tehát akkor is alakulhat ki korróziós elem, ha a sérült gyári lemezt más összetételű, más minőségű szénacéllal pótolják.

A KORRÓZIÓS ELEMEK kialakulásának megakadályozására különböző védőrétegekkel látják el a gépkocsi lemezeit. A gyári festéskor 3—6 rétegű bevonatot kap a karosszéria, illetve a váz. A gyári festés évekig is eltart, ha a bevonat nem sérül meg.

A javításkor viszont rendszerint megsérül a védőbevonat. Ezzel akkor is számolni kell, ha mindössze alkatrészcseréről van szó, és csak néhány szerkezeti elemet kell megbontani.

A legtöbb gépkocsi alvázának és a karosszéria alsó részeinek bevonatai közül egy vagy két réteg mártás útján kerül a felületre. A karosszéria festése gyakorlatilag be van fejezve, amikor elkezdik az összeszerelést. A beszerelt tárgyak rögzítésekor azonban a festés megsérülhet. A gyári célszerszámok használatakor ez a sérülés még minimális, műhelymunkánál azonban jóval nagyobb a sérülési veszély.

Koccanáskor, ütközéskor a lemezek roncsolódása olyan mérvű lehet, hogy utána kicserélnek bizonyos elemeket. Ebben az esetben nagyon kell ügyelni arra, hogy az új darab is megfelelő felületkezelést kapjon.

TAPASZTALATAINK SZERINT a dukkózás javításánál nagyobb problémák nincsenek, de már egy küszöblemez cseréjénél a legnagyobb ritkaság, hogy a belső felületre is vigyenek fel valamilyen bevonatot. Ez azt eredményezi, hogy a rozsda belülről üt át később a dukkón, és abban az esetben, ha a lemezvastagság azonos is, az új küszöb élettartama jóval rövidebb, mint a gyárié volt.

A javítókban, szervizekben ritkán van idő arra, hogy ezekkel az apró, „másodlagos" kérdésekkel is foglalkozzanak, legfeljebb bekenik az új felületet (de csak a láthatót) valamilyen festékkel. Marad tehát a házi kezelés. Erre ismertetünk néhány módszert.

A JAVÍTOTT LEMEZ VAGY ALKATRÉSZ biztosan zsíros és rozsdás, először tehát ezeket a foltokat kell eltávolítani. A zsíroldást vagy benzinnel, vagy egyéb oldóanyaggal, akár szintetikus mosószerrel is elvégezhetjük. Erre a célra szükség esetén az autósampon is megfelel, az előírtnál nagyobb koncentrációban. Az Autonet autósamponnál például a karosszériamosásra használt mennyiségnek mintegy 5—10-szeresét oldjuk vízben. Ezt a folyadékot kefével a felületre dörzsöljük, majd 5—10 perc múlva a lemosás nyomán zsírtalan felületet kapunk.

A ROZSDÁTLANÍTÁST a beszerezhető rozsdaátalakító anyagok bármelyikével végezhetjük. Ezek rozsdaátalakító képessége elfogadható. Használatuknál ügyelni kell arra, hogy az anyag feleslegét gondosan töröljük le a felületről. A felületet megszáradás előtt mosni nem tanácsos, mert a védő foszfátréteg kialakulásához a száradás ideje feltétlenül kell. Ha vízzel mossuk le a rozsdaátalakító maradékát, az alatta levő felület elég gyorsan kezd újra rozsdásodni.

Az Autószerviz '72 kiállításon láthattunk egy új típusú anyagot, amely a bemutató cég (Újért) felvilágosítása szerint igen jó hatású rozsdaátalakító, és nagy előnye, hogy zsíros, olajos szennyeződéseket is kiválóan old. Az anyagot üzemanyagtartályok tisztítására is ajánlják. De ez még nem kapható...

A zsírtalanított és rozsdátlanított felületet be kell vonni korróziógátló anyaggal. Az alvázon levő felületeket alvázvédő anyaggal, a belső felületeket hígabb, könnyen szórható védőanyaggal lássuk el.

AZ ALVÁZVÉDŐ ANYAGOK nagy része viszkózus, már majdnem pasztaszerű konzisztenciájú. Ezeket speciális szóróberendezéssel fújják a felületre. A javításnál általában ecsettel a legcélszerűbb dolgozni. Nagy viszkozitásuk miatt azonban igen nehéz az ecsetelés. Hígításnál győződjünk meg arról, hogy homogén marad-e az oldat, mert ha ásványi töltőanyagot is tartalmaz az alvázvédő, hígításnál ez kiülepedik, és a védőhatás csökken. Csak annyira hígítsuk az alvázvédőt, hogy éppen ecsetelhető legyen. A javításra lehetőleg azt a védőanyagot használjuk, amellyel az alvázat kezeltük. A gyári bevonat javítására válasszunk olyan anyagot, amely kenhető vagy szórható konzisztenciájú csomagolásban is kapható (pl. Tectyl, Terotex).

A BELSŐ TEREK VÉDELME sokkal lényegesebb, mint a látható felületeké. Ezeknél rendszerint csak a külső bevonat átrozsdásodásakor észleljük a károsodást, és ilyenkor általában már lemez-, illetve idomcserére van szükség. A belső terek védelmét kis viszkozitású védőanyaggal oldhatjuk meg. Ezt a legcélszerűbb festékszóró pisztollyal felvinni a felületre.

Azokon a helyeken, ahol csak kis nyíláson keresztül lehet szórni, célszerű a fúvókára hosszabbítót szerelni és azt bevezetni a nyíláson. Belső védelemre ajánlható anyagok a Tectyl 100, vagy 506 (ez utóbbi szerezhető be könnyebben), a rövidesen forgalomba kerülő Terotex Extra, és általában a könnyen szórható viaszbevonatot képező védőanyagok.

Dr. Lábody Imre
tudományos csoportvezető

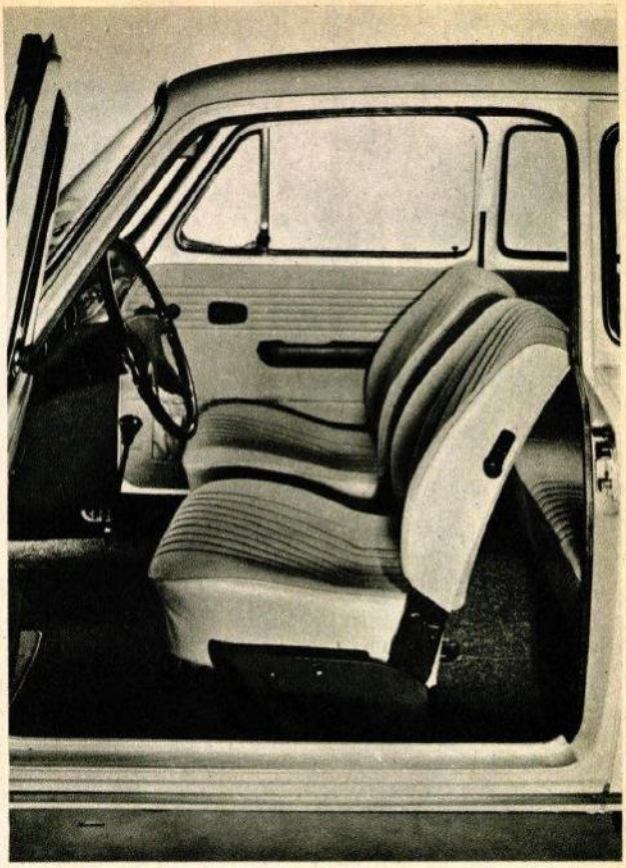
A Volkswagen Művek 1973-as programjáról nemrég, az AM szeptember 6-i számában már megemlékeztünk. Közöltünk képeket is az 1303-as modell új műszerfaláról, feltűnően megnagyobbított hátsó lámpáiról és a 412-es, valamint a K—70-es modellekről.

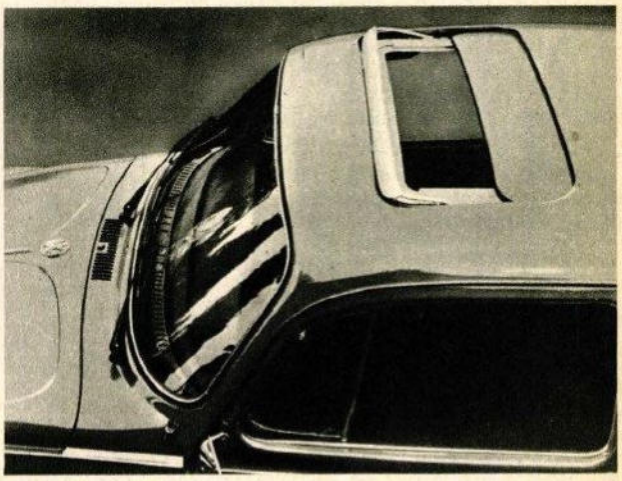
Nem sokkal később — október 5-én — ezek a VW-kocsik már a Budapestre érkeztek, és részt vettünk a gyár által rendezett bemutatón. Meghívást kaptunk arra a konferenciára is, ahol a VW vezető beosztású képviselői ismertettek néhány olyan újabb kereskedelmi és műszaki elgondolást, amely a jövőt illetően elsősorban a Volkswagen cégnek — a magyar ipart is érintő — kooperációs tevékenységét igyekszik bővíteni.

A bemutatóról most csupán annyit, hogy a három kocsi alapvető változásokat nem tükröz, de a típusfejlesztés eredményeként kétségtelenül kényelmesebbek lettek a jövő évre dátumozott, de már ma is sorozatgyártású modellek.



ÚJABB KOCSIK





Az 1303-as „bogár" az új műszerfallal, a négyküllős volánnal, a kagylósított első ülésekkel, a most már szembetűnően ívelt szélvédővel — és a feláras nyitható tetővel — megint előrébb lépett. De itt is megjegyezzük, hogy tapasztalataink szerint a magyar piacra gyakorlatilag az egyszerűbb kivitelű (nem 52, hanem 41,5 SAE lóerős), hagyományos 1200-as modell bemutatása sem lenne érdektelen... Annak a típusnak, vagyis a tulajdonképpeni VW-alaptípusnak sebessége, komfortja ugyan szerényebb, de benzinfogyasztása és ára is kedvezőbb...

(L.)



Az 1973-as VW-típusoknál elsősorban a lámpák, a fényszórók kialakítása és elhelyezése hozott szembetűnő külső változást. Technikailag viszont érdekes tanulmány a frontkajtású, vízhűtéses, orrmotoros K—70, a jellegében évtizedek óta mit sem változó „bogár" és annak nagyobb testvére, a most 412-es típusszámot viselő, ugyancsak léghűtéses, farmotoros modell, amelynek benzinbefecskendezős, 85 SAE lóerős kivitele szerepelt a budapesti Hotel Duna Intercontinental parkolóján rendezett bemutatón

(Gyári fotók és Wormser Antal felvétele)

Andrew Frankl:

Commercial Motor Show

EARLS COURT · LONDON
SEPT 22-30 1972



Most nyílt meg Londonban a teherautó- és autóbuszkiállítás, amelyet hagyományosan minden második évben szoktak megrendezni. Az idei két szempontból volt különösen érdekes. Anglia ugyanis 1973. január 1-én belép a Közös Piacba... A második ok az érdekességre, hogy előtérbe került a környezetvédelem...

Előtérbe került tehát egy olyan téma, amely ma már mindenkit foglalkoztat, és ennek megfelelően várhatók változások a nagy járművek kialakításánál, gyártásánál is.

A közös piaci belépés pedig annyiból érdekes, hogy január 1-től sokkal kisebbek lesznek a védővámok és egyéb adók ezen a piacon belül. A nem angol gyártmányok — például a holland Daf, a német Mercedes vagy a svéd Volvo és a többiek — tehát itt sokkal versenyképesebbek lesznek, mint eddig. És ugyanezt remélik az angolok, csak természetesen fordítva...

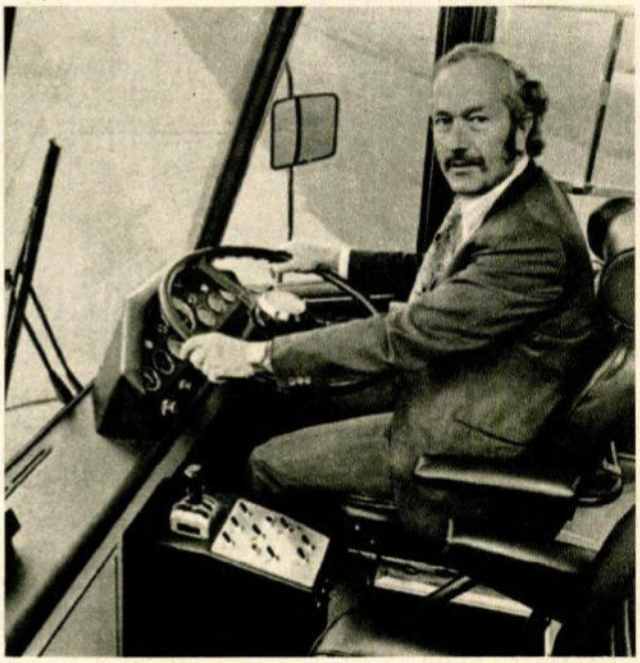
A környezetvédelmi téma, úgy tűnik, sokkal bonyolultabb. Aki már ült hosszú-hosszú perceken át egy közlekedési dugóban egy nagy dízelmotoros teherautó mögött, amely öntötte a füstöt, a „gázt", nem csodálkozik, hogy a zsúfolt Japánban már idáig fajult ez a veszély, hogy Tokióban egyes helyeken friss oxigént szippanthatnak az emberek, hogy magukhoz térhessenek.

Angliában az áruk 80 százalékát teherautók szállítják, és ezeknek a járműveknek számát a jövőben sem igen lehet csökkenteni. Lehetne ugyan új utakat építeni részükre, de ez megint csak óriási probléma. Vegyük például Londont, ahol a Tanács az egész várost összekötő ring-roadokat, tehát körutakat javasol. Igen ám, de az ilyen utak építéséhez London legszebb történelmi házainak egy részét is le kellene bontani!

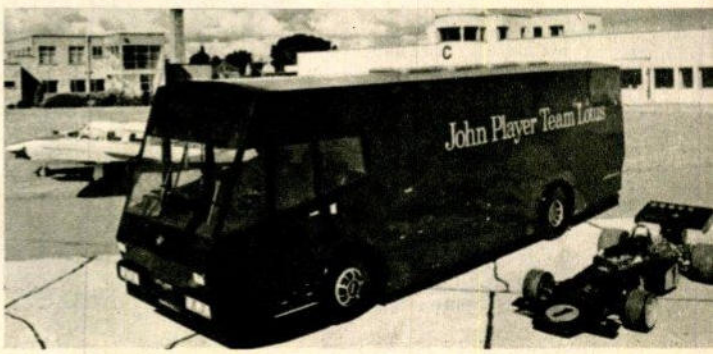
Most éppen ott tartunk, hogy a két frakció immár öt esztendeje vitatkozik... Új út nincs, de teherautó és dugó egyre több.

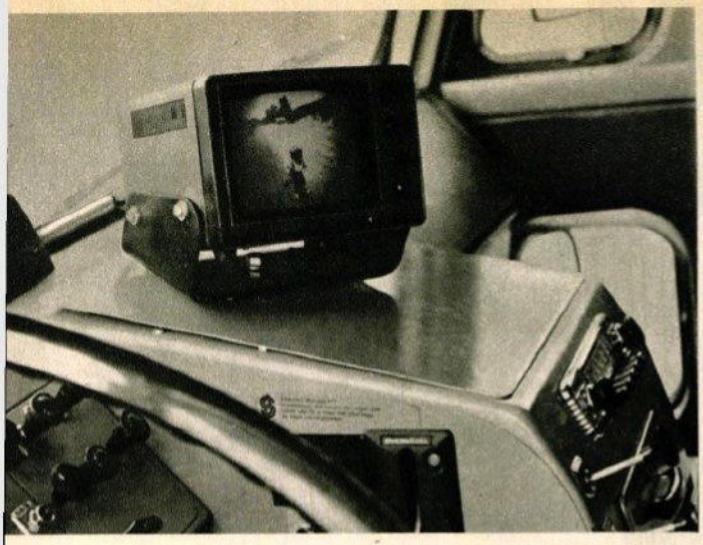
A teherautók gyártói tisztában vannak azzal, hogy amit produkálnak, az kifejezetten népszerűtlen, és mivel az újságok is szinte naponta bírálják őket, lassan rátérnek a modernebb járművek tervezésére. Az új motorok sokkal kevesebb káros gázt pufognak ki, mint az eddigiek, és arra is rájöttek, hogy minél kényelmesebben ül a vezető és minél több korszerű technikai segítője van, annál biztosabban tud vezetni.

Így végre jobbak lesznek a fékek, elektromos szálak fűtik a szélvédőt, kényelmesebbek az ülések — és így tovább... Ezeket a törekvéseket már észrevehetjük a kiállítási kocsikon, illetve a képeken, amelyek azt is bizonyítják, hogy az utasfülkén belüli megoldások és néha már a menettulajdonságok tekintetében is mind kevesebb különbség mutatkozik a teherautók és a személykocsik között.



A legnagyobb feltűnést ez a mintegy 25 ezer fontsterlingbe kerülő Leyland keltette, amelyet a Lotus Forma—1 csapatnak építettek. A John Player Team Lotus feliratos jármű három versenykocsit tud szállítani, akár 120-as sebességgel. Elöl bőrülések, légkondicionáló, rádió, magnó és minden, ami csak elképzelhető. Hátul több mechanikus tud dolgozni, hiszen ennek a teherautónak sok szerszáma, saját generátora, hegesztője is van







Nemcsak a hihetetlenül drága, különleges versenykocsi-szállítókon találunk azonban sok műszaki érdekességet. Itt van például a svéd Volvo 89-es modellje, amelynek vezetőfülkéje ugyancsak minden kényelmet megad ülő, vagy ha kell, fekvő helyzetben pihenő utasainak. És ebben a fülkében lehet már látni a jövő egyik nagy ígéretét, a vezető melletti televíziót, amelynek képernyőjén az is feltűnik, ami a kocsi mögött van vagy történik...

Az úgynevezett trayler, vagyis az olyan szállítójármű, amely személykocsikat továbbít, nem újdonság, de az, hogy a megszokott hat autó helyett itt már nyolc Ford van a fedélzeten, kétségtelenül valami pluszt mutat. Egy ehhez hasonló autószállító különben egyszer úgy jutott óriási reklámhoz, hogy sofőrje — nem véletlenül — az egész rakománnyal egy csendes mellékúton befordult az árokba. Másnap minden újság és a tévé foglalkozott az esettel





Lehet, hogy Magyarországon ez nem újság, de itt, Londonban most mutatták be először a Moszkvics „pick-up" modellt, amelyet a gyár 180 képviseletén keresztül hoznak forgalomba

Ez ugyan nem teherautó, hanem a világ legkényelmesebbnek és leggyorsabbnak mondható mentőautója: a Citroën Currus, amely az új 2,3 literes motorral eléri a 180-as végsebességet



MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA



Gugyella János (Izzó) P20-ával, túl az ügyességi verseny hegyoldalban levő legnehezebb akadályán — A legnépszerűbb játék a virslievés (Buzási János felvételei)

KÖRUTAZÁS ÖT ORSZÁGON ÁT (2)

A túrákon előforduló váratlan meglepetések lehetnek jók és rosszak is. Mindkettőre példát szolgáltatott az olasz—svájci határ átlépése, valamint a Szent Gotthard-hágó „megmászása". A svájci határ előtt több gépjárművünk még olasz területen kívánt üzemanyagot vásárolni. Azonban senki nem érdeklődött ennek lehetőségéről, csak mentünk Comoból az autópályán azzal, hogy a határ előtt biztosan lesz benzinkút. Nos, az autópálya mentén nem volt töltőállomás, simán befutottunk a határállomásra, s onnan már nem volt visszaút. Tankolás nélkül jutottunk át svájci területre, és többeknek zsebében maradt az Olasz Autóklub kedvezményes benzinutalványa! Néhány óra múlva ezt követte a kellemesebb meglepetés. Egy évekkel ezelőtt kiadott svájci útikalauzból arra emlékeztünk, hogy nem javasolja a Gotthard-hágó megközelítését déli irányból, tehát Olaszország felől, a hirtelen nagy emelkedők és éles szerpentinutak miatt. Kicsit félve közeledtünk a kritikus útszakaszhoz. Szép kanyarokkal egyre feljebb jutottunk, s egyszercsak elértük a hágót . . .

Kiderült, hogy időközben megépült az új autóút, amelyik meglehetősen kényelmes vonalvezetéssel kiküszöbölte a korábbi nehéz kanyarokat.

Tehát: célszerű a legapróbb részleteket is előre megtudakolni a legújabb forrásmunkákból, vagy olyan személyektől, akik rövid ideje jártak a kérdéses útvonalon.

Svájcban ugyancsak meglepetésként hatott ránk a látnivalók közt Schaffhausen mellett a Rajna vízesése. Ezelőtt is hallottunk róla, láttunk fényképeket is, de a vártnál sokkal látványosabb és lenyűgözőbb volt. Aki arrafelé jár, ne hagyja ki! A Rajna mindkét partjáról megtekinthető, de hatásosabb a bal partról, a Laufen-vár parkjából (az autóútról a „Rheinfall' feliratokat kell követni).

Amikor célállomásunkhoz, Lechbruckba értünk, újabb meglepetés következett, amit semmilyen felkészüléssel nem akadályozhattunk volna meg. A Lechbrucki tó partján csodálatos fekvésű táborhelyet találtunk. A hosszan elnyúló tó mellett dimbes-dombos terep, kiváló altáborhelyekkel, a távolban a Bajor Alpok pompás vonulata, a közelben idillikusan kolompoló, legelésző tehenek. Előzőleg azonban öt napig zuhogott az eső, s annyira eláztatta a talajt, a réteket, hogy a járművek helyenként tengelyig merültek. Több traktor szorgoskodott, hogy az autókat, lakókocsikat kijelölt helyükre vontatása. Az egyébként gyönyörűen zöldellő réteken az emberek is bokáig süllyedtek. Egyesek régi tapasztalata volt, hogy hosszabb kempingezés elképzelhetetlen gumicsizma nélkül. Itt majdnem mindenki megtanulta ezt, s két nap alatt a környék összes gumicsizmáit felvásárolták a táborlakók.

Egy-két esős, hűvös nap után újra nyár lett, s így mindannyian élvezhettük a tábor örömeit és a környék szépségét.

Feltétlenül meg kell emlékeznünk a tábor egyik legnagyobb látványosságáról, a sörsátorról. Ez egy óriási sátor volt, amelyben asztalok és padok mellett 4000 ember ülhetett le. Délutántól késő estig rezesbanda szórakoztatta a sok nyelvű vendégsereget. Legtöbbek itala a híres bajor sör volt, amelyet kizárólag egyliteres (!) üvegkorsókban lehetett kapni. Ára 3,20 márka! . . . De bármilyen érvágást is jelentett, pihenőidejükben motorosaink, autósaink is csak megízlelték a barna sört.

THURÓCZY LAJOS



Budapest: motoros fiatalok második találkozója

A Budapesti KISZ Bizottság és a Hungária Túramotoros Klub idén is megrendezte a Budapesti Motoros Fiatalok Találkozóját, a Pilis hegység festői környezetében levő Klastrom-pusztán. Október 1-én a közel 200 motoros között a Hungária TK, az Egyesült Izzó Motoros Klubja, valamint a Budai Motoros Klub szervezett motorosai mellett szép számban jelentek meg egyesületen kívüli motorosok is. A tréfás versenyeken virslitért, csokoládéért folyt a vetélkedő, majd az Izzó motoros akrobatái szórakoztatták a közönséget. Délután az ügyességi versenyen a KISZ Bizottság díjaiért folyt a verseny. A jelenlevők megállapíthatták, hogy a találkozó az előző évihez viszonyítva fejlődést mutat.

Kántor Sándor
a HTK elnöke

EREDMÉNYEK: I. KATEGÓRIA: 1. Molnár András, ek. — 2. Fassang Mihály, ek. — 3. Chmelár János, HTK — II. KAT.: 1. Rózsa Attila, HTK — 2. Ifj. Kovács Sándor, HTK — 3. Kőműves István, ek. A verseny egyetlen női versenyzője, **Wilk Zsuzsa** e kategóriában 4. helyezést ért el; — **III. KAT.: 1. Major Ernő — 2. Varga György — 3. Petki István** (mind Izzó).

TÚRAMOTOROS HÍREK

A Fejér-megyei Természetbarát Szakszövetség szeptemberi értekezletén foglalkoztak a túramotorozás fejlesztésével és bejelentették a megyei Motoros Bizottság megalakítását.

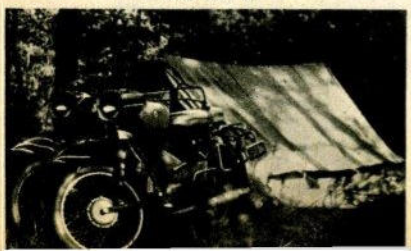
•

A Keletmagyarországi Természetbarát Szakszövetségek szegedi tanácskozásán is érdekes javaslatok hangzottak el. Kapjon nagyobb szerepet a motoros tájékozódási versenyek útvonalán látható, történelmi, munkásmozgalmi látnivalók megismertetése, ha kell, előzetesen sokszorosított kiadványokon. Javasolták a motoros-találkozók rendezésének többfordulós kialakítását és a naptári év végén való értékelésnél a legjobb klubok és motorosok központi jutalmazását.

•

Érdekes levelet kaptunk két szegedi motorostól: Haumann Jánostól és öccsétől. Két 50 kcm-es Simson-Starral vágtak neki egy négyezer kilométeres útvonalnak, és két hét alatt bebarangolták Csehszlovákia, Lengyelország és az NDK tájait. Megfürödtek Gdansknál a tengerben, megcsodálták a szépülő Lipcsét, és kétszer szelték át a Kárpátok magas hegyláncát. A két kis Simson-motor különösebb hiba nélkül, valóban „Sztár"-ként viselkedett a hosszú útvonalon. (De az elismerés természetesen elsősorban a két vállalkozó kedvű motorosé.)

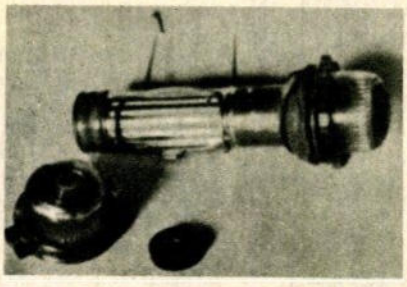
Pihenőben a Haumann testvérek motoros ikrei



IV. TÁTRA RALLYE

A már hagyományos Tátra Rallye-t szeptemberben rendezte a Kassai Városi Sporttanács. A versenyzők között a Hungária Motoros Klubnak és az Izzó Motoros Klubjának tagjai képviseltek a magyar motorosokat.
A verseny első, éjszakai részét a változó időjárási körülmények, a több száz méteres szintkülönbség, a megadott menetidő, a titkos ellenőrző-állomások tették a tájékozódás és a vezetéstechnika szempontjából nehézzé. A második, nappali versenyszakasz a vezetési feladatok mellett történelmi, művészeti ismeretszerzési lehetőséget is nyújtott. A Rallye befejeztével a Gánoc-fürdő termálvizét élvezhették a résztvevők.

A Rallye motoros-kategóriájának győztesei: 1. **Frombold Gy.** és **Kántor S.** — 2. **Perlaky L.** — 3. **Schubert Gy.** (mind HTK).



ELAKADÁST JELZŐ MOTOROSOKNAK

Az AM 8. számában jelent meg ez a kép a villogóvá átalakított zseblámpáról, amelyet, amint akkor írtuk, egy motoros hátán láttunk. Most megkaptuk a villogó előállítójától, Kincses Istvánné XI., Bartók Béla út 53. sz. alatti kisiparostól a KERMI vizsgálatának jegyzőkönyvét, amely szerint: „A tranzisztoros gépkocsi-elakadásjelző lámpa a rendeltetés szerinti célra használható, a vonatkozó szabványok minőségi követelményeinek megfelel."
A KERMI javasolja, hogy mellékeljenek egy támasztókeretet, amely kizárja a felállított lámpa eldőlését. Miután a villogó „szerkezete" tranzisztoros, működése nem igényel karbantartást, és ha az elemben van áram, akkor (a jelentés szerint) éjszakai észlelhetősége a lámpa tengelyvonala felől nézve mintegy 200 méter.

RÓZSA GYÖRGY:

IFMA KÖLN

(2) Az előző számunkban megjelent első elbeszélés után, amiként megígértük, visszatérünk a kiállítás érdekesebb modelljeihez, hogy a motoros érdekességeket kedvelő olvasóink öröme tartalmasabb legyen. Ámbár tudjuk, hogy nincsen az a gyönyörűséges színes nyomat és a hozzáillően élvezetes leírás, amely képes lenne visszaadni a szemmel látható — és netalán kézzel tapintható —, krómba és zománcba csomagolt valóságot.

Dehát a kevés több, mint a semmi. Elégedjék meg a kedves Olvasó e szerény beszámolómmal.

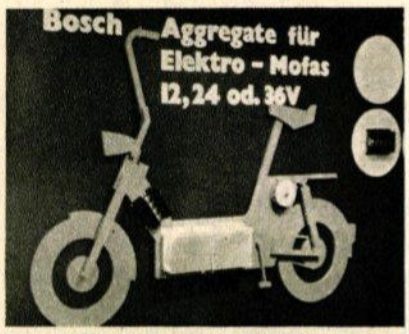
Kezdem talán az egyik legújabbal: az elektro-mofákkal, amelyek már a születésük előtt nagy visszhangot keltettek. Joggal kérdezi az Olvasó: mire jó egy olyan jármű, amely csak 25—30 km megtételére alkalmas? Az E-mofa készítői azt válaszolják erre, hogy noha az ára nem csekély, de nem fertőzi a levegőt, és hangtalan (ez pedig a nem is olyan távoli jövő követelménye), továbbá üzeme nagyon olcsó (egy akkutöltés 10 pfennig). Szerintük, a mofagyárosok szerint jó hasznát veszik a nagy raktárakban, kórházakban, repülőterek épületeiben és mindenütt, ahol eddig kerékpárral közlekedtek az ott dolgozók, de ez a tevékenység zárt helyen egészségtelen és fárasztó. Az érdekeltekhez számítják a háziasszonyokat is, akik a reggeli bevásárlásnál tudják hasznosítani az E-mofát, aztán hazaérkezve rákapcsolják a töltőt, és amikor az iskolából hazajön a gyerek, a mofán utazhat az uszodába, a sporttelepre... Szóval: sok területen lehet felhasználni ezeket a villanygurulókat.

A legtöbbet a *Puch* mofája ígéri, éspedig 37 km/óra sebességet és 50 km hatósugarat. Négypólusú, egyenáramú Bosch-motorjának 500 watt teljesítményét két darab 12 voltos, 40 amperórás ólomakkumulátor tárolja. Hasonló teljesítményre képes a *Kynast*, amely ugyancsak a költséges tirisztoros szabályozóval rendelkezik. A Kynast mérnöke szerint a mofája eljut 70 km távolságra is, ha azt csupán 25 km-es tempóban hajtják, és 60 km-re, ha a tempó 34 km/ó.

Ennyit erről az újdonságról, amely talán a jövő egyszemélyes városi gépjárművének tekinthető.

A *Hercules—Wankel—Sachs* motorkerékpár lényegében hű maradt 1970-es modelljéhez. A legszembetűnőbb változás az erőátvitele: a költséges kardántengelyt lánc váltja fel, és a motor teljesítménye 20 lóerőről 25-re növekedett. A kellemes hangú motor kamraűrtartalma 294 kcm, bolygótárcsája percenként 6000 fordulatot végez, amikor leadja a 25 DIN lóerőt, legnagyobb forgatónyomatéka 3 mkp 4800 fordulaton, sűrítési aránya 8,5:1, üzemanyaga 50:1 arányú normálbenzin—olaj keverék, sebességváltója 6 fokozatú, végsebessége 140 km/óra. És mindezen túl önindítóval is ellátták. A *Sachs* újdonságaihoz tartozik még az *504—Automatic* jelű, egyfokozatú, 50 kcm-es, 1,5—1,8 lóerős, fekvőhengeres ügyes kis motorja és az előző számunkban ugyancsak említett, 3 lóerős Wankel-motorocskája.

Mintha csak ingyen sört mértek



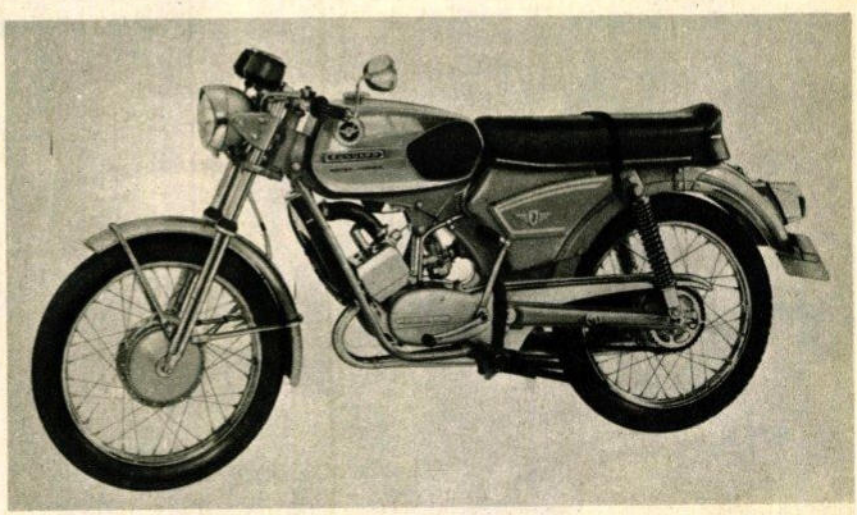
Így mutatták be a Boschék az E-mofa sémáját, és akkujuk így fest a valóságban. A Hercules egy akkut alkalmaz



Lehajtható kormány, betolható nyereg, könnyűfém kerekek és „önhordó karosszéria" jellemzi a Motobecane „XI" jelű 26 kilós mofáját. Motorja 1 lóerős, hossza 1,25 m, gumija 2,5×3", és az egész belefér — összehajtva — egy autó csomagtartójába



Ő a nevezetes „Watercooled", azaz a vízhűtéses Zündapp moped. Egyliteres hűtőcskéje a váz elején bújik meg

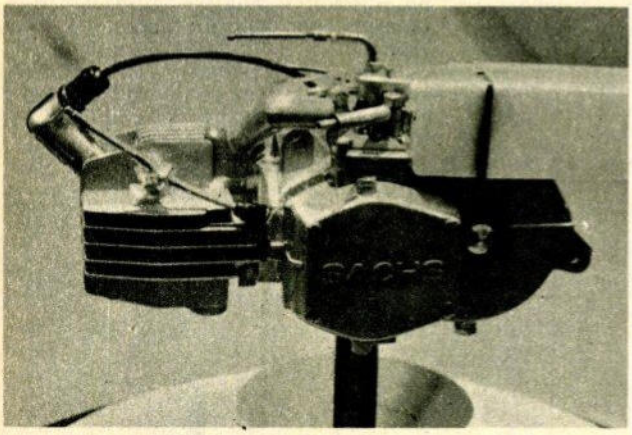


volna a Maicóéknál, olyan tömeg bámészkodott az újszülött, a forgótárcsás MD—250 körül. A motor vonalairól már árulkodott a két hete megjelent AM-ben a fénykép.

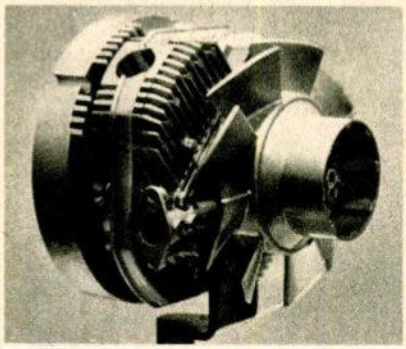
Most csak néhány újabb részletképpel és a fontosabb műszaki adatokkal szeretném kiegészíteni az összbenyomást, tehát: 76×54 mm a (szokatlan) furat-löket, 12:1 a sűrítési arány, hengere alumínium, Bing-porlasztójának torka 32 mm, teljesítménye 27 LE/7800 ford., sebességváltója 6 fokozatú (a fordulatszám hasznos tartománya keskeny lehet), gyújtása Kröber-tirisztor, dinamója 12 V/60 W, üzemanyagkeverési aránya 25:1, súlya 110 kg, végsebessége, gyári adat szerint mintegy 150 km/óra. Ára 3400 DM. A szériafelszereléshez tartozó nagy alakú irányjelzők sem teszik olcsóbbá...

A franciák főleg a kismotorokban jeleskednek. Itt van például a változatlan kivitelben, de több színben felvonultatott, kardántengelyes és tárcsafékes *Velosolex* mofa, az olcsó *Peugeot* mofa, meg a bicska módjára összecsukható *Motobecane* mofa. Ez a három törpejármű is sikert jelentett, de az igazi diadalt a nagy, háromhengeres, 350 kcm-es *Motobecane* aratta, ámbár mellette nem pufogtak a propaganda nagydobjai. A vezérképviselet virágdíszes kiállítási helyén, csak úgy oldalt eldugva szerénykedett ez a francia kecsességűnek nem nevezhető acélköltemény. A keresztbe állított, keménykrómozású könnyűfémhengeres kétütemű motor furat-lökete 53×52,8 mm, sűrítése 10:1, teljesítménye 7800 fordulaton 38 LE, a dugattyús olajszivattyú a hajtókarcsapágyakhoz nyomja a kenőanyagot, tirisztorgyújtás és 12 voltos, 150 wattos generátor, öt fokozatú váltója húzóékes, hátsó lánca teljesen tokozott (ami ma már ritkaság). Súlya 160 kg, és mintegy 165 km/óra a végsebessége. (Dupla halogénlámpája segíti elő éjszaka is a tempózást, és a hatásos lassításról az elsőkerék tárcsaféke gondoskodik.)

A *Zündappék* nem kevesebb, mint 7 új modellel vonultak fel, amelyek közül, az E-mofa mellett, minden bizonnyal a vízhűtéses, *KS—50*



Majdhogynem kecsesnek nevezhető az 50 kcm-es, egyfokozatú, automata Sachs-motor. A fehér műanyag-doboz a papírbetétes légszűrő háza. Az aluhenger egészet képez a fejjel, és a kipufogócsővel együtt 8 kiló a könnyű motorocska súlya. Jövőre több „csikó" és egy kétfokozatú, kézi kapcsolású váltó kerül ebbe a motorba

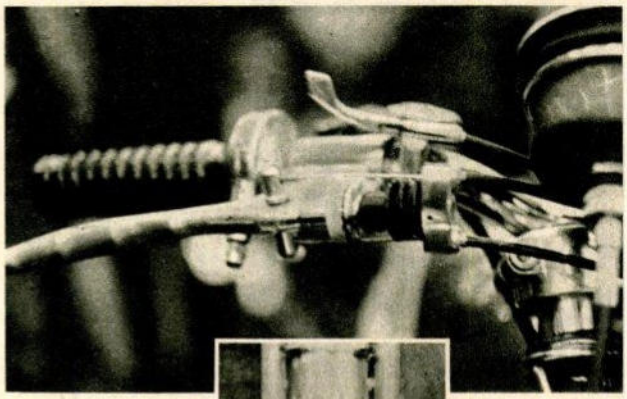


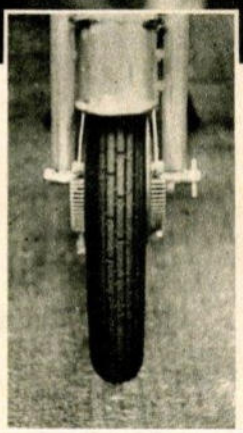
Jelenleg 110 kcm a kamraűrtartalma a legkisebb F & S Wankel-motornak, teljesítménye 3300 fordulaton 3 LE, de úgy tervezik, hogy mire „beérik" a moped hajtására, addigra 4—5 lóerősre is megnő. Egyelőre fűnyíró gépeket hajt...

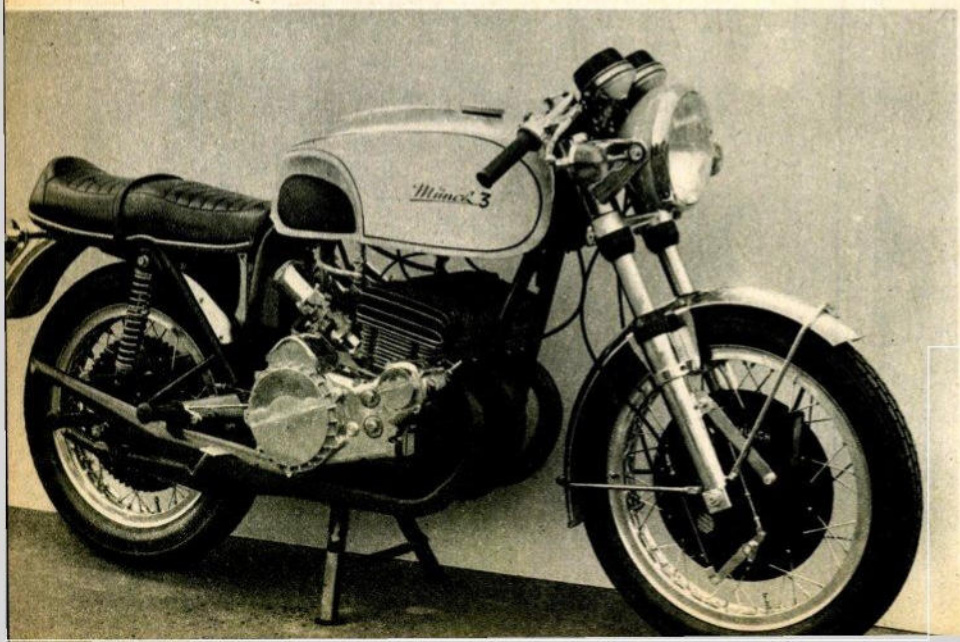


A túlméretű hűtőbordák surrogását így némították el a Maico MD—250 hengerén. A forgótárcsa miatt ül ilyen mélyen a porlasztó

Az elsőkeréken 2 fékdobot „visel" a Maico, amelyek átmérője 160 mm. És ilyen a hozzá tartozó, kiegyenlítős fékkar. (Pontosan ilyen a Varga Zsolt által készített, lapunkban ismertetett fékkar, amellyel a dupla tárcsafékeket működteti a P—20 elsőkerekén)







Lehet-e vitatkozni az ízlésről? Íme, az egyértelmű válasz: lehet. Mert vannak, akiknek tetszik ez a háromhengeres Münch (adatok az AM előző számában)

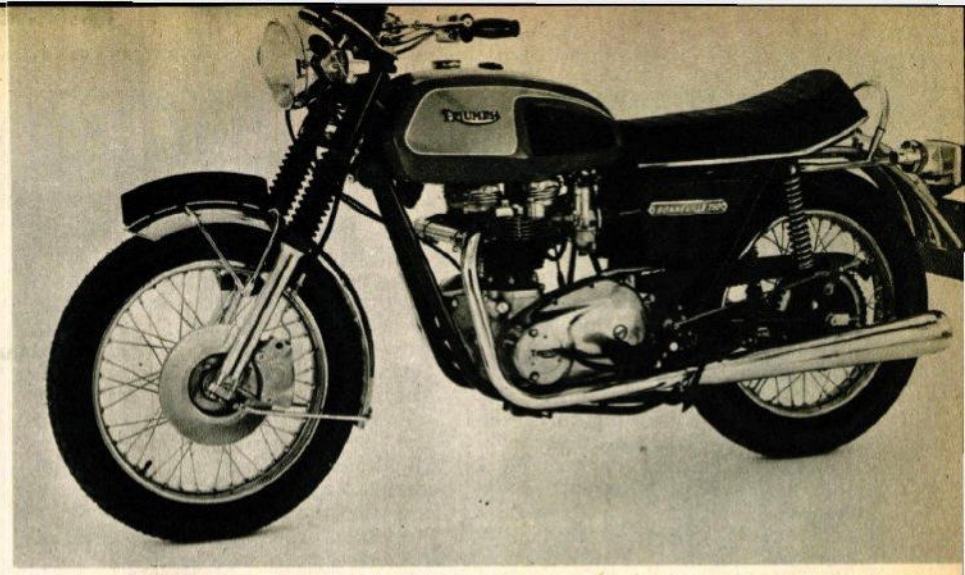
típus vonzotta az érdeklődőket. A már eddig is használt 6,25 lóerős motorjukra vízköpenyt húztak, amitől csendesebb lett az üzeme, no meg hatásosabb a hűtése, ezenkívül megszakító nélküli gyújtással és 6 voltos generátorral (!) látták el ezt a *„Watercooled"* nevű mopedjüket. Az üresen 84 kilós motorocska, 5. fokozatában 85 km-es végsebességre képes, és ezt akár órákon át tartja, amit részben az 1 liternyi hűtővíznek köszönhet. Igaz, hogy 2247 márkába kerül, de a sebességmérő óra mellé adnak egy elektronikus meghajtású fordulatszámlálót (legnagyobb fordulata 8400), hűtővíz-ellenőrző lámpát és még sok egyéb firlefáncot.

A *Vespa*-érdekeltséghez tartozó, egykor csillogó nevű *Gilera* újdonsága, a *„Strada"* várhatóan nagy siker előtt áll. Ugyanis ennek a sokat ígérő 125-ösnek négyütemű, tokozott ohv-motorja van, amely 8750 fordulaton 12 lóerőt juttat el az ötfokozatú váltón át a 18 hüvelykes hátsókerékhez. Továbbá elöl-hátul Cerianivilla, illetve rugóstag egészíti ki ezt a 115 kilós és 103 km/óra végsebességű „bella" motorkerékpárt.

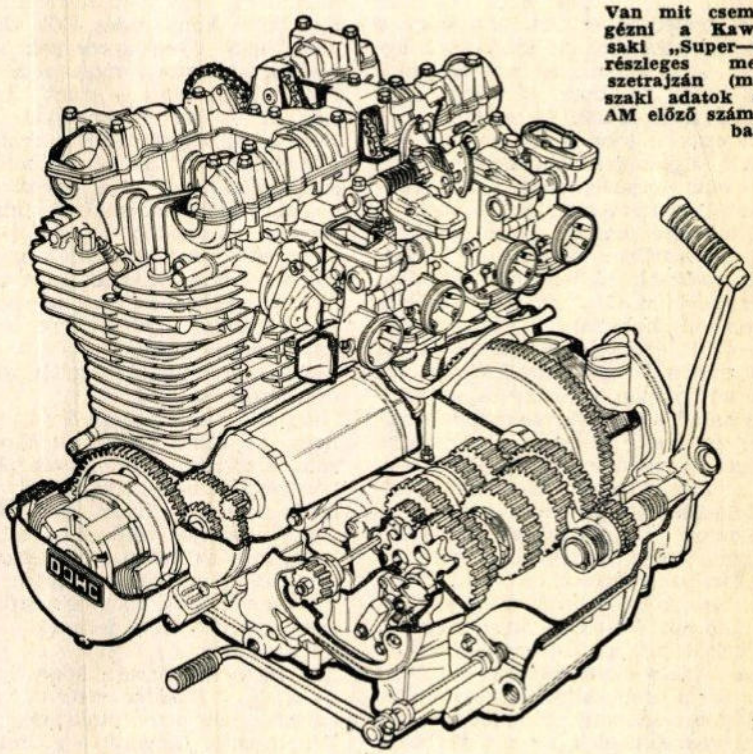
(Persze, akad még némi mazsolázgatás a képeken, ne tessék elmulasztani.)



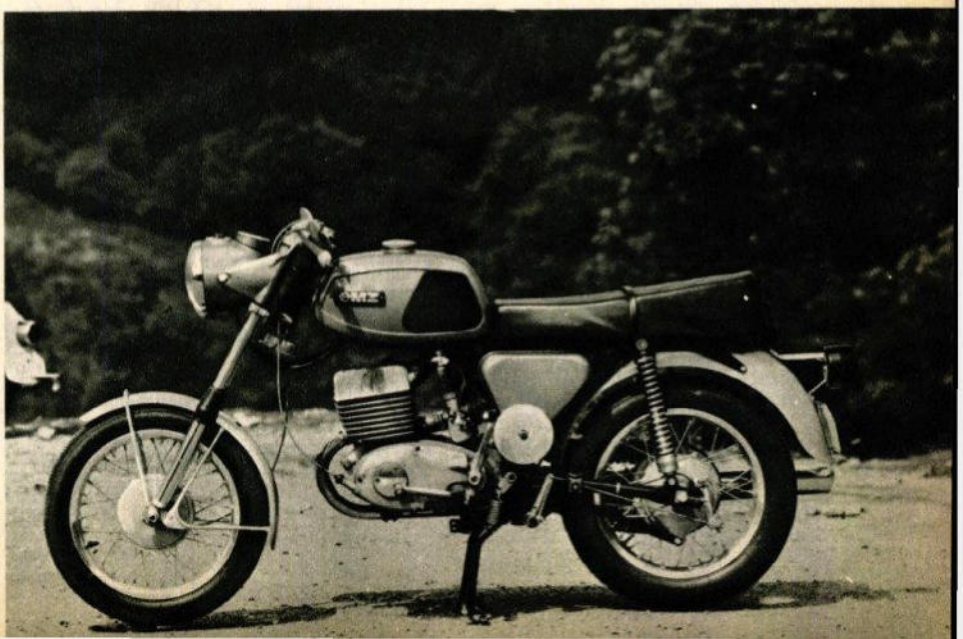
Mindössze 50 kcm-es motor hajtja ez a szárazon-vízen mozgó Benelli prototípust



Némi „retust" és nagyobb motort kapott a Triumph népszerű Bonneville-modellje, no és természetesen Triumph-Lockheed tárcsaféket, valamint minden hengerre egy Amal-porlasztót. Teljesítményt nem közöltek, ez angol hagyomány; az ikerhenger 724 kcm, sűrítése 8,5:1, 5 fokozatú a váltója, generátorja 12 voltos, hengerenként 1 gyújtótekerccsel; súlya 177 kg. És a végsebességéről diszkréten hallgatnak



Van mit csemegézni a Kawasaki „Super—4" részleges metszetrajzán (műszaki adatok az AM előző számában)



Az MZ új TS250 típusának szépségén aligha lehet vitatkozni. Legszembetűnőbb az egyfőtartós, elől nyitott váza. 21 SAE lóerős motorja az ES modellből származik, új vonalú benzintartálya 16 liter, üzemanyagkeveréke 50:1, súlya 130 kg

(Rózsa György fotók és gyári felvételek)

MEG LEHET TANULNI...

(2) A másik aggodalmat az autópályákon tervezett vezetés jelenti. A tanácsadók általában itt is eltúlozzák a nehézségeket.

Az autópálya, mint tudjuk, elsősorban a gyors utazás céljaira szolgál: ezért lehet (de nem feltétlenül kell!) rajta „tempózni". Fél nap alatt különösebb fáradtság nélkül „ledarálhatunk" 450—500 km-t. Hátrányai: a forgalomra nagyon oda kell figyelnünk, nem látunk városokat, embereket, és a tájból is csak keveset. Csak akkor vegyük igénybe, ha útitervünk szerint haladnunk kell. A legtöbb autópálya megközelítőleg követi a „régi" út nyomvonalát, s ha nézelődni akarunk, inkább azt válasszuk!

Az autópályákon szokásos sebességekről itthon kissé túlzó vélemények terjedtek el. Az igaz, hogy a legcélszerűbb kb. 100 km/órás átlagsebességgel utazni, de nem éri szó a ház elejét, ha „csak" 80 körüli tempóval közlekedünk. Ez esetben azonban csak a jobb külső sáv a „mienk"! Egyébként általában a leggyorsabb személyautók sem „mennek" 130—150 km/óránál többet.

Az előzésre szolgáló belső sávot — így tapasztaltam — a nálunk előírtnál hosszabb időtartamra szokásos igénybevenni. Ha kb. 110 km/órás tempóval haladtam, kilométereken keresztül, többnyire gond nélkül „előzhettem" egy járműoszlopot.

Az autópályán való tartós és tempós haladás nagy figyelemkoncentrációt igényel. Itt sem lehet eléggé hangsúlyozni a visszapillantó-tükrök és a hátra nézegetés együttes alkalmazásának fontosságát. Az autópályákon folyamatos és dinamikus, állandó átrendeződés történik.

Íratlan szabályokkal is számolnunk kell. Ha a belső sávban haladok, s a tükörből észlelem, hogy nagyobb teljesítőképességű és tempósabb autó követ, irányjelzés jobbra, és „besimulok" a jobb szélső sáv oszlopába. Többnyire néhány pillanat múltán újra visszatérhetek a belső sávba és (ha sietek) előzgethetek tovább. E manőverezési lehetőség mindenekelőtt azért áll fenn, mert az oszlopban haladók többnyire megfelelő követési távolságot tartanak. Ha nem, akkor pedig partnerem, aki elé be kell „simulnom", enyhe fékezéssel, vagy csak gázelvétellel elősegíti manőveremet!

Íratlan szabály érvényesül az autópályára történő ráhajtásnál is. Sok helyütt van olyan kijelölt várakozóhely, amelynél nem létesíthettek lassító és gyorsító sávot. A felhajtáskor „Elsőbbségadás kötelező" vagy „Állj! Elsőbbségadás kötelező" jelzőtábla állja utunkat, tőlünk balra pedig „ömlik" az áradat. A helyzet kilátástalannak tűnik! Több-kevesebb várakozás után azonban (irányjelzőnk balra folyamatosan jelez!) számíthatunk egy két-háromszáz méteres üres távközre, amely ráhajtásunkhoz csaknem elégséges lenne. Elegendővé úgy válik, hogy az e távköz végén haladó autósok segítenek! Behaladnak a belső sávba, hogy ráhajtásomat megkönnyítsék.

Egymásra-utaltság és kölcsönös alkalmazkodás. E kettő együttesen oldhatja fel a forgalmi nehézségeket. Példa erre a jobbkéz-szabály rugalmas alkalmazása is. Nemegyszer tapasztaltam, hogy amikor széles, forgalmas városi úton haladva jó tempósan értem egyenrangú keresztezéshez, a jobb kéz felől érkező partnerem habozás nélkül lemondott előnyéről, s ezt intéssel jelezte.

Sokszor észleltem az elsőbbség jogáról való lemondást akkor is, ha „dugóba" kerülve sávváltoztatásra kényszerültem, vagy nem tudtam kitérni egy balra kanyarodás elől. Úgy érzem, hogy ilyen apróságok is formálják az emberi magatartást és a közúti közlekedés — mint társasjáték — íratlan szabályait.

Nem lehet eléggé hangsúlyozni, hogy a leírtak egy utazás egyéni benyomásain alapulnak. Ne szentírásnak, csupán tájékoztatásnak tekintsük e sorokat. Nyugaton is előfordulnak agresszív vezetők, akik „foggal-körömmel" ragaszkodnak írott jogaikhoz, és igyekeznek ránk kényszeríteni akaratukat. Szerencsére ők vannak kisebbségben!

Ejtsünk szót néhány egyéb közlekedési érdekességről.

Nagyon tetszett nekem Svájcban, hogy az útirányjelző táblákon három alapszínt alkalmaztak. A legközelebbi (kisebb) lakott hely nevét fehér alapszínre írták rá, a nagyobb város útirányát zöld színű tábla jelezte, míg az autópályák jelzéseinek uralkodó színe kék. Az autós, útirányta ismeretében már messziről felismeri, melyik tábla feliratát kell elolvasnia.

Nagyon nem tetszett, hogy Svájcban és Franciaországban haragszanak a háromlencsés jelzőlámpa sárga fényére: a zöldet piros váltja, és megfordítva. Tetszett viszont, hogy az NSZK-ban és Ausztriában volt sárga fény, de főként, hogy sok helyütt a zöld fázis végét a zöld lámpa pislogása előre jelezte. Nálunk ezt forgalombiztonsági meggondolásokra hivatkozással (hogy ti. sebességnövelésre „ingerel") megszüntették. E véleménnyel és intézkedéssel a magam részéről nem értek egyet. A forgalomszervezésnek nem az agresszív vezetők lélektanát kellene alapul venni! E két országban rendre azt tapasztaltam, hogy a zöld pislogás lassításra „beszélte rá" az autósok többségét. A fordítottját is tapasztaltam. Szándékom ellenére én is, mások is sokszor hajtottunk át a piroson, amikor a váltás előjelzés (sárga, vagy zöld pislogás) nélkül történt.

Svájcban lakott területen a megengedett sebesség általában 60 km/óra. Ennek ellenére gyakran találkoztam forgalmas utak mentén, a lakott hely kezdetét jelző táblán 70 vagy 80 km/órás sebességkorlátozó (jobban mondva gyorsító!) táblával. Indokolatlan sebességkorlátozást nem alkalmaznak. A csak valamivel óvatosabb vezetést indokoló útjavítás (pl. padkakészítés) esetén általában 60—80 km/órás korlátozó táblákat raknak ki. Ahol viszont 20 km/órát engedélyező táblát láttam, néhány kísérlet után meggyőződtem arról, hogy nem célszerű ott gyorsabban hajtani, mert tengely- és rugótörés veszélye fenyeget. Milyen kevéssé védjük a tábla „becsületét" nálunk ott, ahol például padkaegyengetés folyik, éjjel, szombaton és vasárnap nincs munka, de kint marad a 25 (!) km/órás, teljesen értelmetlen tábla! Egy-két ilyen tapasztalat, és már fittyet is hányunk a korlátozásra.

A kürtöt nagyon ritkán használják, szerepkörét — nappal is! — a fénykürt vette át. Svájcban több mint ezer kilométeres vezetés során mindössze vagy ötször hallottam kürtszót, s valamennyinek az okozója én voltam. Egy-egy tényleges vagy vélt helyzetben rátévedt a kezem a kürtgyűrűre, majd megbarátkoztam azzal a gondolattal (és gyakorlattal!), hogy kürt — nincs!

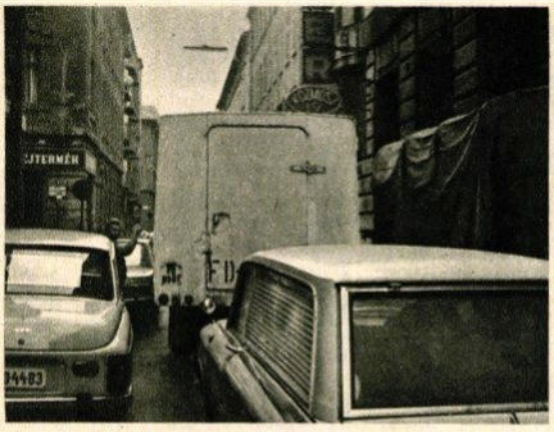
Az NSZK-ban felfigyeltem arra, hogy egyes kutaknál az üzemanyagot 10—15 százalékkal olcsóbban hirdetik. Arra gyanakodtam, hogy nyilván „leértékelt", gyengébb minőségű benzint árulnak. München környékén odaálltam az egyik ilyen kúthoz, s vártam a kiszolgálást, hiába. Aztán láttam, hogy az autósok rendre maguk tankolnak. Én is megpróbáltam. Sikerült! Amikor a tömlőt visszahelyeztem, egy automata kicsúsztatott egy cédulát, melyen feltüntette az üzemanyag minőségét és mennyiségét, valamint a fizetendő összeget. E cédulával „befáradtam" az irodába, ahol fizettem és számlát kaptam. A 15—20 kútoszlopot mindössze egy dolgozó szolgálta ki. Rájöttem, mi ebben az üzlet!

•

Az utazást, melynek során élményeimet gyűjtöttem, Zsigulival tettem meg. Induláskor 4800 km körül állt a számlálóm, és túl voltam a második átvizsgáláson. Gondosan jegyeztem az üzemanyagvásárlásokat. Utam kb. negyedét autópályákon (100—120 km/órás sebességgel) tettem meg, mintegy a felét jó állapotú főközlekedési utakon (80—90 km/órával) vezettem, s a maradék esett a városi utazásokra. Átlagos fogyasztásom a megtett kereken 4300 km-re 8,6 liter volt. Olajfogyasztást nem tapasztaltam, műszaki hibám nem volt! A „Zsiga" kényelmes és megbízható útitársnak bizonyult, de nem hagyott cserben akkor sem, ha a városi forgalomban egyszer-egyszer „sportosan" akartam „kilőni". Otthonosan mozgott nyugati partnerei között!

Székely Gábor

közlekedési mozaik





Az önző és egyben teljes mértékben szabálytalan parkolásnak (vagy akár csak leállásnak) ékes példája ez a két kép. A VI. kerületi egyirányú Hajós utcának az Ó utca és a Zichy Jenő utca közötti szakaszán csak nagy üggyelbajjal és külön irányító segédletével tud elhaladni a mindkét oldalon parkoló kocsisor között egy áruszállító teherautó. A Madách téren szabályosan parkoló autók közül egyszerre háromnak a zavartalan kiállását akadályozta így a magára hagyott autóbusz

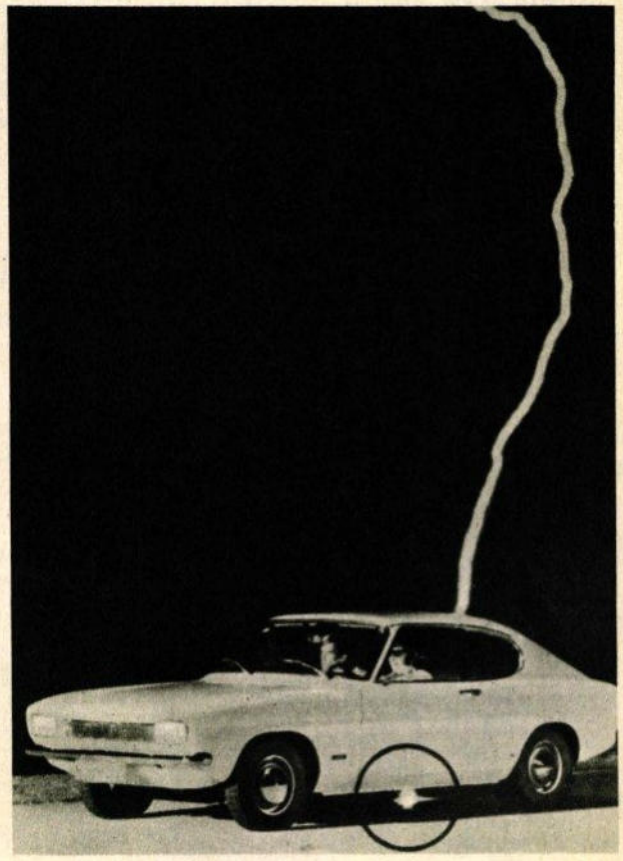


Ki tudná megmondani, hány autósban—motorosban hűlt el a vér abban a pillanatban, amikor az esti óráktól meglehetősen sötét, rosszul világított XII. kerületi Mészáros utcán szabályosan haladva, a Shell-szerviz előtt hirtelen egy mindenfajta előjelzést nélkülöző terelősziget-kiszögelléssel találták szembe magukat! Sokszor, szerencsére, sikerült még az utolsó pillanatban kikerülni — és sokszor nem. A nyomok is ezt igazolják. Vajon meddig kell még várni ahhoz, hogy ezt az igazán balesetveszélyes forgalmi akadályt az illetékesek felszámolják?

A szívünk szerint igazán nem javasoljuk senkinek, hogy bármilyen stabilnak és esztétikailag is a legkorszerűbb elvek szerint épített kétkerekű járművön utasként kisgyermeket is vigyen. De ha már mindenképpen így adódna a dolog, figyelemre érdemes lehet ezen az NDK-beli Troll márkájú robogón kialakított, láb- és kéztartóval egyaránt kiegészített, jó konstrukciójú gyermeküléS



Újabb érdekes kísérletet végeztek — ezúttal a mannheimi Magasfeszültségű Berendezések Laboratóriumában — annak bizonyítására, hogy zivatar idején a legtöbb motorizált kiránduló a legbiztosabb helyet a maga közelében találja meg, éspedig: a saját autójában. A teljesen körülzárt karosszéria hatása ugyanis olyan, mint az angol fizikus-kémikus Faraday híres ketrece, amelybe a villám nem tud behatolni. De nagyon fontos, hogy a közelgő viharnál az antennát behúzzuk, mert éppen a rádió képezi az egyébként biztonságos burkolaton az egyetlen olyan rést, amelyen keresztül a villám behatolhat







Úgy mondják, több mint tíz éve áll már a Martinelli tér övező járdán ez a gyalogosforgalmat is teljes mértékben megakasztó és feltétlenül csúnya köztisztasági láda. Most különben is zászlót bontottunk a „Virágos, tiszta Budapestért!" jelszóval. Ha eddig nem, legalább most szállítsák el onnan. Még azt sem lehet mondani, hogy az illetékesek nem tudnak róla, hiszen a ládikó előtt parkoló Volgán a következő felírás olvasható: KÖZTISZTASÁGI FŐOSZTÁLY ELLENŐRZÉS

Az AM válaszol

TÖBBEKNEK. A „saját személygépkocsi használatáról belföldi kiküldetés alkalmával" című 7/1972. (IV. 22.) MüM sz. rendelet az engedély indokolásául valóban csak annyit ír elő: „Engedély akkor adható, ha a saját gépkocsi használata a közforgalmú, illetőleg menetrend szerint közlekedő járművön teljesített kiutazáshoz képest gazdaságosabb." Ez azonban nem jelenti azt, hogy a gazdaságosság kiszámításánál csupán a közforgalmú jármű útiköltségének és az autós dolgozó részére kifizethető, kilométerenként 2 Ft térítésnek az összehasonlítását lehet figyelembe venni. Hiszen a gazdaságossághoz az is hozzátartozik, hogy például a dolgozó a munkáját így — mondjuk — három nap helyett egy nap alatt tudja elvégezni. Ezzel megtakarítják e példaként felhozott esetben a két napidíjat és a szállodaköltséget, de számításba lehet venni a dolgozó két napra eső fizetését is, hiszen ennyivel több időt tud egyéb munkájára fordítani. De figyelembe lehet még venni például a kiküldetés helyén — vagy helyein — egyébként szükségesnek mutatkozó belső közlekedési költségeket is (helyi autóbusz, taxi stb.). Mindezt persze az adott vállalatnál belső ügyrendi intézkedésekkel kellene tisztázni.

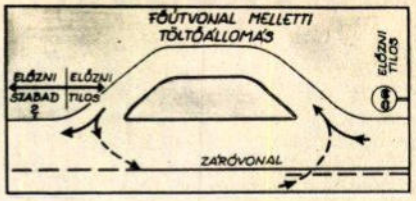
P. L. — GYŐR. Érzékletesen írja le az esetet, amikor kierőszakolt előzésével majdnem karambolt okozott. Utána rögtön leállt, hogy elnézést kérjen a majdnem áldozattá vált gépkocsivezetőtől, de az továbbhajtott. S most nekünk teszi fel a kérdést: „Van-e jogom ezek után a becsületes autósok táborához tekinteni magamat, vagy pedig, mielőtt az ilyen eset szándékomtól függetlenül, tragikusabb következményekkel megismétlődne, száműzzem-e magamat közülük önként?" Levele éppen azt bizonyítja, hogy igenis helye van a becsületes autósok táborában! Mert aki ennyire belátja hibáját, semmi esetre sem számítható azokhoz a megrögzött szabálytalankodókhoz, akiket elítélünk, s akiket a „becsületes autósok" szeretnének is kivetni maguk közül.

VARGA DÉNES — GYŐR. Kár, hogy nem írta meg a címét, hosszabban válaszolhattunk volna. Így csupán ismételhetjük, amit már e helyen nemegyszer megírtunk: a garázs építője nem az egész építési költség „lelakására" jogosult, hanem az igazolt költségek 70%-át vonhatja le úgy, hogy a megállapított bérből havonta a bérösszeg 70%-át tarthatja vissza. Nem írja meg, hogy az IKV milyen indokkal fogadott el kisebb összeget az építési költségek fejében, mint amit Ön „az építő számlájával igazolt" — így hát nem tudunk állást foglalni.

LELKES OLVASÓ — SIÓFOK és POÓR JÓZSEF — OROSHÁZA. Nem először írjuk meg, hogy szó sincsen a Balkán, a Star és a Schwalbe kismotorok rendszámkötelezettségének a megváltoztatásáról. Az erre vonatkozó rendeletek változatlanok, tehát azokat a motorkerékpár-típusokat, amelyek gyárilag 50 km/óránál nagyobb sebességre képesek, vagy amelyek utas szállítására is alkalmasak, rendszámmal kell ellátni. Az ezzel ellenkező hírek minden alapot nélkülöznek.

VOLTAY GÉZA — BUDAPEST. A Budapesti Rendőrfőkapitányság vezetőjének 1/1966. sz. rendelkezése valóban tartalmaz egy ilyen pontot: „A járművek útkereszteződés előtti besorolásának helyén (járműosztályozó) a megállás és várakozás — kivéve forgalmi okból — az első útburkolati nyíljel előtt 15 méter távolságban és a besoroló teljes hosszában, ha azt egyébként útburkolati jelek másként nem jelzik, illetve ha a besoroló mellett a jármű várakozására szolgáló sáv kialakítva nincs, tilos." A beküldött rajzból úgy látjuk, hogy ennek a főváros területére vonatkozó rendelkezésnek az alapján a bírságolás indokolt volt.

TALÁLJA KI...



Ezt a rejtvényt, rajz kíséretében ismét egy olvasónk adta fel nekünk, és mi megfejtőinkre bízzuk, hogy a helyes választ november 6-ig küldjék be. Szenes László (Eger, Csákány u. M/10.) arra kíváncsi, hogy a főútvonal melletti töltőállomásra érve — amelynek behajtásánál „Előzni tilos" táblával találkozott —, az állomást elhagyva, érvényes-e még ez az előzési tilalom. Ugyanis — írja olvasónk — „ha nincs külön tábla kihelyezve a feloldásra, akkor mi oldja fel az előzést, mivel a közelben egyáltalán nincs útkereszteződés? Az addigi záróvonal a töltőállomásnál megszűnik." A jól megindokolt, helyes válaszok beküldői között 3 könyvet sorsolunk ki.

A 18. számunkban fogas kérdést tettünk fel. Nagyon sokan több oldalas tanulmányt is írtak annak a bizonyítására, hogy az „A" jelzésű autó a balra kanyarodása előtt igenis helyes pozíciót foglalt el. Arra a kiegészítő kérdésre pedig, hogy az „A" és a „B" jelzésű autó egyszerre bekanyarodhat-e balra nagy ívben a mellékutcába, a válasz már nem egészen ilyen egyértelműen egyszerű. Éppen ezért helyesen válaszoltak mindazok, akik kitértek arra is, hogy az ábrázolt forgalmi helyzetben a „B" jelű jármű vezetője nem ismerheti az „A" jelű gépkocsi vezetőjének a szándékát, ha addig is párhuzamosan közlekedtek. Ebben az esetben pedig a „B" kocsi vezetője nem választhatja azt a szabálytalan megoldást, hogy nem a belső sávból (egy abban haladó jármű útjának esetleges akadályoztatása árán) forduljon balra, nagy ívben. A gondolatot tovább vezetve tételezzük fel, hogy a „B" jelű autó vezetője már korábban, az „A" jelzésű autó mögött haladva észrevette, hogy annak vezetője lassít és az irányjelzés alapján minden kétséget kizáróan balra akar elfordulni. De ebben az esetben sem választhatta azt a megoldást a „B" kocsi vezetője, hogy a belső sávból áttérjen az ábrázolt helyzetbe, mert nem tudhatja, hogy az „A" kocsi vezetője — mivel nem kijelölt, kötelező haladási irányjelzéssel ellátott sávban halad — a mellékutca jobb oldali két sávja közül valójában melyiket veszi majd igénybe. A Kresz értelmezése szerint ugyanis több forgalmi sávú útról több sávos útra kanyarodó jármű — az áthaladási elsőbbség és a forgalmi sáv változtatása szabályainak megtartása mellett — bármelyik sávra ráhajthat. A sorsolás alapján a jutalomkönyveket **TASNÁDI LAJOS** (Bp. V., Pálffy György u. 5—7.) — **LŐRINCZ ZOLTÁN** (Miskolc, Apáczai Csere u. 3.) és **DR. URBÁN LÁSZLÓ** (Bp. XIII., Victor Hugo u. 43.) címére postázzuk.

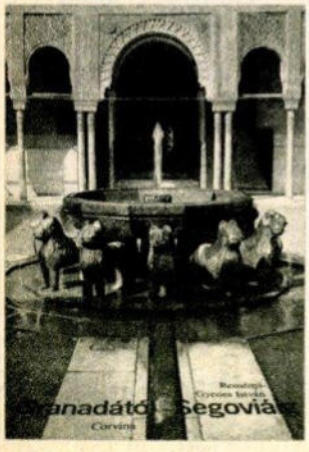
Az **AUTÓKER** kéri a torinói Fiat 1300—1500 típusú személygépkocsik tulajdonosait, hogy

a jobb alkatrészellátás érdekében alkatrész-szükségletüket, azaz tartalékalkatrész-igényüket a gépkocsi évjáratával, alváz- és motorszámával ellátva írásban küldjék be – tájékoztató jelleggel

1972. október 31-ig

Budapest IX., Ráday utca 31. szám alá

Könyvekről



REMÉNYI-GYENES ISTVÁN: Granadától Segoviáig (Corvina). Lapunk olvasószerkesztője — akinek nemcsak szakcikkei, hanem néhanapján versei is megjelentek az AM hasábjain — ezúttal nem közlekedési vagy jogi szakkönyvet, hanem irodalmi igényű útikönyvet ad olvasói kezébe. Spanyolországi utazásainak élményeit osztja meg. Láttatja velünk a látott szépségeket, és elmondja: milyen hatást keltettek ezek benne. Az író szemével látunk, ő közli velünk a látványok kapcsán keletkezett gondolatait, de olyan közvetlen stílusban, hogy úgy érezzük, mintha mi magunk is vele gondolkoznánk. És közben, szinte észrevétlenül végigtekint velünk Spanyolország számunkra ismeretlen, izgalmasan érdekes történelmén.. És a tájak! Madrid, La Mancha, Granada, Córdoba, az Escorial, Aranjuez, La Granja, Segovia — sok autós turistának is úticélja mostanában. Az oda utazók külön segítséget kapnak e csodálatos helyek megismeréséhez a közölt képek révén: 110 fekete-fehér és 25 színes fotó illusztrálja a mondanivalót — főként a szerző testvérének, vendéglátójának művészi felvételei. S itt szólnunk kell a könyvet gondozó Kiadó és a „kivitelező" Kossuth Nyomda munkájáról: a legszebb kiállítású könyvek egyike, amely mostanában nálunk a boltokba került.

LENGÉSCSILLAPÍTÓK

Skoda Octavia
Opel Rekord
Simca, Fiat
Wartburg
Trabant
Moszkvics stb.

javítása jótállással

HORVÁTH L.

Budapest IX., Telepy u. 2/c.
(Hámán Kató út sarok)
Telefon: 144-513

Itt így közlekedjünk!

A Népköztársaság útján utolsó állomásunk a **HŐSÖK TERE.** A Népköztársaság útján ide érkező forgalom itt mintegy ketté válik: az egyik sávból jobbra, a másikból pedig balra kell haladni. A Népköztársaság útjának a Hősök teréhez való csatlakozása ugyanis „T" alakú, s így közvetlenül egyenesen nem is folytathatnánk útunkat. Közvetve azonban mégis mehetünk a Népköztársaság útja folytatását képező, a Városligetet átszelő Kacsóh Pongrácz útra, egy kis manőverrel: a Népköztársaság útján a jobb oldali forgalmi sávba kell sorolnunk, majd jobbra kanyarodni a Dózsa György úti irányra, de mindjárt úgy kell helyezkednünk, hogy itt a belső forgalmi sávba kerüljünk, ugyanis itt már balra kell kanyarodnunk. Gyakran előfordul, hogy a rövid besoroló miatt az ilyen irányt követők nem férnek be ebbe a „felállási sávba" és a kocsisor vége forgalmi akadályt képezve a kereszteződésbe ragad. Ilyenkor ne essünk pánikba, de azt se tegyük, hogy a Dózsa György úti irányt eltorlaszolva itt várjuk meg a szabad jelzést. Haladjunk előre, egyenesen a Délibáb utca irányába, és a legközelebbi visszakanyarodási lehetőséget kihasználva, néhány méter többlet-út megtétele után a célnál vagyunk.

Nézzük most az ellenkező menetirányt: amikor a Városligetből jövet igyekszünk bekapcsolódni a Népköztársaság útja forgalmába.

Az emlékmű mellett elhaladva, a Szépművészeti Múzeum előtt, itt is ketté válik a forgalom. A jobbra kanyarodás nem okoz gondot, hiszen erre a célra külön elvezető pályatest szolgál, jelzőlámpa-irányítás nélkül, s így itt csupán az általános elsőbbségi szabályok a mértékadók.

A balra kanyarodóknak ellenben a zöld jelzést meg kell várniok ahhoz, hogy elinduljanak. Besorolásukra egy sáv áll rendelkezésre. És innen a továbbhaladásuk a Dózsa György úton tulajdonképpen két irányban vezethet: egyenesen a Landler Jenő utca irányába, vagy a Népköztársaság útjára. Ez utóbbi irány követéséhez azonban a balra kanyarodás után közvetlenül jobbra kell húzódni, s a külső forgalmi sávban előre haladni a Népköztársaság útja torkolatáig. Itt a jobbra kanyarodáshoz kétféle lehetőség is kínálkozik. Vagy az oldalúttestre (a „szervizút"-ra) kanyarodunk (ilyenkor nem kell a jelzőlámpára várni, csupán a gyalogosok elsőbbségére ügyelni), vagy pedig előrehaladunk a főpályáig, és kivárjuk, míg ez a lámpa zöldet jelez. Itt egyébként nem találunk befüggesztett jelzéseket, tehát a jobb oldaliak (néhol a bal oldalon is megismételve) a mértékadók.

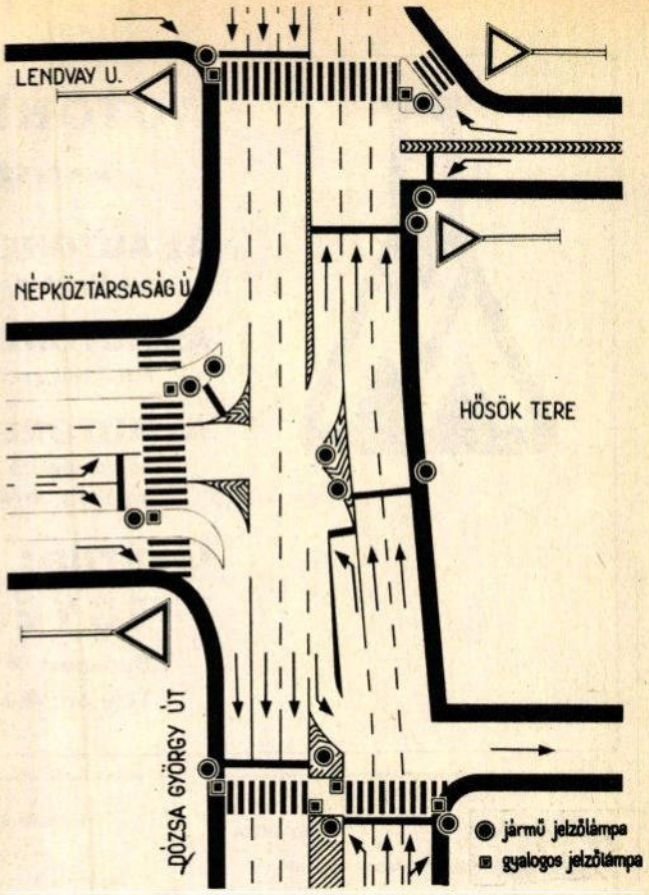
Ha a Dózsa György úti irányokból akarunk balra kanyarodni, már jó előre a belső sávokba kell helyezkednünk, és mindkét menetirányban közel egymás mellé sorolva várakozni arra, hogy a kiegészítő lámpa zöldre váltson. Akik a Rudas László utca felől jövet szándékoznak balra kanyarodni, a besorolásra csak a Népköztársaság útja torkolata után találnak lehetőséget. De még itt is gyakran előfordul, hogy ennek a járműbesorolónak a hossza kevésnek bizonyul. Ebben az esetben tehát — és ha netán elkéstünk volna az időbeni besorolással — azt tanácsoljuk, amit az előbb: haladjunk túl a kereszteződésen a Délibáb utca felé, és ott keressünk lehetőséget (mert van) a visszakanyarodásra.

A jelzőlámpákkal kapcsolatban:

Először is vegyük szemügyre a Dózsa György úti két bejárati jelzőt és ezek fázisrendjét külön is elemezzük.

A Rudas László utca felőli kereszteződés jelzőlámpája két fázisban irányítja a forgalmat. Az egyik fázisban a Dózsa György úton áramló forgalom — mindkét irányban — kapja a szabad jelzést, míg a másikban a Városligetből, a Szépművészeti Múzeum előtt jövő és balra kanyarodó járművek, valamint a Dózsa György utat keresztező gyalogosok kapnak szabad utat.

A Délibáb utca felőli kereszteződés jelzőlámpája ugyancsak kétfázisú, és itt az első fázisban a Rudas



László utca felé tartó irány kapja a szabad utat, míg a másik oldalon a gyalogosok keresztezhetik a fél úttestet. A második fázisban a Rudas László utca felől jövők kapják a szabad jelzést, amelynek fedezete alatt mehetnek egyenesen és balra nagy ívben, a gyalogosok pedig az úttest másik oldalán kelhetnek át. Ebből következik, hogy itt a gyalogosok két fázisban kelhetnek át az úttesten.

És most elemezzük a tér közepén, a **Népköztársaság útja torkolatánál** levő berendezést. A négyfázisú forgalomirányító lámpa a következő irányoknak biztosítja a szabad utat:

Az első fázisban: a Rudas László felől jövők egyenesen előre, valamint jobbra és balra haladhatnak. A gyalogosok a Népköztársaság úti torkolatot keresztezhetik;

A második fázisban: a Népköztársaság útjáról balra és jobbra kanyarodással, valamint a Hősök teréről jobbra a Népköztársaság útjára;

A harmadik fázisban: a Dózsa György út irányában a Rudas László utca felé egyenesen, és balra a Népköztársaság útjára — és viszont;

A negyedik fázisban: a Dózsa György úton mindkét irányban egyenesen, és jobbra a Népköztársaság útjára.

Az igaz, hogy meglehetősen bonyolult ennek az összetett csomópontnak a fázislefolyása. Éppen ezért javasoljuk, hogy tanulmányozzuk ezt, mert a jelzőlámpáknak is vannak némi fogyatékosságai, és azokat csak megfelelő tájékozottsággal tudjuk elsajátítani. Melyek is ezek a fogyatékosságok? Hát, elsősorban itt nincsenek befüggesztett jelzések. Így a meglevőket sokszor nehezen vesszük észre, mivel a szélső nyomban haladók azokat eltakarják.

A Kodály körönd és a Hősök tere között levő **BAJZA UTCA** Népköztársaság úti kereszteződésének elemzésére ezúttal nem térünk ki, ugyanis annak forgalmi rendje és a jelzőlámpák működése szinte szóról szóra megegyezik a Népköztársaság útja—Izabella utca kereszteződésének forgalmi rendjével.

AUTONET! AUTONET!
AUTÓSAMPON

Az AUTONET
egy lépésben megoldja a gépjárművek mosását, fényezését!

Az AUTONET
rendkívül gazdaságos már félszázalékos oldata rendkívül hatásos!

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

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

Autókerékre
DÍSZTÁRCSA **DÍSZKARIKA**
minden típusra készen kapható
Díjtalanul felszerelem
MÉSZÁROS fémnyomó
Bp. VI., Csengery u. 66. Telefon: 127-584

Rekordosok, figyelem!
AUTÓRUGÓ
javítása, szerelése egy nap alatt
VÖRÖS ISTVÁN
XIII., Fáy utca 84.
Telefon: 290-279

MOTOROSOK!
Vízhatlan bőrerős motorosnadrág 186 Ft
Cipzáras lemberdzsek 296 Ft
Sárga vitorlásöltöny 410 Ft
Készíti: **FÁBIÁN JÓZSEF**
Bpest VII., Majakovszkij u. 1.

AUTÓSOK, STOP!
Autófelszerelési szaküzletünkben nagy választékban kaphatók AUTÓABRONCSKÖPENYEK ÉS TÖMLŐK



AUTÓSZERSZÁMOK
festékszórók,
műhelyreszelők,
szerelőkulcsok,
csavarhúzók, fogók,
kalapácsok,
autogénhegesztők és vágószerszámok,
csiszoló szerszámok,
garázsipari és egyéb speciális szerszámok

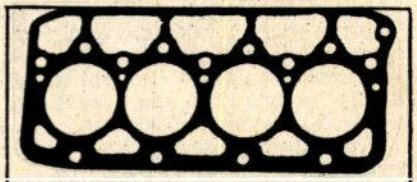
AUTÓKEMPING CIKKEK
autókemping kisbútorok,
gumi ágybetétek, matracok,
párnák, turistafőzők,
evőeszközök, ételdobozok

AUTÓFELSZERELÉSI CIKKEK
autóékszíjak,
levegő- és olajszűrő-betétek,
tömítések, fényszórók, ködlámpák,
villogók, autógyertyák,
belső és külső tükrök, autórádiók,
lengéscsillapítók,
autóülés- és kormányhuzatok,
autószőnyegek, fejtámlák, csomagtartók,
gumilemezek, gumitömlők,
autóporoltók

AUTÓÁPOLÁSI CIKKEK
korrózióoldók és -védők,
kátrány- és vízkőoldók,
autósamponok,
autópolírozók, mosóbőrök, kendők

VASEDÉNY
BUDAPEST

XIII., Országbíró u. 49–53.
(Reitter Ferenc utca sarok
Telefon: 203-149
Nyitva: 8–16 óráig
szombaton 8–13 óráig
Kitűnő parkolási lehetőség!
KÖZÜLETEKET IS KISZOLGÁLUNK!



ÜZEMBIZTOS
vörösréz-azbeszt
hengerfejtömítések minden típushoz
Nyitva: 8–17-ig
Szombaton zárva
MESÁN
tömítéskészítő
Bp. IX., Ráday u. 37.

BUDAÖRSI VEGYESIPARI SZÖVETKEZET
622-722
SZENTENDREI AUTÓSZERVIZE
Szentendre, Pannónia utca 1–3.
Telefon: 91-09
rövid határidőre vállalja
SZEMÉLY- ÉS TEHERAUTÓK SZERVIZÉT
(2.5 tonnáig),
kis- és középjavítást,
karosszéria szakszerű javítását,
továbbá
SKODA és MOSZKVICS
garanciális gépkocsik
átvizsgálását és javítását

SHELL INTERSERVICE
ÁLLOMÁSOK

Shell

INTERAG RT
INTERSERVICE

Budapesten

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

NTERSHOP
IXIII., Rajk László u. 11

Szervizeink 6—22 óráig ÜZEMELNEK

Vidéken

Balatonfüred
Dunaföldvár
Miskolc
Pécs
Szántód
Szeged
Veszprém

BENZIN, OLAJ, AUTÓFELSZERELÉSI ÉS AUTÓÁPOLÁSI CIKKEK TÖLTŐÁLLOMÁSAINKNÁL ÜZEMANYAG ÉJJEL-NAPPAL KAPHATÓ

POLSKI
A FIAT 125p

KIVÁLÓ MÁRKA – 1300 és 1500 kcm (60 és 70 DIN LE változatban).

Ez az európai szabvány gépkocsi saját kategóriájában ideális forma, sikeres konstrukció.

A POLSKI FIAT 125 P biztonságának garanciái:

- könnyű vezetés
- stabilitás
- magas hatásfokú (4 tárcsafékes) szervó fékrendszer.

Kényelem és célszerűség 5 személy részére. Ideális csomagtér.

Részletes felvilágosítás: a

MERKUR
autószalonjaiban

Budapest V.,
Martinelli tér 8.
Tel.: 204–018

Budapest VI.,
Népköztársaság útja 8.
Tel.: 124–249

POL-MOT

Gépjármű-külkereskedelmi Vállalat

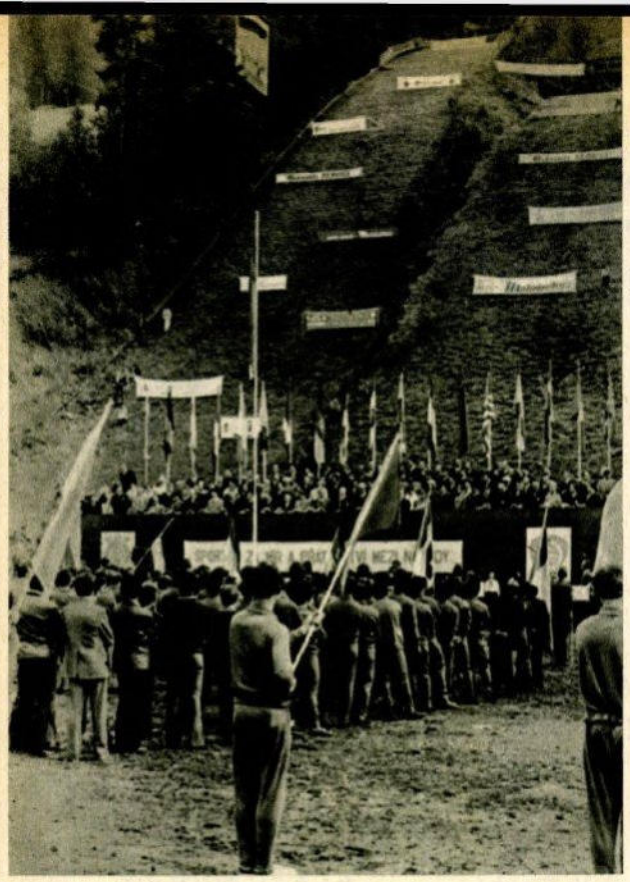
Warszawa
Stalingradzka 23.

POLSKA

POLSKI
FIAT 125p =



KÉNYELEM
BIZTONSÁG
GAZDASÁGOSSÁG



Ünnepélyes megnyitó, egy nappal a „Hatnapos" előtt

A harmadik napon ugyan valamivel jobbra fordult az időjárás, de nem annyira, hogy elvegyék a „B" időt. A fáradtság jelei is mutatkoztak a versenyzőkön, dehát ezt nem vette figyelembe a rendezőség. Az aznapi célbafutás után a Trophy-csapatok helyzetében nem volt lényeges változás.

A negyedik napon sem változott a helyzet: az élenjáró öt csapat érkezett 0 ponttal a célba, miután keserves 275 km-t kellett a megfogyatkozott mezőnynek lemotoroznia. Az Ezüst Serlegért folytatott verseny állása nem változott az első nap óta, 1. *CS/A* — 2. *CS/B* — 3. *NDK/B* — 4. *I/B* — 5. *NSZK/A*, mint hibapont nélkül. Ez az eredmény maradt az ötödik napon is, természetesen a „sérült" csapatok naponta esedékes fejenkénti 100 ponttal „gazdagodtak".

Az utolsó, a hatodik napra már csak 115 km és 231 versenyző maradt, akik a zuhogó esőben iramodtak a Sesti Deni végcélja felé. Az „út" ez alkalommal is gondoskodott meglepetésről: az eddig meglepő biztonsággal magát tartó USA-csapat az értékes — nulla hibapontos — 4. helyről visszaesett a 6. helyre.

És délután, amikor a nyers számítások alátámasztották az itt következő végeredményt, érthetően nagy volt az öröm a csehszlovák táborban.

EREDMÉNY. Trophy-díj: 1. Csehszlovákia: P. Cemus, F. Mrazek (Jawa—250), J. Cisar, Z. Cespiva, J. Briza (Jawa—350), J. Fojtik (Jawa—500) 0 hp. 360,4 segédhibapont — 2. **NDK,** 0/1152,5 — 3. **Olaszország,** 0/1869,2 — 4. **Szovjetunió,** 0/3030,5 — 5. **NSZK,** 4 — 6. **USA,** 47 — 7. **Nagy-Britannia,** 423 — 8. **Hollandia,** 596 — 9. **Lengyelország,** 813 — 10. **Svédország,** 1110 — 11. **Finnország,** 1911 — 12. **Spanyolország,** 2192 — 13. **Svájc,** 2585 hibapont.

EZÜST SERLEG 1. Csehszlovákia—A: P. Valek, M. Jedlička (Jawa—175), J. Rabas (Jawa—250), P. Cihelka (Jawa—350) 0/613,9 — 2. **Csehszlovákia—B,** 0/715 — 3. **NDK—B,** 0/1185,5 — 4. **Svédország—B,** 3 — 5. **NSZK—A,** 5 — 6. **Olaszország—B,** 10 hibapont.

GYÁRI CSAPATOK: 1. Zündapp—A — 2. Jawa—A — 3. Jawa—B — 4. Jawa—C — 5. Jawa—D — 6. MZ—B — 7. MZ—C — 8. KTM—A 9. KTM—B (mind hibapont nélkül).

EGYÉNI KATEGÓRIAGYŐZTESEK: 50 KCM: R. Neumann — 75 KCM: A. Brandl — 100 KCM: J. Wolfgruber — 125 KCM: R. Witthoft — 175 KCM: E. Schmieder (mind Zündapp) **— 250 KCM: F. Mrazek — 350 KCM: J. Cisar — 500 KCM: J. Fojtik** (mind Jawa) **— 500 KCM FELETT: B. Gustafson** (Husqvarna).

Nagy volt az öröm a Jawáéknál

Igaz, a szerencse-tényezővel számolni kell a motorsportban is, de az idei, a 47. Hatnapos Nemzetközi Motorkerékpárversenyen nem sok szerepe volt a Fortunának a csehszlovák Trophy-csapat győzelmében, hiszen ezt a nagyszerű sikert éppen tizedszer ismételték meg sportbarátaink, akiknek ezúton is gratulálunk. És hogy még szebb legyen az eredmény, ugyancsak ők jeleskedtek az Ezüst Serlegért vívott csoportban is, amely díjat immár tizenharmadszor vitték haza.

Erről a motoros maratoni versenyről annyit kell tudni, hogy az első „Six Days"-t 1913-ban írták ki Nagy-Britanniában — és ezt a rendező angol csapat nyerte. A most 47-edszer megrendezett Hatnaposból 16 győzelem fűződik a britekhez. A Csehszlovákok csak a felszabadulás után kapcsolódtak e nagy versenysorozatba, és első győzelmüket 1947-ben aratták.

A „Sesti Deni"-t — ahogy a Hatnapost nevezik Csehszlovákiában — Splinderuv Mlyn környékén, az Óriáshegységben rendezték, szeptember 10—16. között; 13 nemzet Trophy-csapattal és 17 nemzet 26 Ezüst-serleg csapattal (379 versenyzővel) vett részt. Az útvonal teljes hossza 1668 km, főleg terepen. Az időjárás nem volt éppen kedvező, ezért a hosszabb menetidőt jelentő „B" átlagot kellett a versenyzőknek teljesíteniük.

Már az első nap meglepetéssel szolgált, ugyanis az erősnek tartott svéd csapat elvesztette az egyik tagját, ami naponta 100—100 büntetőpontot jelentett; hasonlóképpen jártak a svájciak, a spanyoloknál viszont rögtön két versenyző esett ki. Az esti számolásnál ez volt a sorrend: 1. *NSZK* — 2. *CS* — 3. *NDK* — 4. *USA*, — 5. *I* — 6. *SZU* (valamennyi hibapont nélkül — 7. *PL*, 7 hp. — 8. *SF*, 11 — 9. *GB*, 14 — 10. *NL*, 15 — 11. *S*, 100 — 12. *CH*, 139 és 13. *E*, 209 hibapont.

A második nap szakasza volt a leghosszabb, 336,7 km, és a kora reggeli rajtnál már csak 340 versenyző jelent meg. Az addig vezető NSZK Trophy-csapat egyik tagja, *Brinkmann* (Zündapp) útvonal-eltévesztés miatt késett az egyik ellenőrző-állomásnál, és ezért csapatát 4 hibaponttal sújtották. De kaptak pontot a többi csapatok is. Ezek után így festett az esti mérleg: 1. *CS* — 2. *NDK* — 3. *I* — 4. *USA* — 5. *SZU*, (mind 0 hp) — 6. *NSZK*, 4 — 7. GB, 17 — 8. *PL*, 107 hp.

ORSZÁG	VERSENYZŐ	ARANY	EZÜST	BRONZ	KIESETT
Csehszlovákia	14	14	—	—	—
Olaszország	14	11	2	—	1
NSZK	14	10	3	—	1
NDK	14	10	—	—	4
Svédország	14	8	1	—	5
Szovjetunió	10	7	3	—	—
USA	14	7	1	2	4
Nagy-Britannia	14	6	4	—	4
Lengyelország	14	3	2	2	7
Hollandia	10	2	3	2	3
Ausztria	4	2	—	1	1
Finnország	10	2	—	—	8
Franciaország	8	1	3	2	2
Spanyolország	10	—	—	3	7
Svájc	6	—	1	—	5
Belgium	4	—	1	—	3
Írország	4	—	—	—	4
Kanada	4	—	—	—	4

Fehérvári crossozók Spanyolországban

Ámbár 10 nemzet crossozói versenyeztek a spanyolországi Mongayban, a díjkiosztó ünnepségen csak a két magyar, **Bányai** és **Vesztergom** kapott ezüstserleget. Amikor a verseny előtt a zsüri bemutatta a 30 000 nézőnek az indulókat, harsogó óvációval tisztelték meg a magyar fiúkat. A spanyol zászló mellé a piros-fehér-zöld lobogót húzták. Egyszóval: különleges elbánásban részesítették a fehérvári fiúkat.

A 36 versenyzőt számláló mezőnyben voltak Montesák, Bultacók, Husqvarnák, Maicók, valamennyi ötfokozatú váltóval, lévén a 2000 méteres remek pályának több hosszú egyenese, CZ-vel csak a Videoton versenyzői indultak (motorjuk sebességváltója 4 fokozatú).

A második futam rajtjánál egy soha meg nem élt vízözön zúdult a pályára, és a hömpölygő víz- és sártengerben sorra beáztak a motorok. Erre a sorsra került a 4. helyen motorozó **Vesztergom Jenő** is. **Bányai József** CZ-jét elkerülte a vész, és végül is hatodikként fejezte be ezt a roppant fárasztó versenyt, amelyet a spanyolok tavalyi bajnoka, **Jesus Sair** (Bultaco) nyert meg.

DRAPÁL JÁNOS

Spanyolország Nagydíján harmadik Körrekorddal győzött a Salzburgringen

Háromnapos fárasztó utazás után érkeztünk szeptember 20-án, szerdán este Barcelonába. Szemerkélő eső, hűvös, szeles időjárás fogadott a katalán fővárosban. Persze, az esős idő sem *Drapál Jancsit*, sem *Szabó Lacit* nem keserítette el. Az első edzésnap reggelén gépkocsival köröztünk a Montjuich-park pályáján, és hamarosan megállapítottuk, hogy Barcelonában az év legnehezebb VB-futamát rendezik. Régi barátaink, akik már versenyeztek ezen a körön, egyetértettek véleményünkkel. A 4 km hosszú kör hegyoldalban fekszik, a 10—12 méter széles úttest felülete nem a megszokott érdességű, kissé csúszós. Forduló fordulót követ, sok az összetett kanyar, és a célegyenes mindössze 700—800 méter hosszú. A 350-esek távja 40 kör (!), 160 km. A pihentető egyenesek nélküli versenyen ez rendkívül hosszúnak számít.

Az edzéseken hamarosan kiderült, hogy a számunkra legfontosabb 350-es géposztályban esőben és szárazon egyaránt az olasz *Pasolini*, az NSZK-beli *Braun*, a finn *Lansivouri*, az angol *Sheene*, a svájci *Kneubuhler* és *Drapál János* a legesélyesebbek. Ők hatan közel azonos edzésidőket futottak. Nagy volt a meglepetésünk, amikor az első napi hivatalos edzéseredmények szerint a legjobb időt *Szabó Laci* futotta. *Drapál* harmadik volt. A második napi edzés képe hasonló volt az előző napihoz, mégis *Drapál*nak csak a 9., *Szabó*nak csak a 20. rajtkocka jutott. A fiúkat nem izgatta különösen az időmérők nyilvánvaló tévedése. Mindketten Kovács Kati népszerű slágerét dúdolták: „Add már, Uram, az esőt!" Ha nem szárad fel a pálya, nagy baj nem lehet, annak ellenére, hogy *Szabó* mindkét motorjával sok baj volt, és *Drapál* gépein is akadt munka bőven.

A verseny napján, szombaton reggel teljesen borult volt az ég, és szemerkélt az eső. Vidáman készülődtünk a pályára. A rajt előtt egy-egy órával újabb gépátvétel, bizottság előtti tankolás következett, majd zárt parkba helyezték a gépeket. Az eső elállt, a pálya száradni kezdett. A teljesen száraz úttesten, a verseny első köreiben hatalmas harc alakult ki a már említett hat versenyző között. *Kneubuhler* rajtja sikerült a legjobban és nagyon gyors gépével azonnal az élre állt. A nagyon izgalmas verseny legjobbjai előtt az év utolsó VB-futamán, *Agostini* és *Saarinen* távollétében megcsillant a győzelem reménye. *Kneubuhler* mögött sorra véreztek el az ellenfelek. Előbb *Dieter Braun*, majd *Lansivouri* bukott, *Barry Sheene* pedig motorhiba miatt adta fel a versenyt. Az üldözők közül csak *Drapál* és *Pasolini* maradt a pályán; az olasz a 250-es versenyre tartogatta erejét, *Drapál* pedig egyre lassuló motorjával nem szólhatott bele az elsőségért folyó küzdelembe. A motor fordulatszámának mintegy ezerrel való csökkenését a letört kipufogóvég és — mint később kiderült — hengerfejrepedés, valamint főtengelycsapágy-törés okozta. *Drapál* ezen a VB-futamon egy órán keresztül küszködött a gyenge géppel, és izgult azért, hogy a sérült motor végig bírja a hosszú távot.

Szabó László öreg motorjával kivárásra ment. Nyolcadik helyezése igen dicséretes teljesítmény.

A tízezer főnyi közönség nagy lelkesedéssel várta a 125-ös gépek 27 körös versenyét. A spanyolok kedvencének, *Nieto*nak tisztes helyezés is elegendő volt a világbajnoki cím elnyeréséhez. Izgalommentes versenyen győzött a svéd *Andersson*, Yamahán. *Szabó László*, MZ-jében a tartalékblokkal nem lehetett ellenfele a kéthengeres gyors gépekkel indulóknak. Miután a mezőny legjobbjai végigmentek, géphibák, bukások sem lehettek segítségére a jobb eredmény elérésében. Kilencedik helyen fejezte be a futamot, amelynek utolsó körében sajnálatos bírói műhiba történt — ami éppen bennünket érintett. A célbíró leintette *Szabót*, mielőtt az őt körözni készülő *Andersson* a célvonalon átfutott volna. Az eredménylistán *Szabó* neve nem szerepelt. Óvásunkra a nemzetközi zsüri tárgyalta az ügyet, és sajnos elfogadta a sportbíró olyan irányú magyarázatát, hogy a leintés nem *Szabó*nak, hanem *Anderssonn*ak szólt. A zsüri tagjai valamennyien elítélték a csapnivaló rendezést, mégis kénytelenek voltak a bíró állítását elfogadni, annak ellenére, hogy meg voltak győződve az ellenkezőjéről.

Izgalommal készülődtünk a 250-esek 33 körös versenyére. Drapál Jancsinak ragyogó rajt után komoly lehetősége volt a 3—4. hely megszerzésére. Sajnos, gépének főtengelye megszorult, és a hatodik körben fel kellett adnia a futamot.

Agostini távollétében az ötszázasok ádáz csatát vívtak a VB-futam győzelemért. *Mortimer*, okosan taktikázva, biztosan hozta célba a 354 kcm-re felfúrt vízhűtéses Yamahát.

A nap főszáma az utolsó futam, az 50 kcm-es gépek 16 körös versenye volt. A holland *de Vries* és *Nieto* között ezen a futamon dőlt el a világbajnokság kérdése. A közönség nagy örömére *Nieto* győzött és megnyerte ez évi második világbajnokságát.

EREDMÉNYEK. 50 kcm (16 kör): 1. **Angel Nieto**, E (Derbi) 33.09,47 (109,47 km/ó) — 2. **Jan de Vries**, NL (Kreidler) 108,9 km/ó — 3. **Kent Andersson**, S (Kreidler) 107,6 km/ó; — **125 KCM** (27 kör): 1. **Kent Andersson** (Yamaha) 52,11,80 (117,6 km/ó) — 2. **Charles Mortimer**, GB (Yamaha) 115,8 km/ó — 3. **Angel Nieto** (Derbi) 114,8 km/ó; — **250 KCM** (33 kör): 1. **Renzo Pasolini**, I (Aermacchi) 1:01.57,12 (121,1 km/ó) — 2. **Teuvo Lansivouri**, FS (Yamaha) 120,3 km/ó — 3. **Barry Sheene**, GB (Yamaha) 1:02.29,50 (120,1 km/ó); — **350 KCM** (40 kör): 1. **Bruno Kneubuhler**, CH (Yamaha) 1: 16.07,44 (119,5 km/ó) — 2. **Renzo Pasolini** (Aermacchi) 1:16.49,79 (118,4 km/ó) — 3. **Drapál János** (Yamaha) 1:17.57,45 (116,7 km/ó) . . . 8. **Szabó László** (Yamaha); — **500 KCM** (35 kör): 1. **Charles Mortimer**, GB (Yamaha) 1:06.47,24 (119,2 km/ó) — 2. **Dave Simmonds**, GB (Kawasaki) 119,0 km/ó — 3. **Jack Findlay**, F (Jada) 117,6 km/ó.

Október elsején rendezte meg az Osztrák Szövetség nemzetközi gyorsasági versenyét a Salzburgringen, a nemrég épült világbajnoki pályán.
Tizennégy ország versenyzői közül *Drapál János* emelkedett ki, aki remek formában, fölényes biztonsággal rajttól a célig vezetve nyerte a 350-es versenyt a tavalyi VB 5. helyezettje, a svájci *Pfirter* előtt. A 250-es futamban az edzésen megsérült — és ideiglenesen tartalékhengerekkel megjavított — motorján értékes harmadik helyezést szerzett.
A hűvös idő miatt csupán mintegy 5000 szurkoló nézte végig a versenyt. *Drapál* rendkívüli népszerűségnek örvend. A 350-es futam során a hangosbemondó többször is bemutatta a közönségnek a Honvéd fiatalját, ismertette eredményeit. A szállodába érkezéskor virágcsokorral várta a figyelmes személyzet, és több száz darab dedikált fénykép sem lett volna elegendő a szurkolók számára. Este az osztrák televízió csak a 350-es futamról sugárzott részleteket, a többi géposztályok győzteseit csak portréban mutatta be. Többen is lobogtatták az olasz *Motociclismo* szeptemberi számát, amelyben *Pasolini* az újságíró kérdésére azt válaszolta, hogy *Saarinen* és *Agostini* után *Drapál*t és *Read*et tartja a világ legjobb gyorsasági versenyzőinek.
A díjkiosztó során *Drapál Jancsi* a két géposztályban szerzett gyönyörű díjak mellé hatalmas bordó ólomkristály vázát kapott a nap leggyorsabb köréért.

EREDMÉNYEK. 250 KCM (12 kör): 1. **Werner Pfirter**, CH (Yamaha) 18.26,20 (165,5 km/ó) — 2. **Karl Auer**, A (Yamaha) 18.30,68 — 3. **Drapál János** (Yamaha) 18.39,40; — **350 KCM** (12 kör): 1. **Drapál János** (Yamaha) 17.52,70 (170,6 km/ó) — 2. **Werner Pfirter** (Yamaha) 18.10,22 — 3. **Helmut Kassner**, NSZK (Yamaha) 18.35,00; — Az **50 KCM** és a **125 KCM** kategóriát az osztrák **Bartol** 130 km/ó, illetve 154 km/ó átlaggal nyerte. A **FÉLLITERESEK** versenyében a svájci **Giger** 164 km/ó átlaggal győzött. Az **500 KCM FELETTI** gépek futamában az NSZK-beli **Dähne** 162 km/ó átlaggal hozta célba 750-es BMW-jét

Csizmadia Imre



KANADAI GRAND PRIX

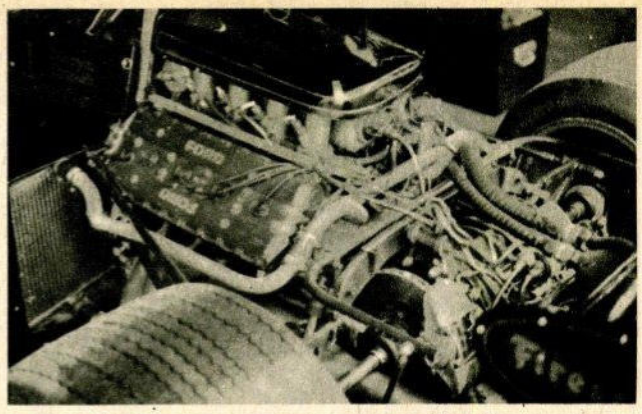
Tavaly úgy esett, hogy le kellett a versenyt rövidíteni, az idén viszont olyan köd volt, hogy öt órával később kezdődött a verseny. Utoljára 1968-ban volt ilyen rossz az idő, akkor a Német Grand Prix folyt le hasonló körülmények között, és Jackie Stewart 4 perccel nyert. Azóta „Ködmester" a neve — és Kanadában is bebizonyította, hogy megérdemelte a címet. Ezúttal 50 másodperccel előzte meg a célban Peter Revsont és Denny Hulme-t. Stewart így bizonyította, hogy gyomorfekélye már a múlté és változatlanul a világ egyik legjobb autóversenyzője. Most már 5 GP-győzelemmel van Jim Clark világrekordja mögött: Clark 25 Grand Prix-t nyert, Fangio 24-et, Stewart pedig 20-at. Clark, sajnos már nem él, Fangio régen nyugdíjba ment, és így könnyen lehetséges, hogy Jackie lesz jövő ilyenkor minden idők legsikeresebb GP-versenyzője.

Még egy, az USA-futam van hátra. Fittipaldi ugyan már bajnok, mégis ez az a verseny, amelyet mindenki meg akar nyerni. Az ok? Ötvenezer dollár jár a győztesnek.

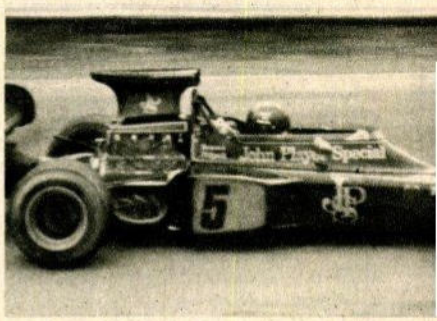
Andrew Frankl

(Lapzártakor már meg is érkezett az USA-futam eredménye, amelyet lapunk 6. oldalán ismertetünk.)

Leslie Toth, kanadai tudósítónk is elküldte fényképes beszámolóját az ottani versenyről. Íme, a fotók.



Az új világbajnok, Emerson Fittipaldi segítőtársa: a Ford-motor



És itt maga a világbajnok, a brazil Fittipaldi a JPS Lotus-ban

A 43. Osztrák „Alpenfahrt"

A Nemzetközi Rallye Márkabajnokságban szinte fratlan szabállyá vált az a „törvényszerűség", hogy amelyik gyár az első és talán legnehezebb futamon, a Monte-Carlo Rallye-n győz, az szerzi meg az év végén a bajnoki címet is. Nos, az idén is így alakult a helyzet.

Nagy meglepetésre és a sportszerető olaszok nagy örömére végre sikerült a *Lancia*nak a Montén az első helyen végeznie, majd a Svéd Rallye harmadik és a Marokkó Rallye első helyével szilárdan kézben tartani a vezetést. Görögországban, a híres-nevezetes Akropolisz Rallye-n azonban „elaludt" a Lancia-csapat vezetője, *Cesare Fiorio*, és a hibás taktikázás csak a második helyet eredményezte, míg a versenyt és az értékes 20 pontot *Lindberg/Eisendle* Fiat—124 Spiderje nyerte.

A helyzet pikantériája, hogy a Fiat-konszern a közelmúltban megvásárolta a csődbe jutott Lancia részvényeinek többségét, és így többek között a Fiat jelentős anyagi támogatásával sikerült a Lancia ez évi sportprogramját lebonyolítani. Erre a testvérharcra senki nem számított és ez tette különösen érdekessé az Alpenfahrtot. Lanciáék a teljes gyári csapat bevetésével akarták kiküszöbölni a csorbát. *Lampinen, Kallström, Barbasio* három hétig tréningeztek a tűzpiros, fronthajtású 1600 HF Fulviákkal. Fiaték „csak" két nagyágyút neveztek, a svéd származású *Hakan Lindberg* és az olasz fenegyerek, *Paganelli* félelmetes ellenfélnek számít rallye-berkekben.

A 200 lóerős BMW—2002-eseken szintén neves sztárok indultak: *Aaltonen, Fall* és *Warmbold*. A legnagyobb esélyesnek azonban a hazánkban kevésbé ismert 26 éves svéd *Stig Blomqvistet* tekintették. Ez a hosszú hajú, rendkívül kedves, szerény fiatalember viszonylag kevés versenyen áll rajthoz „mindössze" 150 lóerős gyári Saabjával, de ahol megjelenik, ott általában győz is. A ballábas fékezés művésze. A gázpedálról soha nem veszi le a lábát, vollgázzal érkezik a kanyarba, kuplung nélkül kapcsol vissza, bal lábbal fékez, közben jobb lába „deszkáig" nyomja a gázpedált, a kormányt megrántva a kocsit keresztbe állítja, és így valószínűtlenül nagy sebességgel szinte keresztülrepül a kanyaron.

Sokan próbálták utánozni, de az eredményt nem nehéz kitalálni . . .

A lokálpatrióta osztrákok azonban még egy furcsa márkát is esélyesnek soroltak, mégpedig a Volkswagent, illetve ennek egy osztrák változatát, az úgynevezett Porsche—Salzburg Käfert. Igen, furcsa márka, hiszen köztudott, hogy a VW minden korszerűsítés ellenére sem nevezhető sportos autónak. És mégis, a Salzburgban preparált 120 lóerős, ezüst színű Bogarak igazi csodákra képesek, feltéve, ha olyan ügyes versenyzők ülnek az apró kormánykerék mögött, mint az osztrák *Janger, Fischer, Grünsteidl* és a kétszeres Safari-győztes *Edgar Herrmann*.

A verseny hallatlanul izgalmasan alakult, az első hely sorsa valóban csak az utolsó pillanatban dőlt el. A rallye-sport legnagyobb csillagai között üstökösként feltűnt, örökké dohányzó *Warmbold* hatalmas tempóval kezdett, egymás után négy gyorsaságit nyert meg, majd egyetlen apró hibás mozdulat — bukfenc —, és a kék-fehér gyári BMW használhatatlan roncsként pihent az árokban. *Blomqvist* még idáig sem jutott, és a többi nagy sztár is egymás után adta fel a küzdelmet.

A harmadik etap rajtjához már csak 12 kocsi sorakozott fel. *Warmbold* kiesése után a finn *Timo Lampinen* vette át a vezetést, és olyan nagy előnyt szerzett, hogy az utolsó, 568 km-es szakaszon már csak félgőzzel kellett autóznia. Az utolsó Lancia-szervizállomáson a szerelők kérdésére *Timo* csak egy egyszerű okéval válaszolt, vagyis: minden rendben, nem kell dolgozni a kocsin. Húsz kilométerrel az állomás után azonban hirtelen leállt az olajszivattyú, és a visszavágás reménye végleg szertefoszlott, az utolsó Lancia is kiesett a küzdelemből.

Még balszerencsésebben járt az osztrák *Klaus Russling*, akinek ezüstkék 1600-as Renault Alpineját már csak gumikötelek tartották össze, de addig kergette a masinát, amíg a sebességváltó fogaskerekei végleg el nem fogytak. Mindez a cél előtt 150 kilométerrel . . .

Így aztán a győzelmet szinte „ajándékba kapta" a *Lindberg/Eisendle* páros, és a második helyet óriási meglepetésre az osztrák *Janger/Gottlieb* kettős szerezte meg az egyik salzburgi Porsche-Käferrel. Ez egyben a VW eddigi legnagyobb rallye-sikere, amelyet a *Grünsteidl/Hopf* páros negyedik helye tett még teljesebbé.

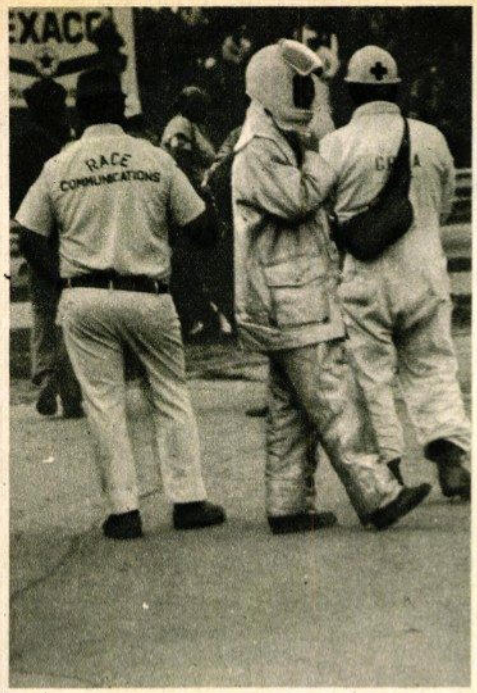
A 2462 km-es, 15 gyorsasági szakasszal tarkított verseny nehézségi fokát pedig két számadat jellemzi: 58 elrajtolt kocsiból mindössze 8 érkezett a célba . . . **(F. A.)**

EREDMÉNYEK: 1. **H. Lindberg/H. Eisendle,** S (Fiat 124 Spider) — 2. **G. Janger/H. Gottlieb,** A (VW 1302 S) — 3. **P. Eklund/B. Reinicke,** S (Saab 96 V 4) — 4. **H. Grünsteidl/G. Hopf,** A (VW 1302 S) — 5. **E. Haberl/J. Fritz,** A (Porsche 911 S) — 6. **G. Blomqvist/G. Kalnay,** S (Opel Ascona 19 S) — 7. **V. Dietmayer/O. Schurek,** S (BMW 2002 Tii). — **A RALLYE MÁRKABAJNOKSÁG** állása a hat futam után: 1. **Lancia** 67 — 2. **Porsche** 53 — 3. **Fiat** 43 — 4. **Saab** 32 — 5. **Ford** 28 — 6. **Datsun** 26 pont.



Az abszolút győztes Lindberg/Eisendle páros (Fiat 124 Spider) a Weisses Kreuz állomás előtt

(FEKETE ANDRÁS felvétele)

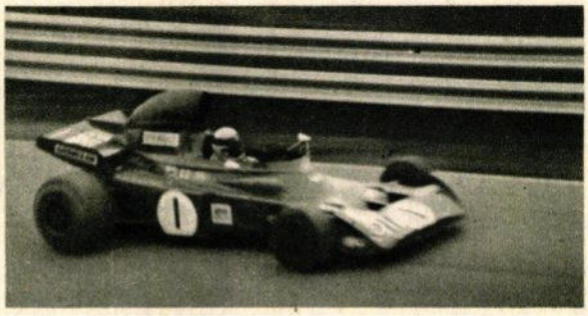


Ez az ezüstruhás ember nem valamiféle űrhajós, hanem tűzoltó

— Még zúg a fülem, nem hallom, mondd hangosabban! — ezt fejezi ki Stewart mozdulata, miközben a győzelmi dobogó felé kocog

(LESLIE TOTH) felvételei)





Teljes gázzal száguld a győzelem felé Jackie Stewart

München—Wien—Budapest Rallye:

ZASADA győzelme, FERJÁNCZ bizonyítványa

Nehéz sport a rallye. Fárasztó edzések, huszonnégy-negyvennyolc órás, vagy még hosszabb száguldás taktikai elképzelések szerint, néha egy kissé többet kockáztatva, mint amit a fizika törvényei megengednek, esőben, sárban, homokban, tűző napsütésben, sokszor ködtől csúszós faleveleken vagy havon, ráadásul mindez többféle változatban...

A München—Wien—Budapest Rallye-n nem volt hó, köd is csak elvétve jelentkezett, de voltak másféle izgalmak. Verseny volt a javából! Egyik Porsche a másikat üldözte, *Knorr* és *Mühleck Zasadát*, az osztrák *Koltai*, valamint *Dietmayer* BMW-vel egymást, és a nagyszerű *Miersch* Opel-Asconával a maximálisat nyújtva szállt csatába. Közöttük a nemzetközi porondon ritka szereplése miatt kevésbé ismert *Ferjáncz* próbálta a magyar reményeket valóra váltani, és fantasztikus autózással két gyorsasági szakaszon a legjobb időt futotta. A 270 lóerős Porschét vezető háromszoros Európa-bajnokot azonban nem sikerült befognia, de így is a jóval kisebb teljesítményű, mindössze 150 lóerős Renault—R—12 Gordinivel csupán 42 másodperces hátránnyal szorult abszolút sorrendben a második helyre.

A szombati díjkiosztón *Zsembery Jenő*, Ferjáncz Attila versenyzőtársa elmondotta, hogy az 1333 km-es versenyre rendkívül precízen készültek fel, többek között ennek köszönhetik előkelő helyezésüket. „A versenyt tulajdonképpen Ausztriában vesztettük el, mert a francia szervizkocsi késése miatt nem tudtunk gumit cserélni, és speedgumival voltunk kénytelenek a sóderes osztrák gyorsasági szakaszon autózni, ami pedig bizonyos fokig hátrányt jelentett."

Eredményüket nemcsak a 63 indulóból befutó 54 versenyző értékelte, mert az Európa-bajnoki futamon egy második hely mindenki számára sokat jelent.

Dvorszky Nándor

EREDMÉNY, ABSZOLUT SORRENDBEN: 1. **Zasada** /Zyszkowski, PL (Porsche 911 S) 3407,0 — 2. **Ferjáncz/Zsembery,** (Renault Gordini) 3449,4 — 3. **Knorr/Schweiser,** NSZK (Porsche 911 S) 3490,8 — 4. **Koltai/Ogrisek,** A (BMW 2002 Ti) 3496,5 — 5. **Mühleck/Zepfel,** NSZK (Porsche 911 S) 3518,9 — 6. **Rack/Köhler,** NSZK (Porsche 911 S) 3557,1 — 7. **Dietmayer/Schurek,** A (BMW 2002 Ti) 3587,3 — 8. **Miersch/Wiszniewski,** NSZK (Opel Ascona) 3605,5 — 9. **Husar/Böhs,** A (Fiat 125 S) 3647,5 — 10. **Schuller/Weidmann,** NSZK (Renault Alpine) 3675,3 — 11. **Höpfer/Vanoni,** F (Renault Alpine) 3740,2 — 12. **Kern/Hafner,** NSZK (BMW 2002) — 13. **Möhring/Junge,** NSZK (BMW 2002 Ti) — 14. **Hohlheimer/Huber,** NSZK (Fiat 128 Rallye) — 15. **Leinberger/Weissmann,** NSZK (Fiat 128 C) — 16. **Mucha/Pulczynski,** PL (P. Fiat 125) — 17. **Löffelmann/Wizner,** A (Alfa-Romeo G) — 18. **Jaroszewicz/Szulc,** PL (P. Fiat 125) — 19. **Müller/Weber,** A (BMW 2002 Ti); — **SZÉRIA ÉS FELJAVÍTOT GT-KOCSIK 3. és 4. CSOPORT:** 1. **Zasada** — 2. **Knorr** — 3. **Mühleck** — 4. **Rack** — 5. **Höpfer;** — **FELJAVÍTOTT TÚRAKOCSIK 2. CSOPORT:** 1. **Ferjáncz** — 2. **Koltay** — 3. **Miersch** — 4. **Husar** — 5. **Jaroszewicz** — 6. **Müller...** 16. **Kiss/Iriczfalvi** (Renault Gordini); — **SZÉRIA TÚRAKOCSIK 1. CSOPORT:** 1. **Dietmayer** — 2. **Kern** — 3. **Möhring** — 4. **Hohlheimer** — 5. **Leinberger** — 6. **Mucha...** 24. **Bálint/Förstner** (Lada); — **CSAPATBAN:** 1. **Lengyelország** 11 032,9 — 2. **Ausztria** 11 324,1 — 3. **Magyarország** 12 809,5; — **KLUBCSAPATOK:** 1. **Bosch Racing Team** 10 896,3 — 2. **ADAC/Gau Südbayern** 12 220,2 — 3. **Nürnberger AC** 12 607,4 pont.

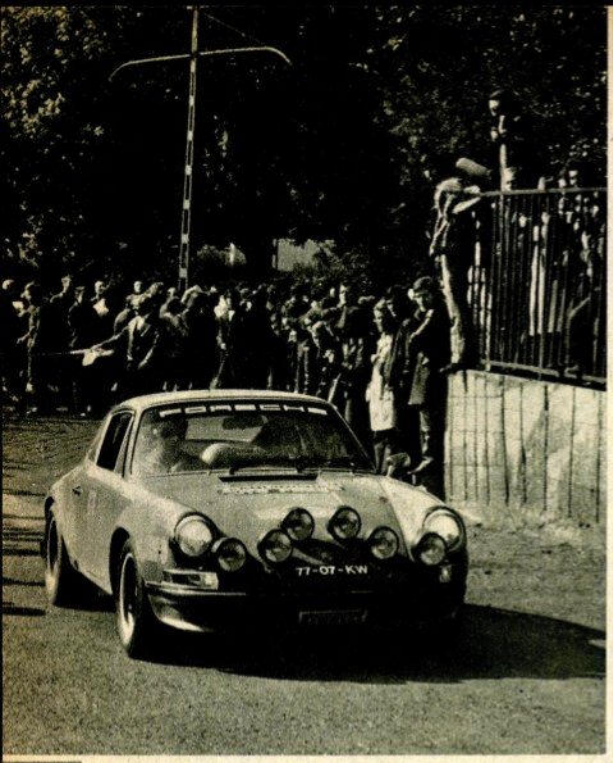
CÍMLAPUNKON:

Első képek a lapzártakor megnyitott Párizsi Szalon újdonságáról, a fronthajtású 104-es Peugeot-ról

„Autó-Motor" — Főszerkesztő: B. Pór Ibolya. — Megjelenik havonta kétszer, 6-án és 21-én. — Szerkesztőség: Budapest V., Bajcsy-Zsilinszky út 22. V. em. — Levélcím: Budapest 5., Pf. 582. — Telefon: 112-888. — Felelős kiadó: Sala Sándor. Kiadja a Lapkiadó Vállalat. (VII., Lenin körút 9—11. Telefon: 221-265.) — Terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető a helyi (Budapesten a kerületi) kézbesítő postahivataloknál és kézbesítőknél. Előfizetési díj negyedévre 18 Ft, fél évre 36 Ft, egész évre 72 Ft. — Előfizetés külföldről: a Kultúra Könyv és Hírlap Külkereskedelmi Vállalatnál (Budapest, 62., Pf. 149), vagy a külföldi képviseleteinél.
Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza

INDEX: 25.108

72.8387 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



Az érdeklődők sorfala között kanyarodik a Budapest Szálló melletti célba a verseny abszolút győztesének, a lengyel Zasada/Zyszkowski párnak különféle fényszórókkal ékes Porsche—911—S kocsija...



...és a következő percben már az AM rendelkezésére áll és szívesen vállalja munkatársunk kérését, hogy üzenjen lapunk olvasóinak

MÜNCHEN— WIEN— BUDAPEST

Serdeczne pozdrowienia dla Czytelników AUTO-MOTOR

Sob. Zasada



„Másodszor járok Magyarországon — mondta a háromszoros Európa-bajnok Zasada, miközben kocsijának tetején néhányszavas üdvözletet írt az AM olvasóinak. — De most már úgy kell Önökhöz látogatnom, hogy magammal hozzam a 14 éves Alexandra lányomat és természetesen a feleségemet, akit úgy kell majd ellopnom az üvegházból. Ugyanis ő vezeti a virágkertészetünket... Jó kis pihenés lenne itt Magyarországon, amelyet eddig csak a szélvédőn keresztül ismertem meg..."

Az NSZK-beli Miersch/Wiszniewski kettős, kategóriájának 3. helyezettje, a Kresz előírásainak figyelembevételével hajtja a Vörőshadsereg útján az Opel Asconáját

Az abszolút sorrendben, 42 pont különbséggel a 2. helyre érkező, sokszoros magyar bajnokpár, Ferjáncz/Zsembery így nyeste Bakonybélnél a gyorsasági szakasz kanyarjait a Renault Gordinivel. Ezért, no meg természetesen a kategóriagyőzelemért, valamint a Nemzeti Csapatverseny 3. helyéért vették át mosolyogva a megérdemelt serlegeket az esti díjkiosztó ünnepélyen.

(Rózsa György és Fekete András felvételei)

