

autó-motor

XXV. évf.
1972. X. 6.
Ára: 3 Ft
19

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 — felszerelve is:

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





A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS 125000 DOLGOZÓJÁNAK KÉPVISELETÉBEN

Munkaértekezlet a MÉMOSZ-ban

- **Üzem- és munkaszervezés**
- **Tervszerű beruházások**
- **Biztonság és biztonsági övek**
- **Munkaidő és munkabér**

Olvasóink bizonyára emlékeznek még azokra a rádió- és újságközleményekre, amelyek hírt adtak arról, hogy szeptember 14—15-én a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a közúti közlekedés mintegy 125 000 dolgozójának képviselőit hívta össze munkaértekezletre. A trösztök és vállalatok vezérigazgatói, igazgatói, a KPM Közúti Igazgatóságok gazdasági és politikai irányítói, párt- és szakszervezeti vezetők vettek részt ezen a tanácskozáson, amelyet *dr. Csanádi György* miniszter nyitott meg.

A MÉMOSZ-székház kongresszusi termében gyűltek össze az ország minden tájáról meghívott szakemberek, hogy ezen a fórumon ismertessék és ilyen módon kölcsönösen jobban megismerjék a Minisztériumhoz tartozó közlekedési vállalatok gazdálkodásának eddigi mérlegét és a további tennivalókat. Szó volt itt a beruházásokról, az üzemek, raktárak és utak építésének kérdéseiről, a tervek realitásáról, de megtárgyalták a vállalati munka- és üzemszervezés feladatait is.

Egy menet közbeni értékelésnek is tekinthetjük ezt a tanácskozást, amely a tegnap és a ma elvégzett munkáit, a holnap várható gondjait, a kitűzött célok megvalósításának lehetőségeit egyaránt elemezte.

Az eddig végzett munkák felmérése alapján megállapították, hogy a közúti közlekedést szolgáló KPM-vállalatok tevékenysége megfelel a közlekedéspolitikai koncepció követelményeinek. Elismerően szólt a miniszter az autóközlekedés és a vasút együttműködéséről, amelynek gyakorlatát most, az őszi csúcsforgalom idején különösen élénk figyelemmel kíséri az egész ország.

Ám nem ez az egyetlen olyan tevékenység, amely az értekezleten képviselt emberek munkája nyomán szinte valamennyiünk életére, mindennapos ténykedésére közvetlenül is kihat. A közlekedés, a személy- és áruszállítás, az autópályaépítés, a Metró-fejlesztés, az autójavítás, az alkatrészellátás témái ugyancsak napirenden voltak. Hallottunk gondokról és új gondolatokról a tudományos kutatást, valamint a magas szintű tervezéseket ismertető előadóktól, de feljegyezhettünk számokat arról is, hogy a Volán Tröszt autóbuszvezetőinek munkája az első félévi adatok szerint havi 46 órával csökkent, és a tehergépkocsivezetők munkája is 223 helyett 202 óra lett.

Beszámolhatunk olyan intézkedések kezdeményezéséről, amelyek nyomán más területeken is rendeződnek a munkaidők és a munkabérek egészségesebb arányai, mint ahogy a munkahelyek, no meg az utak baleseti veszélyeinek csökkentésére is elkészültek, illetve készülnek újabb hatásosnak ígérkező akcióprogramok.

Ennek a jövőbeni fejlődést alapvetően befolyásoló munkaértekezletnek vitaindító előadását *Kiss Dezső* miniszterhelyettes tartotta. Megnyerő őszinteséggel beszélt mindarról, ami ma még sok helyen gátolja, hogy jobban, hatékonyabban tudjunk gazdálkodni munkaerőinkkel és eszközeinkkel. Példák említésével utalt többek között az ellenőrzési tevékenység gyenge pontjaira, az útépítési költségek alakulására, a szakemberek képzésének és továbbképzésének lehetőségeire.

A vitaindító előadás nyíltsága, továbbá a KPM vezető munkatársainak aktív részvétele ezen a tanácskozáson hasonlóan őszinte hangú hozzászólásokat eredményezett. Mindez önmagában is jelzi, hogy a különböző munkaterületek képviselői tisztán látják, mit kell tenniük a közúti közlekedés egységének megvalósításáért egy most következő új szakaszban.

Elsősorban a szinte minden ágazatra, minden üzemrészre kiterjedő jobb szervezési formáktól várhatunk eredményeket. Ezek keretében javulhat a tömegközlekedési eszközök, például a városi autóbuszok, mozgási lehetősége, és javulhat a személyautók karbantartásának, javításának nívója mind a meglevő, mind az építendő szervizekben. Ugyancsak sokat várunk azoktól az intézkedésektől, amelyek a forgalom ésszerű sebességét határozzák meg és a biztonsági övek használatával is védeni tudják a közlekedők életét.

Az élet ugyanis mind jobban igényli a modern közlekedést, de az sem vitatható, hogy még sokat kell tennünk a jobb közlekedésért, a zavartalanabb forgalomért.





Szakmai megbeszélés a kicsik és a nagyok között: Benkei András belügyminiszterrel beszélgetnek a Közlekedési úttörők. — A közlekedési úttörők zászlóit stílszerűen, motoros járőrök kíséretében közlekedési rendőrök hozták a pályára

Közlekedési úttörők nagy találkozója

Hatodik alkalommal rendezte meg a Fővárosi Közúti Balesetelhárítási Tanács és a Budapesti Úttörő Elnökség a Közlekedési Úttörők Találkozóját. Szeptember 17-én, vasárnap reggel ragyogó napsütés fogadta a lelátókat megtöltő gyermekhadat. A bejárat előtt sorakoztak a seregszemle résztvevői, közel kétezer közlekedési úttörő. Képviseltették magukat a vízi-úttörők és úttörővasutasok is. Pontosan 10 órakor indulók hangjaira lépkedtek be igen fegyelmezetten a gyerekek. Tizenhárom rendőrmotoros hozta a zászlót tartó úttörőket, majd a parancsnoki kocsik találkoztak a pálya bejáratánál. Két új rajt is avattak a mintegy 14 ezer néző előtt. A XI. kerületi pajtások *Soós György*, a csepeli gyerekek *Kalamár József* nevét választották rajuk számára.

A seregszemle után 11 órakor a veterán járművek felvonulásával kezdődött a szórakoztató pályaműsor. A sort a Közlekedési Múzeum két öreg szekere nyitotta meg, nyomukban gördült a pályára a Köztisztasági Hivatal 1925-ös évjáratú seprőkocsija. Mögöttük sorakoztak fel azok a régi személyautók, amelyeknek tulajdonosai az Autóséletben és az Autó-Motorban közölt felhívásra jelentkeztek. Ezután egymást váltották a műsorszámok a pályán és a színpadon. A *Budapesti Sportegyesület*, az *Újpesti Dózsa*, a *Központi Sportiskola* sportolói mutattak be magas színvonalú gyakorlatokat, *Patocska Mária* és társnői azzal a műsorral szerepeltek, amellyel egy hónapon keresztül Brazíliában vendégeskedtek. A forgalomirányítási bemutatón tíz személygépkocsi forgalmának apró karmestereiként a Münnich-raj úttörői mutatták be: jól megtanulták *Borgulya Gyula* törzsőrmestertől, mi a feladata a közlekedési rendőrnek. A MEOE észak-pesti iskolájának kutyaidomítási bemutatója is osztatlan sikert aratott, de elégedettek lehettek a tapssal a Mávaut, a Malév, a BKV gokart-szakosztályainak versenyzői is. A Triál minijárműveinek stafétájában a gyerekek bizonyították be ügyességüket.

Ebédszünet után a pályaprogramot a mini úttörő-olimpia követte. Birkózók, ökölvívók, cselgáncsozók és tőrvívók — valamennyien gyerekek — kezdték meg a küzdelmet. A pályák szélén *Marton István* és *Szabó Sándor*, az Újpesti Dózsa olimpikonjai figyelték az utánpótlást. A versenyek végén az aranyérmek mellé még egy-egy dedikált fénykép is jutott a győzteseknek. Az ökölvívók *Papp Lászlótól* vették át a serleget, érmeket. „Laci bácsi" különben élete egyik legnagyobb teljesítményét nyújtotta, ugyanis sorbaállítak a gyerekek az aláírásért. Több mint egy órán keresztül állta a rohamot, végül a rendezők mentették ki az autogramvadászok gyűrűjéből. Újabb rövidre szabott szünet következett, hogy legyen idő előkészíteni az esti záróműsort. A szünetekben vehették igénybe a gyerekek a felállított já-



Munkában a forgalomirányító úttörőgyerekek



Papp Laci állja az aláírásra várók rohamát (Mint mondotta: „Ülve könnyű az állóképességet bizonyítani")



A nagyszerű állapotban konzervált veteránautók tulajdonosai készséggel hozták el a kifényesített öreg masinákat, hogy szórakoztassák — és elgondolkoztassák — a nagy találkozó ifjú nézőseregét

(Szaniszló László felvételei)

tékok sorát. A gyerekekért összefogó felnőttek között ott volt a KISOSZ is, a mutatványosok körhintája és egyéb játékok előtt hosszú sorok kígyóztak. Fizetniük semmiért sem kellett, hiszen ezen a napon valóban minden a gyerekekért történt.

A záróműsor tűzijátékkal ért véget. És hogy nem volt hiábavaló a sok fáradozás, bizonyítja: máris újabb közlekedési úttörőrajok alakulását jelentették be különböző kerületi iskolák. Növekszik azoknak a gyerekeknek a száma, akiket szüleik nyugodtan engedhetnek az utcára, ismerik a veszélyeket, és megtanulják, hogyan lehet biztonságosan közlekedni az egyre zsúfoltabb fővárosi közutakon.

Gedényi Éva

Jobb későn, mint soha

Hogy milyen magárahagyottnak, elveszettnek érzi magát az idegenbe szakadt magyar autós, azt csak az érzi át teljes valójában, aki már maga is vezetett autót külföldön. És ez a kínos helyzet akkor válik kellemetlenné, ha az útjelzés hiányos — és kétségbeejtővé, ha autósunk nem beszél a vendéglátó ország nyelvén. (Csak úgy zárójelben jegyezném meg, hogy nem egy ősvidéki magyar állampolgár is könnyen irányt vét gyönyörű fővárosunkban, mert a kevés útjelző, irányító táblát még gyakorta helytelenül is telepítették.)

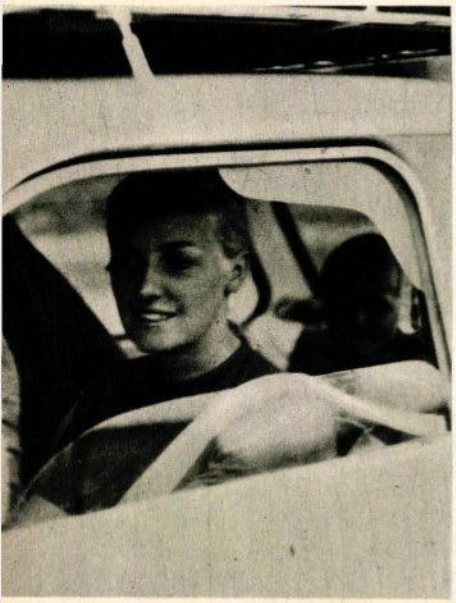
Kocsijukra terített Budapest-térképén próbálták földrajzi helyzetüket megállapítani Vespermann úr és ifjú neje a Villányi út és a Budaörsi út sarkán.

— Merre van a városközpont? — kérdezte szolgálatkész érdeklődésünkre. — A Balatonról jöttünk, és most nem találunk a városba.

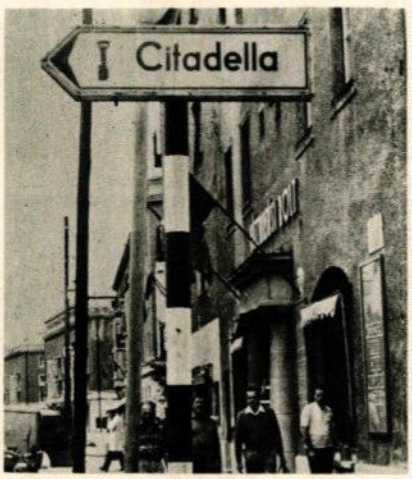
És rajtuk kívül mennyi külföldi kószál, barangol utat vesztve városunk amúgy is megduzzadt forgalmában, akaratlanul is fokozva a közlekedési veszélyt!

Valóban: miért nincsen a Budaörsi út végén egy, tetején nyíllal ellátott, „Centrum" feliratú tábla? (A magyar táblákon ismeretlen az egyenes irányt jelentő, felfelé mutató nyíl.) Arról nem is szólva, hogy a világoszöld mezőben nem elég „hangosak" a fehér betűk. Több mint hasznos lenne, ha az 1973-as turista-idényre generálisan rendeznék ezt a nagyon is fontos problémát. Jó példáért nem is kell messzire menni, csak ide a szomszédba, Csehszlovákiába, ahol nemcsak elegendő mennyiségű, hanem egyértelmű, félreérthetetlenül elhelyezett és jól olvasható táblák megnyugtatóan irányítják az idegen autóst—motorost.

De hogy ne csak bíráljunk, adnánk néhány ötletet is.



A kapott útbaigazítás után Sylvia Vespermann becsatolta biztonsági övét, és elindult a „Centrum" felé . . .



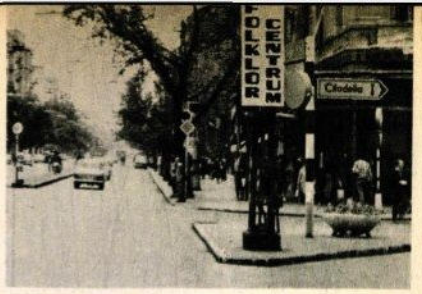
De mert ilyen tábla nincsen, a magát kiismerni nem tudó idegen (lehet az ritkán Pesten járó vidéki magyar is) befordul jobbra a Villányi útra, és a Molnár Erik utca sarkán talál egy táblát, amely még mindig nem a városközpontba, hanem a Citadellára irányítja a bolyongó vándort . . .

Valami ehhez az általunk berajzolthoz hasonló táblát lehetne elhelyezni a Budaörsi út sarkán



. . . aki persze nem fordul balra, hanem folytatja útját, a Móricz Zsigmond körtérig. Ott három tábla is állja útját, de — ezeken nem lát semmit. És mert innen csak jobbra fordulhat, némi balszerencsével ismét a balatoni úton találhatja magát







Vajon mi van azon a három, szövegtelen táblán? Aki a Bartók Béla út felől közelíti meg a táblákat, az először a „Folklór Centrum" felfelé nyílban végződő reklámtábláját láthatja. Na és a Citadelláét, de ezt is rossz helyen, mert itt már nem tud befordulni a Citadellához. A hármas tábla alá érve olvasható a szöveg. Mondjuk csak ki őszintén: felelőtlen az az idegen autós-motoros, aki ezen a mindig nagyon forgalmas helyen (zebra!) nem előre, hanem oldalt tekintget. És lenne még egy kérdésünk: miért ne lehetne a Győr mellé odafesteni Wien (és nem Bécs) nevét? De sok nálunk megforduló idegen lenne hálás ezért a csekélységért!



A Villányi út és az Alsóhegy utca sarkán sok külföldi autós érdeklődik a zöld jelzésre várakozó gyalogjáróktól a Balatonhoz, vagy éppen a Wienbe vezető út iránt. Aztán vagy tudja a magyar honpolgár, vagy nem. De az is lehet, hogy nem érti az idegen nyelvét (és ez sem ritkaság). Mennyivel egyszerűbb és megnyugtatóbb lenne egy efféle táblát erősíteni a vasúti híd oldalára!

Befejezésül térjünk vissza az M7 „kapujához", a Budaörsi út torkához. A jobb oldalt látható, felül nyíllal ellátott táblát az AM állította fel. Az igazi táblák az úttest jobb oldalán (szabálytalanul) állnak. És hogy ne kelljen az olvasónak sokat keresgélnie, egy fehér kört festettünk a haszontalan táblák köré. Hát igen, ez van . . .

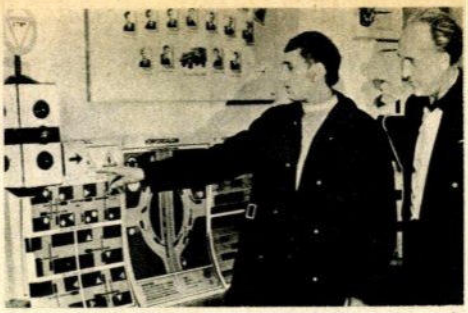


am híradó

OKTÓBER 1-TŐL
újabb szigorú ellenőrzési „kampányt" indított a fővárosi Közlekedésrendészet. A gépjárművezetők tevékenységének segítését célzó akció azok ellen irányul, akik szabálytalankodásaikkal a közlekedés biztonságát, a maguk és mások életét veszélyeztetik.

A KÖZÚTIJÁRMŰ-FEJLESZTÉSI
program felett vállalt KISZ-védnökség helyzetéről és jövőjéről tárgyalt a többi között Győrött a KISZ Központi Bizottságának Ifjúmunkás Tanácsa. A megbeszélésen ott volt a járműprogramban résztvevő valamennyi vállalat KISZ-titkára. A védnökségről szólva elmondták, hogy az eredményesen segítette a nagyszabású gyártásfejlesztési program teljesítését. A programhoz kapcsolódó ipari üzemekben mintegy százezer munkás és műszaki vesz részt a közútijármű-gyártásban, közülük harmincezer az ifjúmunkás. A fiatalok élenjártak a gyártásfejlesztési programot szolgáló új beruházások megvalósításában, a korszerűsített gyártmánycsaládok kialakításában. Összesen száz műszaki-tudományos pályázattal segítették az iparág gyors fejlesztését, s ezek közül több mint nyolcvan ma már a gyakorlatban segíti a termelést. A védnökségben részt vevő fiatalok körében sok egyéni szakmai versenyforma honosodott meg; két éve a járműgyártó üzemek között is megrendezik a fiatal szakmunkások versenyeit. Az ülésen elhatározták, hogy az alapokmány módosításával tovább javítják a védnökséget szervező bizottság, az üzemekben működő KISZ-bizottságok, valamint a gazdasági vezetők kapcsolatait.

VIETNAMNAK
küldendő elsősegélynyújtó autóbuszról közös felajánlást írtak alá az Ikarus és a Medicor Művek vezérigazgatói, politikai és társadalmi vezetői. Az Ikarusban október elejére soron kívül egy Csepel-alvázra szerelt zárt felépítményt készítenek el: ezt látja el a Medicor Művek október végére a szükséges berendezésekkel. A koosiban kötözőasztalt (műtőlámpával, csontsebészeti műtétek elvégzésére alkalmas műtőberendezésekkel), kezelőasztalt, kezelőszéket, oxigénterápiás készüléket, mosdót, fertőtlenítő és sebészeti szívóberendezést helyeznek majd el.





Az MHSZ sorköteles tanfolyamain immár hagyománnyá váltak a „Vezess kiválóan!" vetélkedők. A versenyszellem kialakításán keresztül a többi között a kulturált közlekedésre való nevelés is egyik fontos célkitűzése a több éve bevezetett vetélkedőnek. Az MHSZ Szombathelyi Gépjárművezetőképző Iskoláján is megrendezték az idén végzett tanfolyamok győztes csapatainak részvételével a verseny megyei döntőjét. Hat tanfolyam legjobbjai vetélkedtek egyéni és csapatversenyben a helyezésekért és az ezzel járó pénzjutalmakért. A műszaki és Kresz-ismereteket, valamint a gyakorlati autóvezetést felölelő hat tárgykörben megrendezett verseny nagy küzdelmet hozott, s ugyanakkor a verseny ösztönző és mozgósító erejével eredményesen szolgálta a vetélkedő célkitűzését: mind kulturáltabb és szakmailag is mind jobban képzett autósutánpótlást kapjon a Magyar Néphadsereg. A szombathelyi csapat tagjai — Mészáros György, Polákovics János és Zsigmond Tibor — összteljesítményük alapján megyei bajnokságot nyertek

(Varga Csaba felvétele)

KRESZ-PARKOT
rendez be a tiszakécskei sportligetben a nagyközség tanácsa a gyermekeknek, hogy a lehető legkorábban sajátíthassák el a közlekedési szabályokat. A Mezőgép Vállalat helyi üzemében pedig benzinmotorral működő, 5—15 kilométeres óránkénti sebességgel haladó, kétszemélyes miniatűr személyautó is készül számukra. A miniautó teljes elkészítését a szocialista brigád tagjai társadalmi munkában vállalták.

A BARÁTSÁG—II.
kőolajvezeték határátkelőhelyén befejeződtek az üzemi próbák. Fényeslitkén az ország határához érkezett a szovjet kőolaj, s megkezdték az óriás tartályok feltöltését. Hamarosan négy, egyenként húszezer köbméteres tárolót töltenek meg. Ezután látnak hozzá a vezeték töltéséhez, amely már Zsámbokig szállítja az olajat. A vezeték építése a 298 km-es magyar szakaszon már csaknem befejeződött. A vezetékrendszer egyetlen kritikus pontja a Duna keresztezésénél van: csakis bonyolult medermunkák után tudják folyamatossá kapcsolni a vezetékrendszert. A 700 mm átmérőjű csövekben a jövő esztendőtől már évi tízmilliő tonna kőolajat szállíthatnak. Az első szivattyút már felépítették Fényeslitkén, a másodikat pedig Leninvárosban helyezik majd üzembe.

AZ ORSZÁGOS MŰSZAKI KÖNYVNAPOKAT
az idén tizenegyedik alkalommal rendezik meg Budapesten és vidéken. Ezek a rendezvények egyre eredményesebben szolgálják azt a célkitűzést, hogy ébrentartsák, illetve fokozzák a mérnökök, technikusok, munkások körében a szakirodalom iránti érdeklődést. A legtöbb könyvet — harminc művet, összesen csaknem 220 ezer példányban — ez alkalommal is a Műszaki Könyvkiadó jelenteti meg, de egy-két kötettel szerepelnek más kiadók is. Ezekben a napokban tehát több száz budapesti és vidéki üzemben, intézménynél, szövetkezetnél rendeznek műszaki könyvbemutatókat, szakkönyvvásárokat, könyvankétokat, író-olvasó találkozókat.

Tallózás a világsajtóból

Az NSZK-beli ADAC, vagyis az Általános Német Automobilklub Stuttgartban most olyan defekt-tanfolyamokat rendez, amelyeken csak nők vehetnek részt. Ez a kísérlet már a kezdettől fogva olyan eredményesnek bizonyult, hogy hamarosan az egész Szövetségi Köztársaságra ki fogják terjeszteni. Annak ellenére, hogy minden harmadik autóvezetői igazolvány egy női táska mélyén lapul meg, az ADAC eddigi tanfolyamain — amelyeken az üzemzavarokkal és a kerékcserével, illetve a defektszereléssel foglalkoztak — jóformán egyetlen nőt sem lehetett találni. Ennek oka abban keresendő, hogy a nők a férfiak jelenlétében zavartatva érzik magukat, és így nem mernek feltenni egyszerű, de annál fontosabb kérdéseket. Például, hogy hol van a kocsijukban az akkumulátor, hogyan kell cserélni az ékszíjat stb. Ha azonban a nők maguk között vannak, sokkal gátlástalanabbul beszélnek a technikai kérdésekről, és a gyakorlatban rendszerint még ügyesebbnek is bizonyulnak, mint a férfiak. **(Figyelemre érdemes kezdeményezés, sikere lenne ilyesminek nálunk is** — A szerk.)

(DAD Nachrichten)

Autóra szerelhető, összeütközés elleni radarszerkezet prototípusát készítette el egy amerikai autóelektromossági gyár. Ha két gépkocsi veszélyes közelségbe kerül, vészcsengő szólal meg, ugyanakkor egy önműködő fékszerkezet kapcsolódik be, s azonnal megállítja a kocsit. A radarszerkezet ára mintegy száz dollár lenne, s azt remélik, hogy néhány év múlva kereskedelmi forgalomba kerül.

(Paris Match)

A bolgár Avtoimpex és a lengyel Pol-Mot vállalatok hosszúlejáratú szerződést kötöttek, amelynek keretében Bulgária 1972—75 között 128 000 kuplungtárcsát szállít 4—6 tonnás lengyel teherautókhoz, több mint 9,3 millió rubel értékben. Lengyelország személy- és teherautókat, speciális járműveket és alkatrészeket küld Bulgáriába, amelyek összértéke 1972-ben 13 millió rubel. A szerződés lehetővé teszi a két ország közötti autós kooperáció és integráció fejlesztését.

(Rabotnicseszko delo)

Románia megkezdi 2500 cm^3-es, M—61 típusú teherautói eladását az USA-ban. A járművet jelenleg az amerikai környezetvédelmi intézkedéseknek megfelelően tesztelik. Az „International Herald Tribune" közlése szerint a járművek 2995 dolláros ára 1000 dollárral alacsonyabb a hasonló típusú amerikai teherautók áránál.

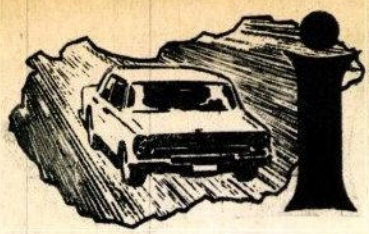
(Svet gospodarstva)

Szovjet tudósok semlegesítő szerkezetet állítottak elő fáradt gázok katalitikus elégetésére. Az autó motorjából a gáz hálószerű hengerbe kerül, amelyet katalizátor-réteg vesz körül. A kipufogógáz mérgező elemei ezen keresztül haladva elégnek, szén-dioxiddá és vízzé alakulnak, majd a kipufogócső toldatán át a levegőbe kerülnek. Ebben a készülékben a fontosabb mérgező anyagok csaknem teljesen oxidálódnak. A semlegesítő ötvenezer kilométerig üzemképes.

(APN)



A HSE népligeti versenyén történt, hogy az egyik kezdő versenyzőt kiszorította egy sporttársa, és eközben, a pályáról lekerülve fellökte az ezen a pályaszakaszon felvigyázó **SZŰCS FERENC** 24 éves sportbírót, aki súlyos fejsérüléssel került kórházba. Az orvostudomány már nem tudott a szerencsétlen sportemberen segíteni. A HSE versenyén közreműködő sportbírák lemondtak a tiszteletdíjukról, és az 5000 forintot eljuttatták az özvegynek, aki egy 14 hónapos kislánynak az anyja.



Ismerd meg hazádat!

Idegenvezető : TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

59

Újabb tájegységek sajátosságaival, nevezetességeivel ismerkedhetünk meg a 26-os számú műút mentén és a tőle északra eső vidéken. A Miskolctól Bánrévéig vezető út mindvégig a Sajó völgyében halad. Vadnáig a folyó jobb, majd ettől kezdve bal partját szegélyezi. Közvetlenül államhatárunk előtt torkollik a szintén jó minőségű 25-ös műútba. Az út minősége megfelelő, jól karbantartott, s mindenütt legalább 7 m széles. A Bükk hegységet északról szép íveléssel záró, völgyben haladó útszakaszon jelentős emelkedőkkel nem találkozunk. Kis ívű kanyarok is elsősorban a településeken fordulnak elő.

A Sajó folyó völgye talán nem is annyira szét-, mint inkább összekapcsolja a Bükk, valamint az aggteleki és Cserhát hegységet mint két tájegységet.

A folyó völgye tulajdonképpen a borsodi iparvidék tengelyét alkotja, amelynek egyik vége Miskolc, a másik pedig Ózd. E viszonylagos tengelyre szinte láncszemként fűződnek egymás mellé az országos jelentőségű szén- és ércbányák, erőművek, kohók, gyárak és üzemek. A rohamos ipari fejlődéssel párhuzamosan nőttek a vízellátási gondok. Ezért több helyen víztárolót, sőt víztárolórendszert kellett létesíteni. Az eddig létesített víztárolók több célt szolgálnak. Alapfunkciójukon kívül pihenési, csónakázási, horgászási, kirándulási jelentőségük mind jobban növekszik. Különösen szép környezetben fekszik a több mint 6 millió m³ vizet magába foglaló Lázbérci víztároló. Az egyébként is természeti szépségével vonzó Upponyi-szorost és környékét teszi még pompásabbá. Vadna érintésével dél felé fordulva Szilvásváradtól északra hajtva juthatunk ide. Jelentős víztároló fekszik északabbra is, az ún. Rakaca mesterséges tó. Szalonnától jól kiépített portalanított műút vezet ide. Több mint 7 km hosszú és 2—3 m mély víz csillogó felületével nemcsak a közeli településekből, hanem messze fekvő helyekről is vonzza magához a pihenni vágyó kempingezőket.

Ózd alatt a 25-ös műúttól ágazik ki az Arlói tóhoz vezető szépen megépített bekötőút. Száz évvel ezelőtt a Csahó hegy csuszamlásának köszönheti születését. A hegyről hatalmas homoktömeg csúszott le a völgybe, melyet gátszerűen elzárt, s létrehozta a ma már igen nagy népszerűségnek örvendő, kora tavasztól késő őszig nyitva tartó strandfürdőt, csónakázó- és horgászótavat. A kis faházak mellett sátorozási, étkezési és más szórakozási lehetőségeket is biztosítanak. (1. kép).

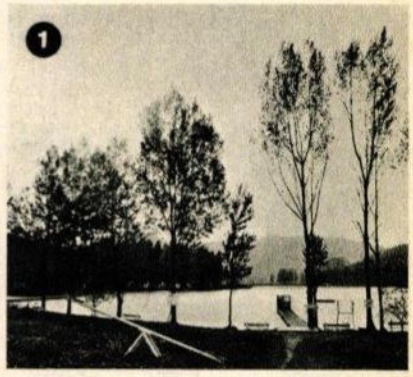
Most pedig ismerkedjünk meg a majd északabbra haladó útvonalaink nevezetességeivel.

Sajószentpéter a Sajóvölgy egyik jelentős barnaszénbányászati központja. Kazincbarcika, fiatal szocialista városunk. 1950-ig három kisközség helyezkedett itt el. A jelenleg is rohamosan fejlődő település 1954-ben városi rangra emelkedett. A korszerű városrendezési elvek alapján felépített, országos jelentőségű ipari létesítményekkel rendelkező városunk igen szép környezetben fekszik. Tágas, szellős utcáin, modern, kulturált lakótelepein kellemesen tölthetünk el néhány órát.

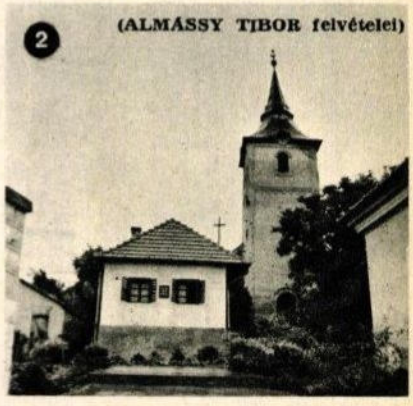
Kazincbarcikán jobbra térjünk rá a Szuhakálló—Aggtelek útvonalra. Aggtelekre vezető útjaink közül ez a legjobb minőségű és jól karbantartott. Izsófalva mellett haladva említjük meg, hogy nevét az itt született Izsó Miklósról (1831—1875), a XIX. századi magyar szobrászat legjelentősebb alakjáról kapta. Sárospatakon végezte gimnáziumi tanulmányait. Serdülőként részt vett a szabadságharcban, s Győr alatt meg is sebesült. Majd hosszú ideig sok más társával bújdosásra kényszerült. Kőfaragósegédként hazai és külföldi tapasztalatokat szerzett. Nehéz és kemény munkát végzett, igen sokat nélkülözött, s szobrászként is meglehetősen mostoha körülmények között készítette alkotásait. Jellegzetesen egyéni formanyelve, alkotásainak nemes egyszerűsége bensőséges kapcsolatot teremt a látogatókkal, s mély érzelmeket, gondolatokat ébreszt bennük. Az emberi test mozgását, temperamentumát igen magas művészi színvonalon fogalmazta meg, amely az élő test és az alkotás belső harmóniáját tükrözi. A magyar szobrászművészet e kiemelkedő alakjának művei a Nemzeti Galériában láthatók: Búsuló juhász, Táncoló hajdúk sorozat stb.

A Szuha folyó völgyében igen sok szép ligetet, forrást, táborozásra rendkívül kellemes tisztást találhatunk. A táj szépsége lassú vezetésre késztet bennünket. Aki sokszor jár ezen a vidéken, az is mindig talál valami újat, pihentetőt, megnyugtatót. Zubogyba érve talán nem érdektelen a református templomba bepillantani. Építészeti stílusok egymásutániságát figyelhetjük meg, a XVIII. század elején festett fakazettás menyezeten pedig népi motívumokat fedezhetünk fel. Ragálynál egy kis kitérőt javaslunk — Zádorfalván keresztül — Kelemérre. Az útviszonyok meglehetősen mostohák. Erős kaptatók, éles kanyarok váltják egymást, s vezetőkészségünket az úttesten s a szegélyén levő gidrek-gödrök teszik próbára. Kelemére n pontosan az útkereszteződésnél, baloldalt találjuk Tompa Mihály (1817—1868) emlékmúzeumát. (2. kép.) *1849—51 között református lelkészként dolgozott itt, s a település nevét visszafelé olvasva „Rém Elek" írói álnéven jelentette meg írásait. A szépen berendezett, a költő pályafutását bemutató kiállításon egyes használati tárgyain, kéziratain és megjelent művein kívül láthatjuk azt az általa használt bibliát, melyet 1868-ban vele együtt temettek el, s 1968-ban teljes épségben emeltek ki sírjából.* (3. kép.) *Többek között itt, Keleméren írta „A gólyához" című versét is, amelyet megjelenése után elkoboztak, s amely miatt a hatóságok részéről nem kis zaklatásban volt része. A szerény eszközökkel megrendezett, maradandó élményt jelentő kiállítás feltétlenül megérdemli e kis kitérőt.*

(Folytatjuk)

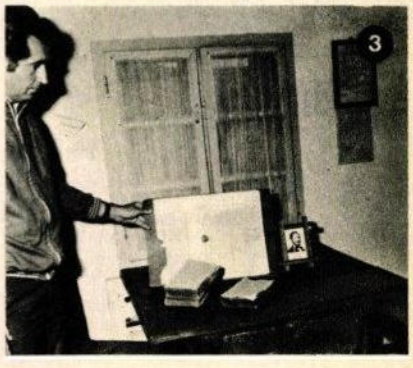


1



2

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)

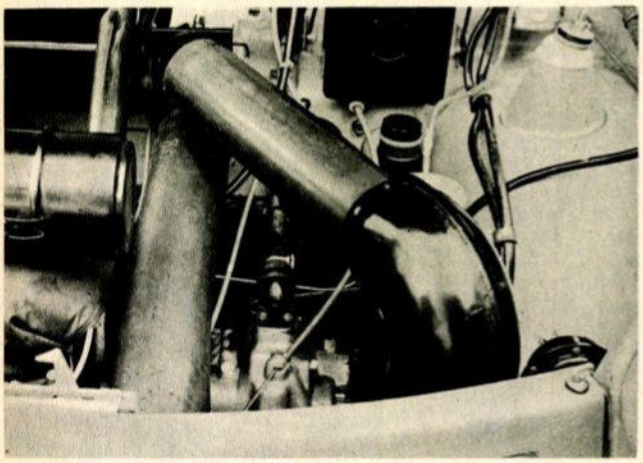


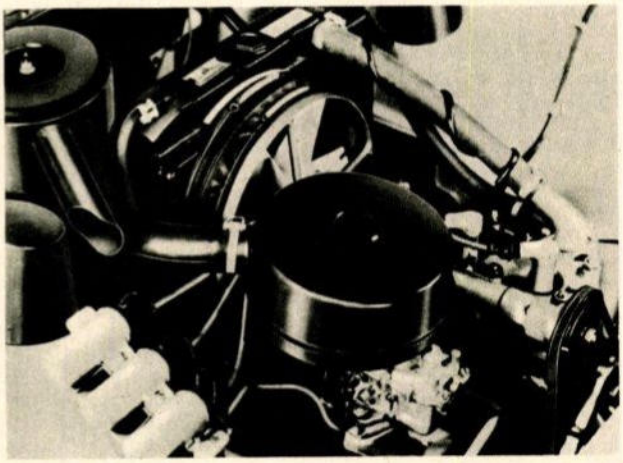
3



Őszi vásárok

A sok közül itt elsősorban a szeptemberben tartott Lipcsei Őszi Vásárról, majd a Brnói Gépipari Vásárról befutott híreket, képeket ismertetjük. Főként a külföldi újdonságokat, bár ebben az évadban a magyar járműipar ugyancsak szerepelt számos kiállításon. Nemcsak a közeli országokban, hanem a távoli Kínában is, ahol a Mogürt Tiencsinben rendezett nagyszabású, sikeres bemutatót. A lapzártakor érkezett sajtóanyagok közül elsőként olyan gyártmányokat ismertetünk, amelyek iránt, úgy véljük, a hazai autósok körében is hagy lehet az érdeklődés.





Ezek a képek azt bizonyítják, hogy mind a Trabant, mind a Wartburg kocsiknál még marad a kétütemű motor és csak apróbb változások mutatkoznak. A Trabant motorterében módosították a levegőt szállító csöveket és ezzel javították az utastér fűtését, szellőzését. A Wartburg-kocsiknál is csak további finomításokról lehet beszélni, alapvető változásokra nem került sor, és a három gyújtótekercs is arra utal, hogy a sokat emlegetett négyütemű, négyhengeres motor még várat magára . . .



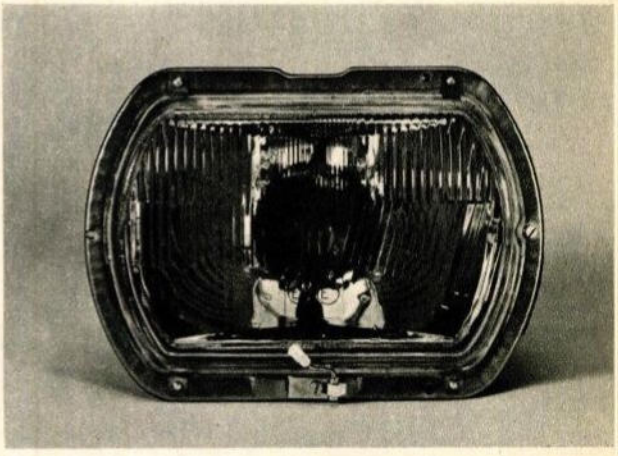
A lengyel autóipar több újdonságáról — például a 126-os típusú kiskocsiról — legutóbb tettünk említést, azóta viszont egy átformázott, Zuk—07 jelzésű szállítóról is kaptunk fotót. És itt nemcsak a külső vonalak változásáról van szó, hiszen a vezetőfülkét ugyancsak áttervezték: a Polski Fiat kormánykereke és a 125—P modellek műszerei, kapcsolói kerülnek beépítésre

A Brnói Vásáron jelentős üzletkötésre is sor került a Mogürt és a Merkur, illetve a csehszlovák Motokov vállalat között. Az új szerződések értelmében 1973 során 6000 Skoda személyautóra számíthatunk, de már most is az áttervezett új típust szállítják. Így ezeket lapunk megjelenésekor már a Merkur Martinelli téri Autószalonjában, de valószínű, hogy a forgalomban is láthatjuk. Külsőleg a Skoda 100-as típus elején az új díszléc és az oldalra helyezett embléma, a márkafelirat tűnik fel. A műszerfalon pedig az a változás, hogy a szellőzés javítása érdekében több irányban állítható kivezetőfejeket helyeztek oda, amelyekhez kétfokozatú ventillátor szállíthatja a levegőt. Szerkezeti újdonság a dinamót felváltó nagyobb teljesítményű, üzembiztosabb, korszerű váltakozóáramú generátor, amelynek előnyeit főként azok élvezik, akik túlnyomórészt városi forgalomban vesznek majd részt az új Skodával, amelynek ára 73 000 forint





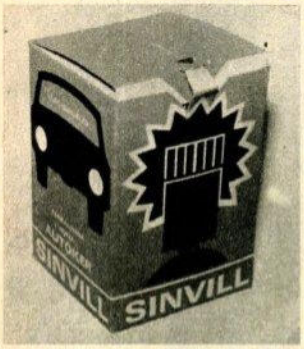
Az NDK-ban gyártott kocsikhoz ugyan nálunk most nem könnyű még a normál fényszórókat, üvegeket sem beszerezni, de Lipcsében immár az úgynevezett H—4 jelű, tehát halogénizzós Trabant- és Wartburg-lámpák is megjelentek. A VEB Fahrzeugelektrik Ruhla gyártmányai ezek, és bizonyára nagy sikert aratnának a mi autósaink körében is

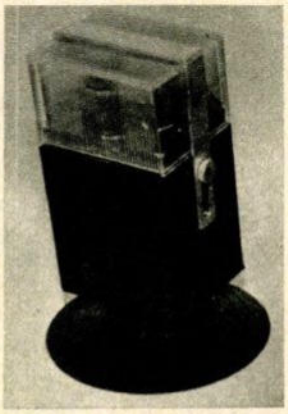


A ma már botváltós Polski Fiat 125—P kombi-változata is megjelent az őszi bemutatókon. A prospektus szerint öt személy és 100 kg poggyász szállítására méretezték, ami azt is jelenti, hogy ha csak ketten ülnek a kocsiban, akkor a hátsó 1,55 m²-es rakterület 330 kg súllyal terhelhető. Ennek megfelelően erősített kerékfelfüggesztést és nagyobb terhelésre alkalmas gumiabroncsokat is említ a gyári ismertetés



AUTÓSOKNAK

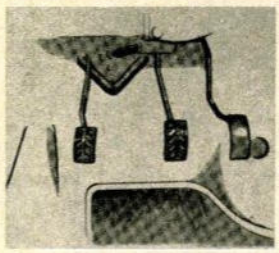




TRANZISZTOROS ELAKADÁSJELZŐK

is forgalomba kerültek az elmúlt napokban *„Sinvill"* jelzéssel. A *Sinus Finommechanikai Szövetkezet* gyártmányai, és azt is megemlítjük, hogy *Lajos Béla, Szomi Gábor és Czigány Gyula* közös találmánya az alapja a most már nagy sorozatban készülő, villógónak és világítólámpának egyaránt használható újdonságnak. Az ütésálló, piros, zöld vagy szürke színű műanyag házban három R—20-as rúdelem táplálja a két különböző izzót, amelyeknek fénye 800 méterről is látható. A kocsi áramellátásától teljesen függetlenül működő jelzőlámpa talpazata egy jól méretezett (125 mm átmérőjű) gumikorong, amely akár a kocsi tetejére tapadva is biztonságosan rögzíti a kopásnak kitett alkatrészeket nemigen tartalmazó, 140×80×64 mm külső méretű dobozt, amelyet külön fogantyúval is elláttak. A szabványoknak minden tekintetben megfelelő biztonsági lámpák a budapesti Autóker-üzletekben 270 forintért kaphatók.

NEMCSAK AZ ÚT CSÚSZÓS,



hanem a pedálokról is könnyen lecsúszhat a cipőtalp, ha például sáros vagy nagyon kopott már a pedálgumik felülete. A soron következő őszi autós-tennivalók közé jegyezzük tehát fel, hogy szükség szerint cseréljük ki a pedálsapkákat. No, és az is hasznos dolog, ha egy külön gumilapot — egyszerű gumiszőnyeget, úgynevezett lábtörlő gumit — is elhelyezünk a padlózatra, oda, ahová a legtöbb sár juthat.

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR SZEPTEMBER 28-ÁN

MOSZKVICS	31 380
MOSZKVICS Kombi	503
POLSKI-FIAT-1300	8 486
POLSKI-FIAT-1500	3 275
SKODA	29 341
SKODA Sport Coupé	90
TRABANT Limousine	42 505
TRABANT Kombi	5 698
TRABANT Hycomat	982
WARTBURG Limousine	18 320
WARTBURG de Luxe	14 313
WARTBURG de Luxe tolótetős	813
WARTBURG Tourist	1 902
ZAPOROZSEC	9 533
ZASTAVA	2809
ZSIGULI (Budapest)	16 047
ZSIGULI (Debrecen)	9 167

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

OKTÓBER 7., szombat
Keszthely

OKTÓBER 8.
Baja
Balassagyarmat
Békéscsaba
Debrecen
Mátészalka
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pécs
Siófok
Szeged
Szombathely
Tata
Veszprém
Zalaegerszeg

OKTÓBER 9., hétfő
Dabas

OKTÓBER 11., szerda
Szentlőrinc

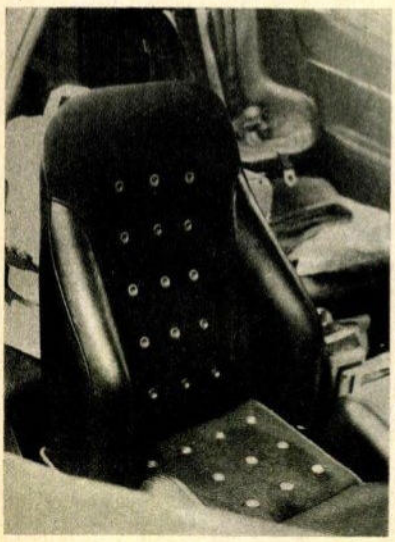
OKTÓBER 15.
Barcs
Csongrád
Debrecen
Dunaújváros
Kisvárda
Miskolc
Mohács
Nyíregyháza
Orosháza
Szeged
Szigetvár
Szolnok

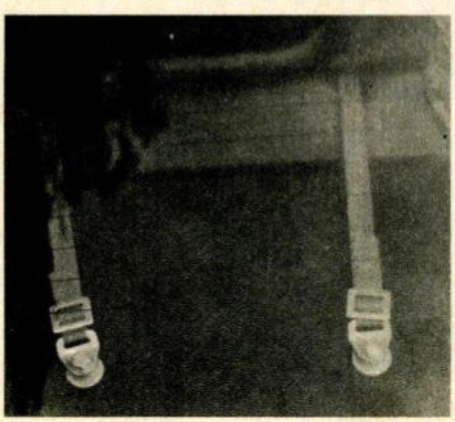
OKTÓBER 22.
Debrecen
Komárom
Mátészalka
Miskolc
Nyíregyháza
Siófok
Szeged
Tatabánya

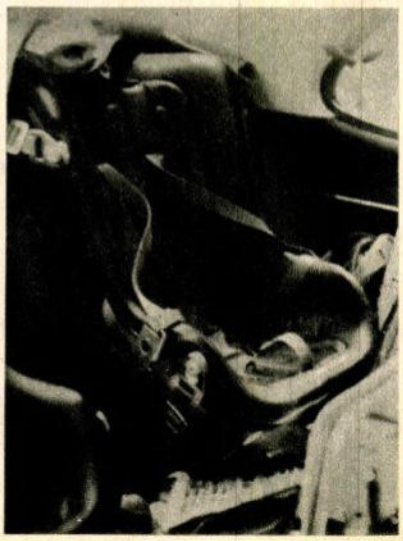
OKTÓBER 26., csüt.
Eger

BIZTONSÁGI FOTELEK

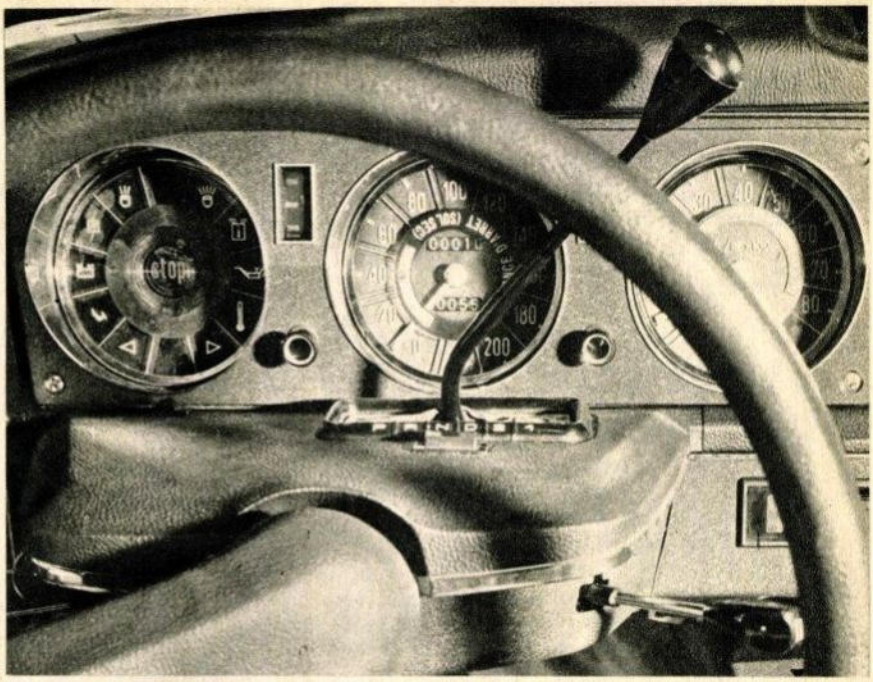
Ezek bizony inkább fotelek, mint egyszerű autóülések, de tévedés lenne azt gondolni, hogy pusztán a kényelem fokozása érdekében formázódtak ilyenné. Egy külföldi kollegánk látogatott el hozzánk ezzel a kocsival, amelyben ilyen üléseket láttunk. A bal oldali kép a jobbkormányos angliai autó speciális „sportos" vezetőülését mutatja, amely igazán jól tartja utasát még a legmerészebb fordulókban is, ugyanakkor hosszútávra is viszonylag fáradásmentes vezetést kölcsönöz. És ugyanebben az autóban figyeltünk fel egy-egy minifotelre, amelyek a hátsó ülésre csatolódtak. Ebben a kocsiban ugyanis a szülők rendszeresen viszik magukkal a most alig egyesztendős ikertestvéreket, és csakis akkor tudnak nyugodtan utazni, ha ilyen biztonságosan helyezik el a kicsiket. Az ilyen hevederes gyermekülés, amely a középső képen látható módon külön pánttal és csavarokkal rögzíthető a hátsó ülés mögötti merevítőhöz, nem olcsó, de úgy is mondhatnánk, hogy minden pénzt megér...







félóra autózás



AZ AUTOMATIKA ÉS AZ ELEKTRONIKA BEMUTATÓJA

A hidraulika szót, és a hidropneumatikus rugózást is említhetnénk a címsorok között, de a Citroën-kocsiknak ezeket a különlegességeit már nemigen kell nálunk bemutatni. Kétségtelenül új viszont a DS—23 modell, amelyet most Budapesten előbb láthattunk, mint azok, akik a napokban nyíló Párizsi Szalonra kapnak belépőt. Ennél a kocsinál a számjelzés a 2,3 literes (2347 cm^3) motorra utal. Ez a négyhengeres, vízhűtéses, függőszelepes, soros motor porlasztóval 5750 fordulatnál 124 SAE lóerőt teljesít, de a szinte mindent tudó elektronikus vezérlésű benzinbefecskendezővel 141 lóerőt képes kifejteni. Természetesen továbbra is a két első kereket hajtják meg, de az erőátviteli szerkezet többféle lehet. Például ötfokozatú, mechanikus kapcsolású váltómű, vagy négyfokozatú hidraulikus, illetve háromfokozatú, teljesen automatikus nyomatékváltó kerülhet az ettől függően 180—188 km/óra sebességű modellek orrába.

Ugyancsak Pestre hozták a francia gyár képviselői a DS—21-sorozat egyik elektronikus-befecskendezős motorral és hidraulikus, félautomata kapcsolású sebességváltóval épített modelljét, amellyel szintén tehettünk egy rövid próbaútat. A 2,1 literes (2175 cm^3) motor teljesítménye 139 SAE lóerő, a végsebesség pedig itt is közel 190 km/óra! A rendkívül kedvező 12 liter/100 km-es DIN-szabvány szerinti benzinfogyasztás ezeknél a típusoknál nemcsak az elektronikának és a befecskendezőnek köszönhető, hanem a példás formának, amely lehetővé teszi, hogy nem sok erőt kell a légellenállás legyőzésére fordítani.

De napjainkban, amikor az autókkal kapcsolatban a biztonság említése kerül előtérbe, egy-egy Citroën-kocsi próbája után nyugodtan írhatjuk, hogy ezen a téren továbbra is messze előre mutatnak ezek a szellemes konstrukciók.

L. Gy.



a Fimol-téma

Ha jól számolunk, már legalább négy éve ismerjük ezt a szót: *„Fimol"*. Sőt, igen sok autós, amióta csak hallott erről a névről, erről a gyártmányról, használja is ezt az anyagot, ezt a molibdéndiszulfidos kenőanyagot.

Akik megismerkedtek vele, általában dícsérik és azt igazolják, amit a Fimol-hirdetések ígérnek. Például: a motor egyenletesebb, csendesebb, nyugodtabb járását, a mozgó, súrlódó alkatrészek hosszabb élettartamát. Sokan esküsznek arra is, hogy amióta Fimolt adagolnak a motorolajba, a hidegindítás sem okoz gondot. . .

Az is tény, hogy mindeddig egyetlen olyan esetről sem hallottunk — és a külföldi sajtóban sem olvastunk még arról —, hogy a molibdéndiszulfidos kenés bármilyen rendellenességet okozott volna bármelyik motornál.

Hogy miért jegyezzük ezt itt meg? Úgy gondoljuk, sokan már sejtik is. Azért, mert nálunk ha valaki egy új autóval bemegy a szervizbe, és ott megkérdezi, hogy használhat-e Fimolt, nemegyszer furcsa válaszokat kaphat. Például azt, hogy bár semmi rosszat nem tudnak a Fimolról mondani — sőt, számos szervizünk vezetője a saját autójához rendszeresen használja is ezt a kenőanyagot —, mégsem javasolhatják, mert a ***„fimolozás" miatt elveszíthetik a garanciát.***

És ez egy furcsa ellentmondás, hiszen a Fimol-reklámok arról is szólnak — sőt, hangsúlyozzák —, hogy már a bejáratás kezdetétől érdemes használni ezt az anyagot, mert akkor a súrlódó felületek egyenetlenségei is pontosabban „kopnak be", vagyis finomabban „járódnak össze" az úgynevezett nyers alkatrészekkel.

A szervizekben, a javítóműhelyekben mégsem merik azt mondani, hogy tessék csak nyugodtan használni a Fimolt, mert való igaz, hogy a gyári utasítások ilyen anyagot nem írnak elő. Sőt, a kezelési könyvekben, a garanciális feltételeket meghatározó rendelkezésekben csakis olyan szövegek olvashatók, amelyek bizonyos hagyományos olajfajták, bizonyos kenőzsírok alkalmazását kötik ki. Aki pedig azoktól eltér, ha netán egész más okból valami baj történne kocsijával vagy annak motorjával, az magára vessen. Magyarul: ne számítson holmi garanciális segítségre . . .

A Fimol használatát kétségtelenül nem írják elő, nem is említik az autógyárak. De olyan szakemberrel sem találkoztunk eddig, aki bármilyen indokolással ellenezte volna, hogy a garanciális időn vagy garanciális kilométereken túl molibdéndiszulfidot kapjon a motor. Sőt, a szakértői vélemények szerint nagyon is jó lenne már a garanciális szakaszban is a fimolozás — csakhogy az előírásokat ugyancsak figyelembe kell venni.

Tekintettel arra, hogy ezeket az ellentmondásokat évek óta magunk is tapasztaltuk, illetve tapasztaljuk, mi sem mondhattuk, és hivatalosan még ma sem mondhatjuk senkinek, hogy gátlás nélkül a garanciális periódus alatt is töltsön Fimolt a motorolajhoz, vagy a differenciálmű kenőanyagához. Annak ellenére sem adhatunk ilyen tanácsot, hogy a szakirodalom tanulmányai és a különböző vizsgálatok publikációi egyaránt a molibdéndiszulfid alkalmazásának előnyeiről szólnak. Sok-sok ilyen bizonyítékot tanulmányoztunk át, mielőtt ezt a témát lapunkban most felvetjük.

Sőt, nemrég egy magyar delegáció járt az NSZK-beli Ulmban, a *Liqui—Moly* cégnél, ahol a Fimol-ügyet is napirendre tűzték, és tapasztalataikról, a molibdéndiszulfidos anyagok sokféle alkalmazásáról ugyancsak pozitív beszámolót adtak. A *Mineralimpex* és az *Afit* vezető szakemberei, gépész- és vegyészmérnökök voltak tagjai ennek az említett delegációnak, és azért írhatjuk, hogy Fimol-ügyben is jártak a külföldi cégnél, mert a mi Fimol-gyártmányunk nem más, mint a világhírű *LM Krz 1* jelzésű anyag. Így tehát nincsen eltérés a minőségben sem, vagyis amit a nemzetközi sajtó a *Liqui—Moly* gyártmányok tulajdonságairól ír, az éppúgy érvényes a *Fimol*ra is.

Az alap, a lényeg itt a vegyi képlet szerinti MoS_2, tehát a molibdéndiszulfid, amelyről — illetve tulajdonságairól — szakszerűen és hivatalosan így szoktak nyilatkozni:

A molibdéndiszulfid természetes eredetű, szürkésfekete, nem mérgező, hatlapú rétegrácsokban kristályosodó anyag. Vegyésznyelven szólva a MoS_2 rácskristályokban rendeződik, ahol a nagyszámú *Mo* atom mindegyikéhez két *S*-atom kapcsolódik. A nagy tisztaságú MoS_2 nagymértékben kenéshatékony, mert a kötések a *Mo* és az *S* atomok között erősek, viszont a két szomszédos *S* atom között — az egynemű elektromos töltés miatt — taszítják egymást, ezért csúsznak rendkívül könnyedén egymáson a MoS_2 lapok, lemezkék.

Termikus és vegyi vonatkozásban a MoS_2 rendkívül ellenállóképes, fizikai vonatkozásban pedig lágy és jól hasítható.

Ha tehát valamely felületre számtalan MoS_2 részecskét viszünk fel, amely ott réteggé alakul, a következő réteg az előzőkön úgy elcsúszik, mintha „meg lenne kenve", mert a szomszédos réteg kénatomjai töltésüknél fogva távolságot tartanak.

A fizikai-kémiai „mellékvegyérték-erői" hatására a MoS_2 molekuláiban igen szilárdan lekötött kénnek még módjában van, hogy kiegészítőleg a fémre rakódjék le anélkül, hogy a MoS_2 kötésből kiválnék. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy a leheletvékony lamellák a fémfelületen erősen tapadó, csúszásképes réteget alkotnak anélkül, hogy azt vegyileg megtámadnák. Ez a rétegvastagság éppen rendkívüli vékonysága folytán nem változtatja meg a szerkezeti illesztéseket sem.

A MoS_2 hártyaréteg akkor kap igen fontos szerepet, amikor a kenést igénylő felületek között az olajfilm esetleges megszakadása miatt tulajdonképpen már fémes érintkezés lépne fel. A MoS_2 hártya alatt viszont az egyenetlenségek szinte „kisímulnak", és ennek következtében a felületek úgynevezett hordozáshányada megnő.

A szakszerű leírásokban továbbá még ez is olvasható: a vékony, tapadásbiztos MoS_2 csúszóhártya képződésével a szerkezeti anyag felületén a csúszótulajdonságok megjavulnak, ezáltal nagymértékben csökken a felületi kopás és csökken a súrlódási hő is.

Hétköznapi autósnyelven erről úgy beszélnek, hogy ha például egy motor olajkenést követelő fémes felületét bevonjuk a molibdéndiszulfidból kialakuló úgynevezett csúsztatófilmmel, az onnan sohasem nyomható ki, tehát a súrlódó felületek gyakorlatilag sohasem maradnak kenés nélkül. Az ebből következő előnyök egy részét már említettük. Sorolhatnánk a laboratóriumi vizsgálatok, a kísérletek és a gyakorlati tapasztalatok jó eredményeit, de úgy tartjuk, itt nem kell meggyőzni már az autósokat. Ez az újfajta, korszerű, szilárd kenőanyag ugyanis már 15 év óta létezik, és nálunk sem ismeretlen legalább négy esztendő óta.

Úgy is hirdetik, hogy az *Áfor*-kutaknál, az autóápolási szaküzletekben kapható. Ennek ellenére nagyon célszerű lenne, ha arra illetékesek megállapodnának az autógyárakkal, hogy a mi autóséletünkben

döntő szerepet játszó típusokhoz ne csak a garanciális szakasz után, hanem az alatt is nyugodtan adagolhatnánk a Fimolt. Talán az Áfor kezdhetne ilyen tárgyalásokat, mert a másik oldal, az autós-motoros tábor — de úgy hisszük az autójavító ipar hangadó emberei is — szívesen fogadnának erre a Fimol-témára ilyen vonatkozásban is egy hivatalos igent.

Végül pedig, hogy minden szóba kerüljön, emlékeztetünk a nem csupán 15 éve létező, hanem annál több esztendő óta ismert és alkalmazott grafitozásra. A grafitot mint szilárd kenőanyagot ugyancsak jól hasznosították a kenést igénylő, igen kényes súrlódófelületek között. Hatását igen sokan dícsérték. Ám az egyszerű grafitozás, illetve annak a grafitnak a lerakódása zavarokat is okozhatott a motor működésében.

Az egykori grafit és a korszerű molibdéndiszulfidos „olajadalék" között ebben a vonatkozásban is óriási a különbség. Igazság szerint ez utóbbi, bár sok helyen úgy tüntetik fel, nem adalék, hanem önálló, szilárd kenőanyag. Egy olyan finom eloszlású anyag, amelynek részecskéinél még a cigarettafüstben kimutatható parázsok is nagyobbak, tehát azok a gépi szerkezetnél semmiféle káros lerakódást nem okozhatnak.

Azok a bizonyos MoS_2 lapocskák, lemezkék természetesen maguk is csak mikroszkópikus nagyságúak. Egy ezredmilliméternyi hosszra 1630 ilyen lamellaréteg esik. Tehát ezek a részecskék olyan kis méretűek, hogy akadály nélkül juthatnak át a legfinomabb olajszűrőn is. Mindezt általában azok számára szokták így hangsúlyozni, akikben kétség támad a „szilárd kenőanyag" kifejezéssel szemben.

Ezt a fejtegetést legutóbb a nyugatnémet *Hobby* című lap augusztus 2-án megjelent számában is olvashattuk abban a cikkben, amely a *Liqui—Moly* gyártmányát *„Életelixír erős megterhelésű motorok számára"* címen közölte. Ebben az írásban „csodálatos eredményekre" is utalnak, hivatkozva a legújabb izotópos vizsgálatokra.

Az egyszerűbb vizsgálatok, illetve az akkori látványos bemutatók még az 50-es évek közepén kezdődtek. Olyan módon, hogy például egy molibdéndiszulfidot használó Volkswagen-kocsi karterjéből utolsó cseppig kiengedték az olajat, és ezután még 1000, azaz ezer kilométert tettek meg „szárazon" ezzel az autóval. Így is bizonyították, hogy a súrlódó fémrészek közül hosszú-hosszú időn át, ilyen drasztikus igénybevétel mellett sem tűnik el a szilárd kenőanyag.

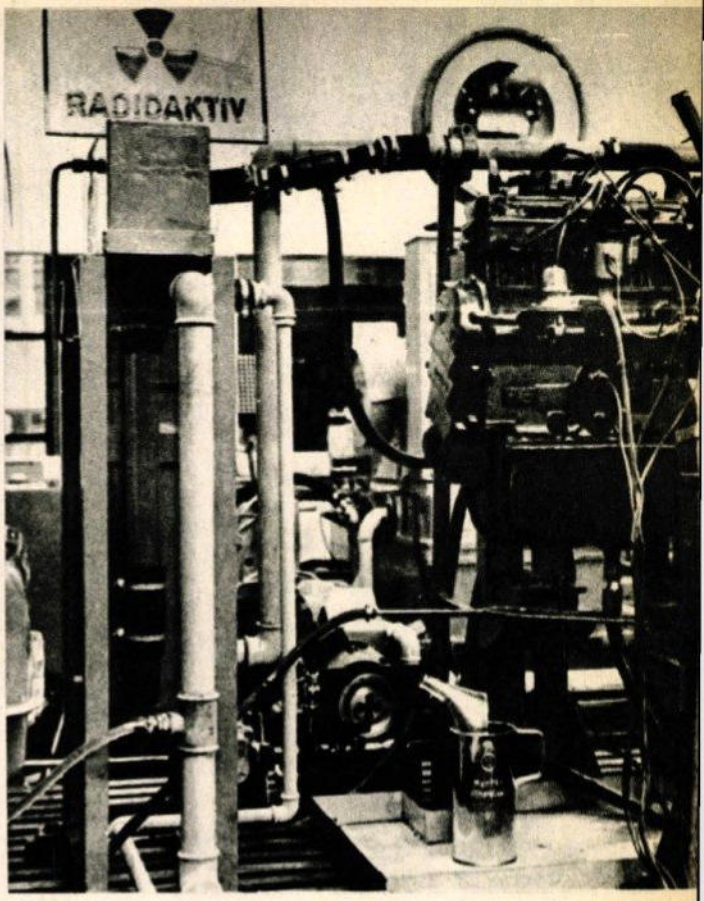
Később, 1965-ben egy nagy reprezentatív próbára, az *„LM–Euro—Test"* néven ismert 20 000 kilométeres bizonyításra került sor négy autóval. A hitelesített mérések igen érdekes tulajdonságokat mutattak ki. Többek között azt is, hogy az a kocsi, amelyik molibdéndiszulfidos kenőanyaggal — akár úgy is mondhatnánk, hogy Fimollal — működött, 0—tól 80 km/ó sebességre 17,5 másodperc alatt gyorsult, míg a többiek 18,2, illetve 19,2 mp alatt érték el ezt a tempót. A benzinfogyasztás 1,5%-kal, az olajfogyasztás pedig nem kevesebb mint 32%-kal volt alacsonyabb a Fimolos kocsikon.

Végül pedig, Karlsruhe Egyetemén végezték el azokat a méréseket, amelyekből kitűnt, hogy a molibdéndiszulfid alkalmazása által elérhető kopáscsökkenés a motoralkatrészeknél 32—41%, illetve a bejáratós motoroknál ennél több, legalább 50 százalékos!

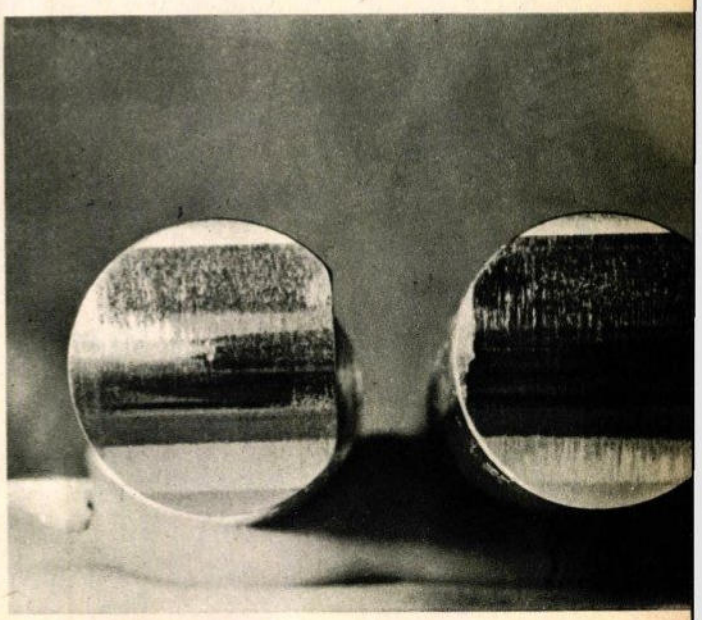
Nem kétséges, az említett bizonyításnak nagy szerepe volt abban, hogy többek között a Mercedes- és a Porschekonstrukcióknál, illetve gyártmányoknál ma már a garanciális idő alatt is ajánlják a molibdéndiszulfid használatát.

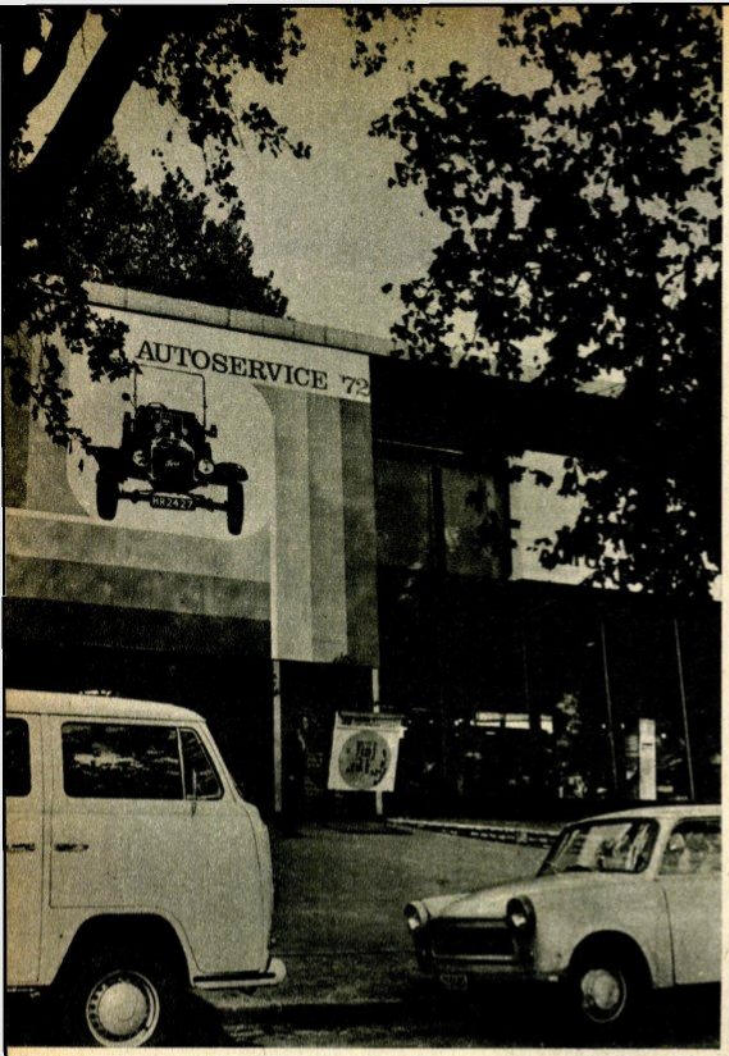
Úgy véljük, mindenképpen célszerű és időszerű lenne tehát nálunk is rendezni ezt a Fimol-témát...

Liener György



Kép a laboratóriumból, ahol egy Renault R—4-es motoron vizsgálták az LM molibdéndiszulfidos kenés hatásait. A „Radioaktív" feliratú táblajelzés előtt szembetűnően látszik egy ólomfalú olajtartály. Ennél a kísérletnél ugyanis a motor dugattyúgyűrűit neutronáramban aktiválták, így a kopást egészen pontosan tudták meghatározni egy szcintillációs mérőfej segítségével, amelyen átvezették a motorolajat. A milliomod gramm/órában kimutatható bizonyítás szerint 34—36 százalékkal kevesebb a kopástermék, amikor MoS_2 — vagyis, ha úgy tetszik, Fimol — van a kenőolajban. Az alsó felvétel pedig két olyan kocsi motorjának szelepemelőjéről készült, amelyek az 1965-ös LM—Euro—Test után kerültek vizsgálatra. Itt szemmel is látható, hogy a bal oldalinál, amely a molibdéndiszulfidos kenést kapta, jóval enyhébbek a kopási nyomok





AUTOSERVICE '72

Erről a kiállításról, amelyet szeptember 22-én nyitott meg *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter a városligeti vásárvárosban, legutóbb már adtunk hírt és közöltünk néhány adatot.

Az előzetes tájékozódás alapján is nyugodtan mertük ajánlani az AM olvasóinak, hogy tekintsék meg ezt a bemutatót, amelyet a *Hungexpo* az autószakma érdekeltjeivel közösen rendezett.

Legutóbb 1969-ben tartottak a BNV területén ilyen jellegű autószervizkiállítást, de ahhoz mérten ez most nemzetközi méreteket öltött. Mintegy száz ipari, illetve kereskedelmi vállalat — 67 külföldi és 24 hazai cég — gyártmányait 5000 négyzetméteres fedett és 2000 négyzetméteres szabad területen láthattuk.

És bizony bőven volt látnivaló, érdekesség, újdonság. Autójavító eszközök, különleges szerszámok, praktikus autóápolási cikkek, korrózióvédelmi anyagok, berendezések és műszerek, műszerek, műszerek.

Ezek szinte kirajzolták a holnap szervizeinek képét, bár jó néhány hazai autósüzemben már ma sem ritkaság a korszerű mérő- vagy beállító eszköz.

Akik szeptember 22. és október 2. között talán nem is egyszer végigjárták ezt a kiállítást, számos készülék vagy felszerelési cikk láttán azt is megjegyezhették, hogy olyant — esetleg ahhoz hasonlót — már láttak az üzletekben, sőt: kocsijukhoz vásároltak is.

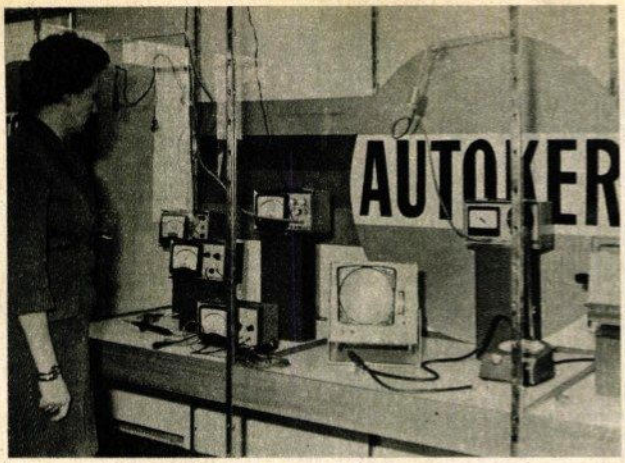
Igen, ez előfordulhat, hiszen csak ebben az évben az *Autóker* már 80 millió forintot forgalmaz ezekből a cikkekből, amelyek árualapját 60 százalékban belföldről, 40 százalékos arányban pedig importból szerzik be.

Az *„Autoservice '72"* kiállítás maga is utal erre a tényre, hiszen a modern műhelyberendezések, vizsgálópadok és műszerek egész soránál olvashattunk olyan táblát, amely azt hirdette, hogy a szemnek is tetsző, a hozzáértő szakemberek elismerését kiváltó konstrukció magyar gyártmány.

Sok-sok autós a szemlélődésen túl viszont kiaknázta itt azt a lehetőséget is, hogy ezen a kiállításon az *Autófenntartó Ipari Tröszt* tanácsadó szolgálatot tartott fenn, s így olyan autójavítási kérdésekről folytathattak közvetlen eszmecserét, amelyek túlnőnek e látványos bemutató keretein, de igen jelentősek a hétköznapi munkák során.



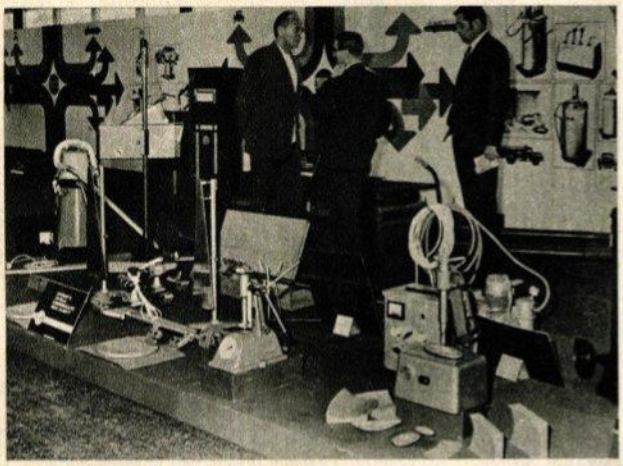
Az Autóközlekedési Tanintézet bemutatóján a Diaccor egyéni oktatógép, a robot-informátor nemcsak azok számára volt érdekes, akik a jövőben akarják tanulni az autóvezetést, megszerezni a jogosítványt

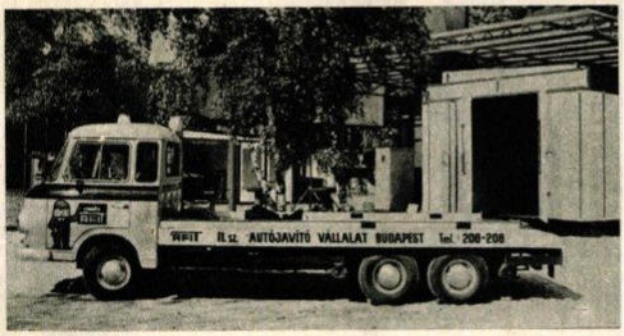


Az Autóker impozáns kiállításának rendezői úgy nyilatkoztak, hogy akik itt most nem tudták megtekinteni cikkeiket, a következő napokban megnézhetik azokat budapesti bemutatótermükben (VI., Népköztársaság útja 14. Tel.: 312-718), ahol a Vállalat Szerviz-garázs Osztályának szakemberei mindig készséggel állnak az érdeklődők rendelkezésére



Sok-sok Elkon készülékkel, többek között a „Super" jelzésű autóvillamossági próbapaddal is találkozhattunk a Csepel Vas- és Fémművek Híradástechnikai Gépgyára standján



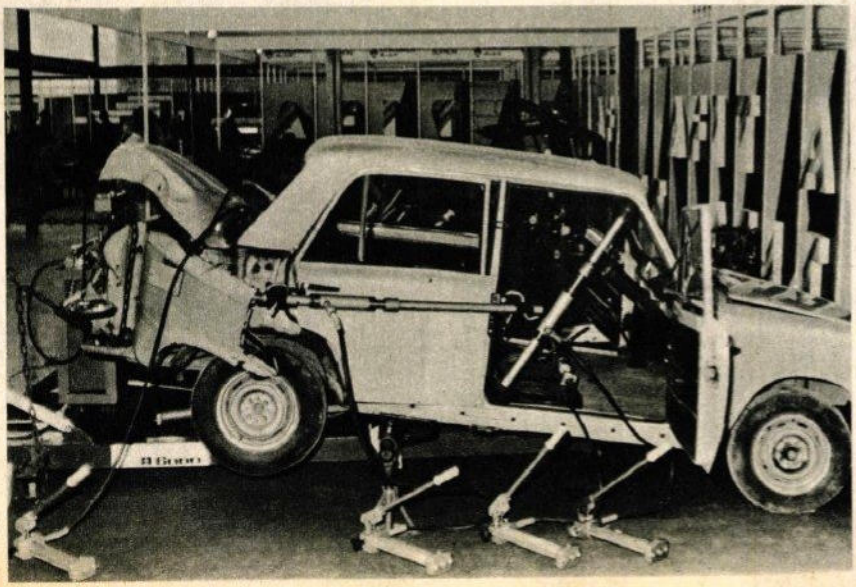


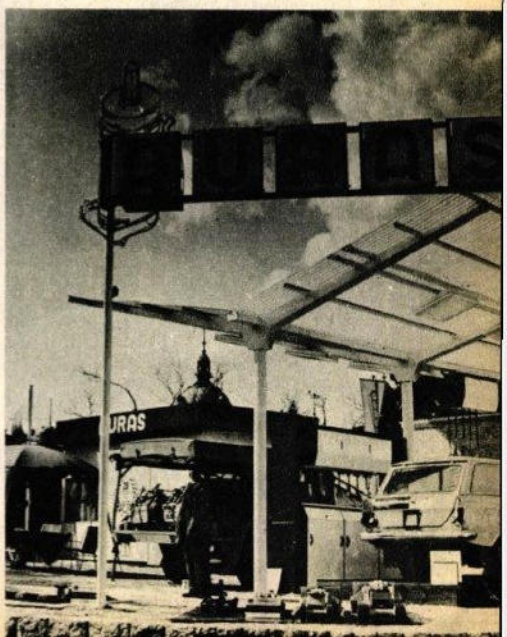
Az AFIT győri vállalatánál készülnek az ilyen Barkas—1000 típusú vontatóegységre tervezett autómentők, amelyeknek egyik kiállítási példánya most a Lipcsei Vásáron is nagy sikert aratott



Az Aurast, vagyis a cinkotai Autóalkatrészgyárat tekinthetjük a hazai szervizberendezések szülőföldjének, hiszen kerek húsz éve készítenek ilyen cikkeket. Most az autózás biztonságát szolgáló új fékerőmérő berendezésükre figyeltünk fel...

Ne legyen rá szükség, de amikor mégis kell, ragyogó szerszám a soproni AFIT-üzem új gyártmánya, a pneumatikus karosszéria-egyengető



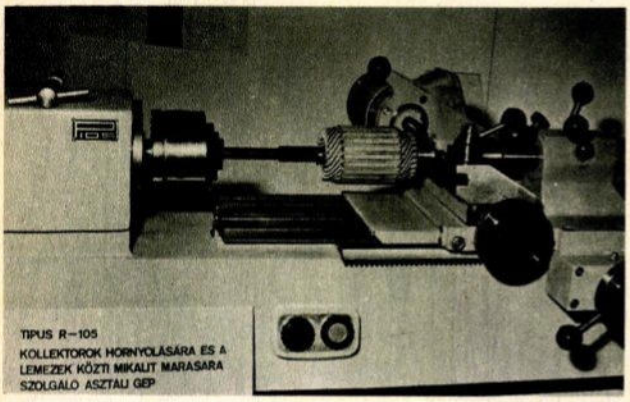


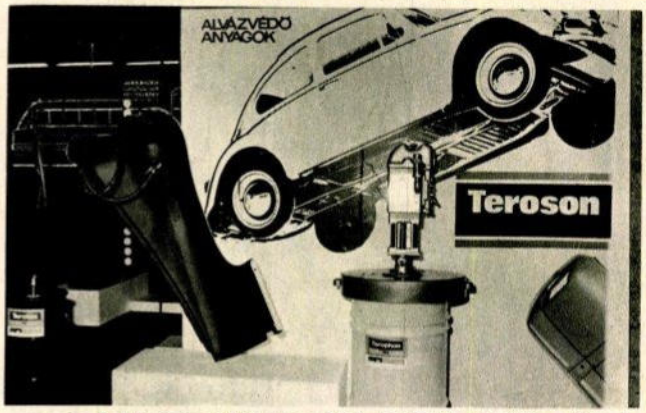


A szovjet Avtoexport külkereskedelmi vállalat rendkívül gazdag ajánlati listájáról itt az elektromos működésű kerékanya-behajtót szerepeltetjük, amely a teherautók és buszok szerelőinek munkáját könnyíti meg. De a szakma egy más ágazata igényt tart az olyan finom kis gépekre is, amely a kollektorok hornyolására alkalmazható



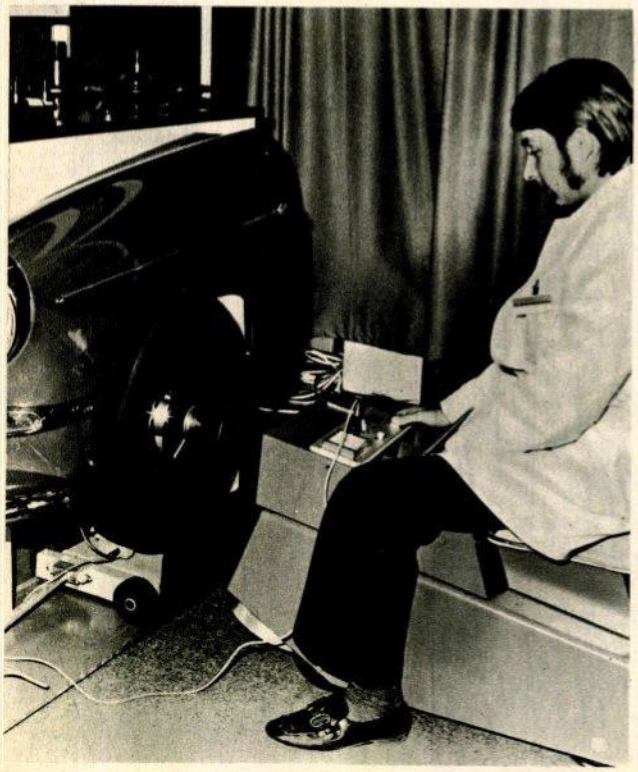
Autós téma az Atlas márkájú billenő garázskapu, amely nemcsak rugós szerkezetével, könnyedségével, hanem mutatós horganyzott lemezeivel is nagy feltűnést keltett





A Teroson-gyártmányokról lapunkban külön cikk is jelent már meg, de ezeket az alvázvédő anyagokat különben sem kell ma már méltatni

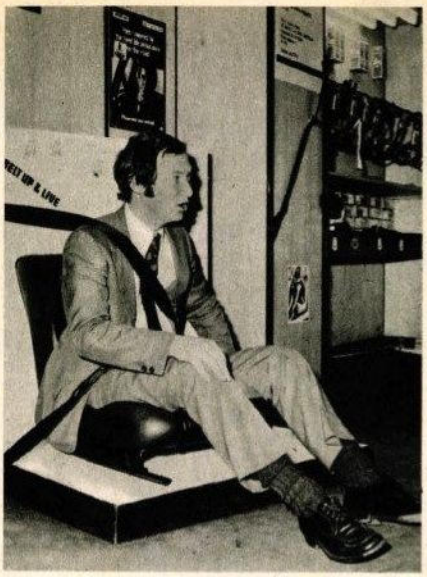
AUTOSERVICE '72



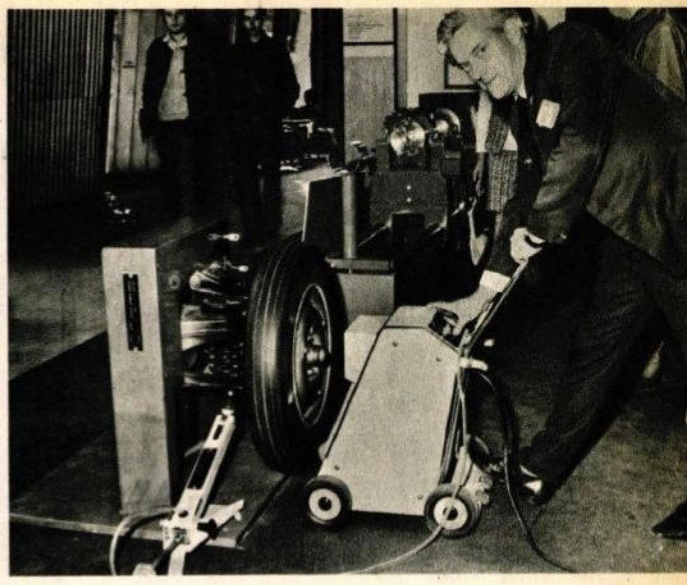
Az ausztriai Salzburgból érkezett ez a Hofmann-gyártmányú készülék, amely az autók kerekeit leszerelés nélkül gyorsan és pontosan tudja dinamikusan kiegyensúlyozni

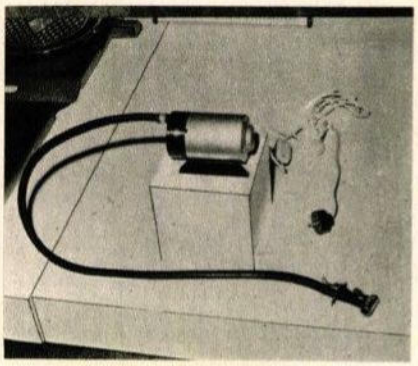


Ezen a kiállítási falon nemcsak a különféle vonzó autósszerelvények kötötték le a látogatók figyelmét, hanem a „Box Auto" emblémás csomagolási mód, a tökéletesen záró vákuumos fólia is csábító volt

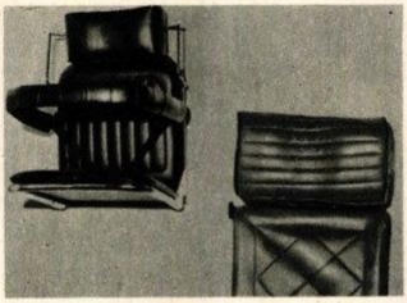


A távoli Ausztrália több cége is kiállított most Budapesten. Örömmel láttuk a Rainsfords biztonsági övek bemutatóját is, hiszen ezek a cikkek most a mi autóséletünkben igazán előtérbe kerültek. A híres Repco-gyártmányok közül is számos újdonságot találtunk, de ezek közül azért választjuk itt bemutatásra az elektronikus kerék-kiegyensúlyozó gépet, mert úgy véljük, nálunk a futóművekre a jövőben nagyobb gondot kell fordítani

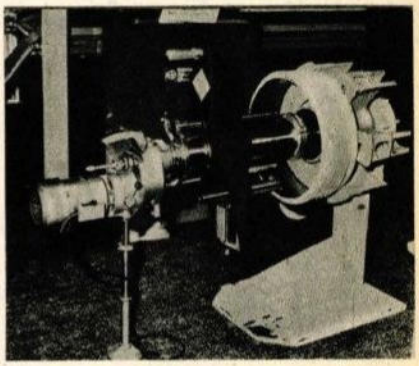




Ezt a lengyel gyártmányú STW—03 jelzésű, mindössze 2,5 kg súlyú mini-kompresszort is jó lenne minél több helyen használni a gumiabroncsok felfúvásához



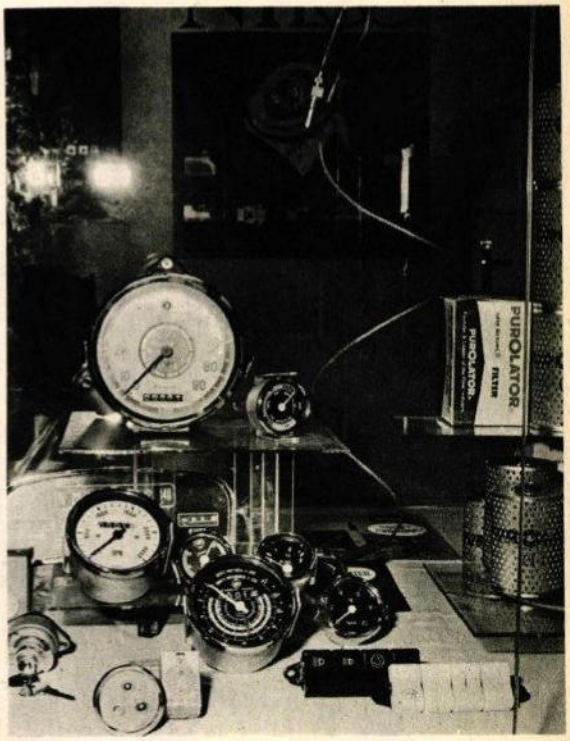
Nem hiányoztak a különféle anyagokból készülő, különféle kialakítású, autóba való gyermeküléses sem erről a kiállításról, és mellettük ugyancsak többféle fejtámlát — vagy ha úgy tetszik, nyakszirt-védőt — is láthattunk



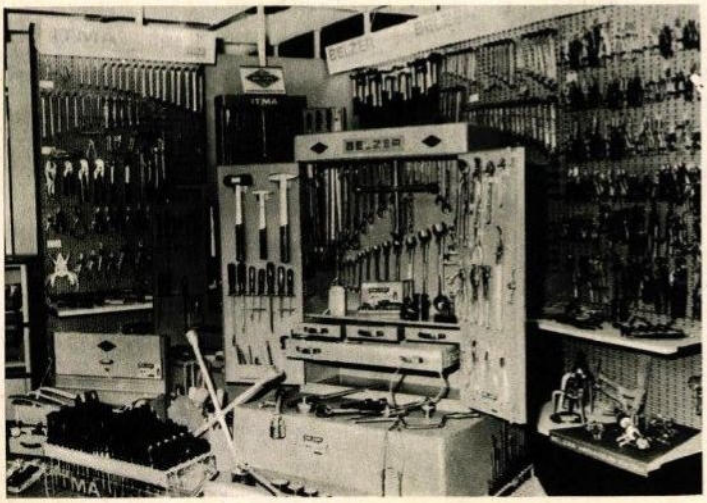
Az olasz ipar főként felszerelési cikkekkel jelentkezett, de hoztak komolyabb gépeket, például különleges fékdobszabályozókat is, a javító üzemek részére

Finnországból, Franciaországból, Hollandiából, Japánból, Svédországból is számos autós-cikket szállítottak erre a budapesti kiállításra, a képen látható műszerek, különböző kapcsolóberendezések, szűrőbetétek pedig az indiai Madrasban készültek és az Amalgamations cég vitrinjeiben kerültek bemutatásra

(VARGA FERENC felvételei)



Azt még felsorolni is nehéz, hogy hány országból, hány cégtől érkeztek kéziszerszámok. A kiállításnak ez a sarka, úgy véljük, jól érzékeltette a gazdag választékot.



MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

KÖRUTAZÁS ÖT ORSZÁGON ÁT

A Nemzetközi Kemping Szövetség (FICC) ez évi Rallye-jára is indított motoros túrát a Magyar Természetbarát Szövetség Motoros Bizottsága. Tíz motorból, hét autóból és egy Robur autóbuszból állt az idei karaván.

A találkozó a Német Szövetségi Köztársaság déli részén, a Bajor Alpok lábánál fekvő Lechbruck városka melletti tó partján volt. Ismerve a magyar turisták nyugati utazási lehetőségeit, természetesen a résztvevők nem a legrövidebb úton utaztak Lechbruckba és vissza. A túra útvonala Jugoszlávián (Ljubljana, Postojna), Olaszországon (Velence—Padova—Verona—Garda-tó—Milánó—Comói-tó), Svájcon (St. Gotthard hágó—Vierwaldstätti tó—Zürich—Schaffhausen) keresztül vezetett az NSZK-ba, ahol a Duna forrásvidékének, a híres Hohenzollern várának, Stuttgartnak, Ulmnak érintése után érkeztek a résztvevők a FICC Rallye színhelyére.

A nyolcnapos tartózkodás során kinek-kinek lehetősége volt a környék megismerésére.

A további útvonal Ober-Ammergauon és Garmisch-Partenkirchenen át a Zugspitze lábánál vezetett Ausztriába, majd Salzburg és Bécs megtekintése után vissza Magyarországra.

Az útvonal tervezésekor nyilvánvalóvá vált, hogy a túra nem más, mint egy szép körutazás az Alpok körül. A végrehajtásnál azután kiderült, hogy nem is egy „szép" körutazás volt, hanem egy annál is „szebb", helyenként elmondhatatlanul gyönyörű...

Minden napnak megvolt a maga érdekessége, varázslatos szépsége. A túra 20 napjából 18 nap mindig újabb és újabb látnivalókat tartogatott. Az utolsó két napra már „csak" Bécs maradt.

Túra-leírásunk során nem kívánjuk a látnivalókat ismertetni. Inkább egy-két érdekességről, tapasztalatainkról és arról szólunk, ami mindazoknak hasznos lehet, akik a közeljövőben ugyanezen az úton kívánnak túrázni.

Mindenekelőtt néhány szót arról, ami ennél a túránál különösen bizonyította a szervezett utazás előnyeit:

Az a tény, hogy a karavánunkhoz egy autóbusz is tartozott, lehetővé tette a résztvevők közös városnézését, saját járművük igénybevétele nélkül.

Így Velencébe, Veronába. a Comói-tóhoz, Zürichbe a távoli kempingekből autóbusszal utazhattak a motorosok és a gépkocsik vezetői is, nem volt gondjuk a nagy forgalmú közlekedés miatt s a parkolással sem.

A Természetbarát Szövetség nemzetközi kapcsolatai révén a Comói Camping Club kedves vendéglátásban részesítette a magyar csoportot, s két motoros hajót bocsátott rendelkezésünkre a tó körüljárására. Zürichben pedig az ottani Természetbarátok vezetői vették pátfogásukba tagjainkat. Egyrészt Zürich melletti turistaházuknál kedvezményes kempingezési lehetőséget biztosítottak, másrészt vezetőségi tagjaik személyesen kalauzolták csoportunkat a zürichi városnézés alkalmával.

A járművek előzetes műszaki ellenőrzésének, s a járművezetők gondos felkészülésének köszönhető, hogy az idei túrán nagyon kevés műszaki probléma volt.

Elmondhatjuk, hogy Motoros Bizottságunk immár ötödik nagyszabású túrája közül ez volt a legzavartalanabb.

A műszaki dolgokkal függ össze egyik túratársunk „legnagyobb" tette. A komlói Mesterfalvi-házaspár az előírt hatósági műszaki szemlén való kötelező megjelenés miatt csak három nap késéssel indulhatott csoportunk után. Hogy mielőbb csatlakozzanak a túrához, jóformán 24 órán át ültek a motor nyergében, s ezalatt Komlótól az olaszországi Comóig jutottak, ahol utol is értek bennünket a kempingben.

Apropó: kempingek! Ezekkel sem volt az idén sok problémánk. Igaz, hogy a túra vezetősége jórészt már előző években kipróbált kempingekben jelölte ki a szálláshelyeket. Különösen kánikulai melegben kedvező a ljubljanai „Camping Jezica", a veronai „Romeo e Giulietta" és a comói „Camping Internazionale". Ugyanis mindegyikhez fürdőmedence is tartozik, amelyet a kemping lakói igénybe vehetnek.

A Velencétől 16 km-re nyugatra, a tenger partján fekvő „Fusina" nevű kempinget csak azért tudjuk másoknak is ajánlani, mert mindig lehet benne helyet kapni és tökéletes a felszereltsége is, csak: a tenger vize olajos, emiatt ott fürdeni nem lehet, közelében hatalmas ipartelepek vannak, melyek néha zajosak. Az idén különös meglepetéssel is szolgált a kemping: annyi szúnyog volt ott, amennyit hazai viszonylatban is ritkán találni.

Egyéb váratlan tapasztalatokról majd legközelebb...

Thuróczy Lajos

AZ MZ—SIMSON FÓRUM TANULSÁGAI

A Magyarországon harmadízben megrendezett MZ—Simson Rallye az idén is színesítette és kiegészítette a balatoni túramotoros találkozót.

Az NDK zschopaui motorkerékpárgyára egy modern, jólfelszerelt szervizkocsival, számtalan pótalkatrésszel és kitűnő szakemberekkel érkezett a nemzetközi találkozóra.

A nagy hírű MZ-motorok 125 és 150 kcm-es változata rendkívül kedvelt típus hazánkban. Esztétikai szépségük, „gáncs nélküli" futóművük, könnyű vezethetőségük és végül kevés fogyasztásuk miatt főleg a túramotorozásban váltak népszerűvé.

Jelenleg mintegy 120 ezer MZ- és Simson-tulajdonos van Magyarországon. Érthető tehát, hogy nagy érdeklődéssel és élénk vitával zajlott le a Fonyódon megrendezett MZ—Simson fórum. Egon Schwietzke és Erich Ehrhardt, a Motorkerékpárgyár technikusai alig győztek válaszolni az érdekes kérdésekre. De ezeken a válaszokon túl, nagyon hasznos és megszívlelendő műszaki tanácsokkal is ellátták a résztvevőket.

Ezek közül jegyeztünk fel néhány fontos tudnivalót, ami főleg a motorok garancia-idejére és a kezdő fiatal motorosokra vonatkozik:

1. A gyár által javasolt üzemanyag a 86-os oktánszámú benzin és kizárólag az Arol 2T 1/33-as keveréke.

2. A gyújtás beállítását bízzuk mindig a szerviz szakembereire, és a gyújtógyertya cseréjénél csak a gyár által előírt hőértékű gyertyát tegyük vissza.

3. Néhány motoron feleslegesen sok a fényforrás; az erős fogyasztók túlságosan leterhelik az armatúra-rendszert, és erősen rontják a motor teljesítményét.

4. A garancia ideje alatt végzett egyéni motorbütykölés és barkácsolás sokkal többet árthat a motornak, mint használ.

A két technikus még arról is beszélt, hogy szeretnének minél többször találkozni az MZ és Simson gépek magyar tulajdonosaival, hogy tanácsaikat és véleményüket kölcsönösen kicserélhessék, s még több örömük legyen az MZ-család motorosainak.

BALOGH ZOLTÁN

KÉTSZÁZHÚSZ KM A VÉRTES ÉS A GERECSE ÚTJAIN

A szeptember 17 -én megrendezett Óbuda Rallye-ről Kovács Miklós, a BMK vezetője és a verseny egyik rendezője számolt be. Elmondotta, hogy a hagyományos túraverseny a korábbi évek rendezvényeinél is jobban sikerült. Több mint hatvanan indultak el a változatos, hosszú útvonalon három géposztályban. Örvendetes, hogy nagyon sok vidéki klub és magánmotoros adta be jelentkezését. A BMK rendezősége ízléses emlékplakettel lepte meg a túraverseny valamennyi résztvevőjét és a kategóriánkénti helyezettek érem- és oklevél-díjazásban részesültek.

B. Z.

AZ ÓBUDAI RALLYE EREDMÉNYE: 75 KCM: 1. **Kádár Attila,** Salgótarján — 2. **Varga István,** BMK — 3. **Kovács Pál,** Ek.; — **150 KCM:** 1. **Erdélyi Sándor,** BMK — 2. **Horváth Béla,** Kismotor- és Gépgyár — 3. **Kozma Béla,** Ek.; — **150 KCM FELETT:** 1. **Tarlós István,** Kismotor- és Gépgyár — 2. **Lakner Pál,** HTC — 3. **Bali György,** Ek.



RÓZSA GYÖRGY:

IFMA KÖLN

Kezdhetném azzal is, hogy ennyi és ennyi látogatója volt ennek a négynapos kiállításnak (merthogy ijesztően sokan voltak, és az eső ellenére, vasárnap olyan volt az IFMA, mint egy monstre húsdaráló). Az is hatásos bevezető lenne, ha elmondanám, hogy ennyi és ennyi gyár és vállalat állított ki Kölnben (merthogy tényleg nagyon sok volt a kiállító, akik között egy NSZK-cég mutatta be a Pannóniákat).

De az AM nem számadatokért küldött Kölnbe, a vásárok és a kiállítások városába, amelynek amúgy is sűrű forgalmát a világ minden tájáról érkezett motorkerékpár-költemények tarkították. Hanem azért, hogy beszámoljak olvasóinknak arról, hogy mit láttam a 10. IFMÁ-n. A motorkerékpároknak ez a világhírű kiállítása még soha nem volt olyan gazdag új modellekben, mint az idén.

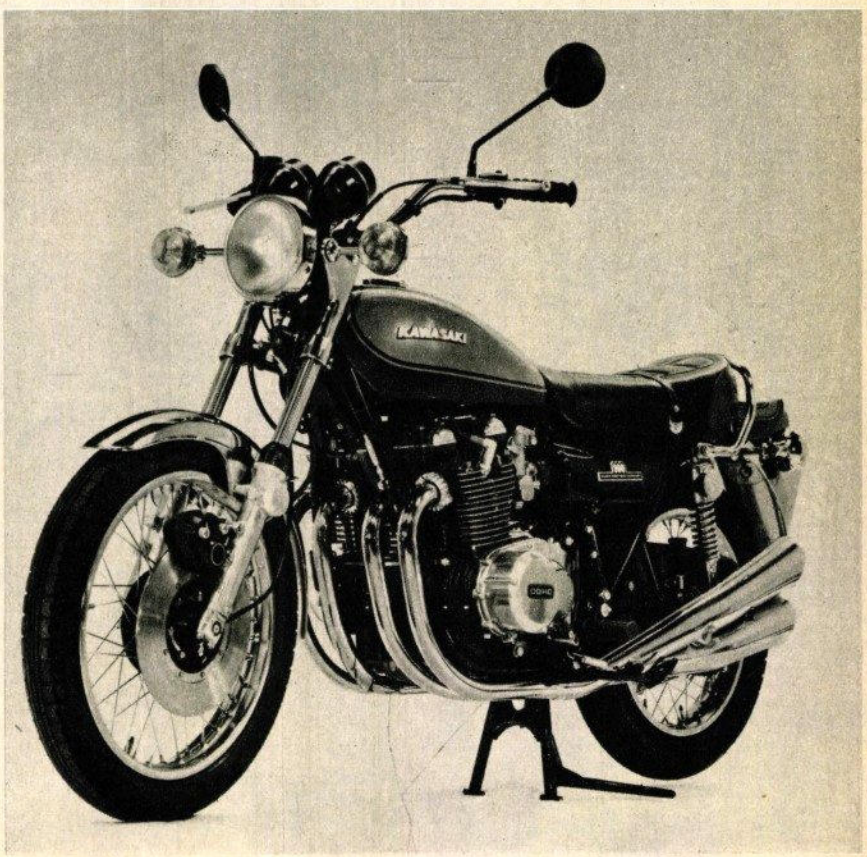
A jubileumi kiállítás fő „sztárjai" az elektro-mofák voltak, amelyek korunk egy problémáját, a környezetvédelem világszerte tárgyalt kérdését próbálják megoldani.

De most induljunk a három hatalmas kiállítási csarnokot átfogó kirándulásra. A belépőt a fények, a ragyogások szemkápráztató színpompája fogadja, és ezek a külső jelek bizonyos ünnepélyes keretet kölcsönöznek. Kezdjük mindjárt az öt különféle gyártmányú elektro-mofával *(Hercules, Puch, Solo, Zündapp* és *Kynast)*, amelyek csendes és szagtalan üzemükkel fordulópontot jelenthetnek a közlekedés bizonyos területén. A szakemberek azonban még nem elégedettek az eredménnyel, mert az energiát tároló akkumulátorok gyorsan kimerülnek, és az áramot megtakarító szabályozó elektronika, amelyet a *Puch* és a *Kynast* alkalmaz, meglehetősen drága. Igen, ezek a „villanygurulók" még nem az utca emberének zsebéhez méretezettek. (Két hagyományost lehet kapni egy ilyen mofa áráért.) A gyárosok mégis azt remélik, hogy sokat tudnak majd eladni. A motorkerékpáripar egyébként is nagy igyekezettel próbálja csendesíteni termékeit, hogy kielégítse a hatóságok szigorú előírásait. (Közbevetőleg jegyzem meg, hogy a 650-es *Yamahát* azért nem tudják az NSZK-ban eladni, mert a német illetékes hivatal által megkövetelt fonszámhoz alkalmas kipufogódob miatt jelentős lóerővel csökkent a Yamaha teljesítménye.)

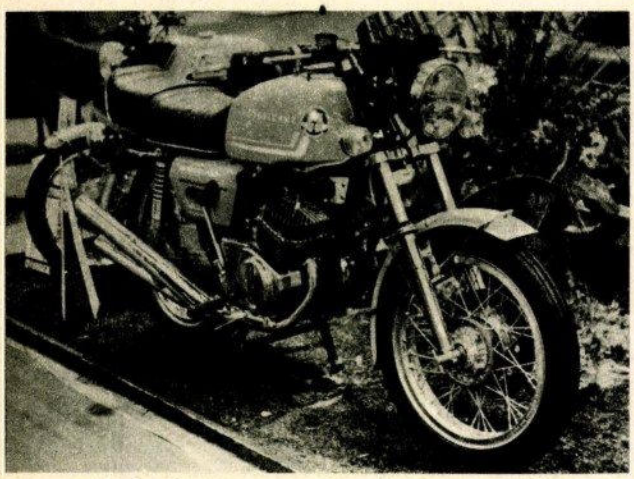
Új utat mutat a *Zündapp* is legújabb, vízhűtéses *„KS 50 Watercooled"* típusjelű 50 kcm-es mopedjével. Ezzel a hűtéssel részben az erőltetett motorteljesítmény hőfeleslegét kívánják elvezetni, de nem utolsósorban a motorzajt akarják csendesíteni. Tény és való, ez a megoldás nem olcsó, de a Zündappék úgy vélik, hogy a 2200 márkás ár nem fékezi majd ennek az angolos nevű mopednek az eladását (amire jövő év elején kerül sor).

Nagyjából ez a gazdasági megállapítás vonatkozik az IFMA másik nagy slágerére, a két évvel ezelőtt általunk is részletesen ismertetett *Hercules-Wankel*re, amely némi módosítással — többek között kardán helyett láncmeghajtással — kerül sorozatgyártásra, és januártól kezdve nem egészen 4000 márkáért árusítják. Ezt a prototípust is alkalmam volt kipróbálni, és őszintén szólva szívesen közlekednék ezzel az új, 300 kcm-nek megfelelő méretű, 23 lóerős, *Fichtel & Sachs* gyártmányú Wankel-motoros Herculessel. Csendes, erős, stabil... Nos, ez lesz a világ első, sorozatban gyártott Wankel-motorkerékpárja. Ahogy a Fichtel & Sachsék sajtófőnöke mondta, ez a motor már a második generáció, és „kulturáltabb", mint a két év előtti. Kemény munka folyik a schweinfurti gyár kísérleti osztályán, ahol megszületett a kicsi, 3 lóerős Wankel is, amelyet fűnyírógépekbe épí-

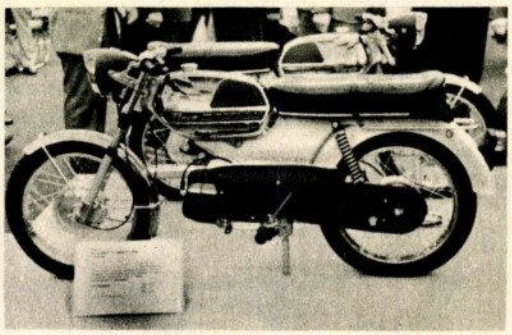
Kölnben volt a legújabb nagy Kawasaki világpremierje. A 900 kcm-es, dupla ohc, négyhengeres motor 82 lóerőt termel 8500 percenkénti fordulaton



tenek; de lehet, hogy rövidesen mopedokban látjuk őket viszont.
Elkészült itt a vadonatúj automata mofa-motor is, amely hivatva lesz öregbíteni Sachsék hírét. A nagy múltú cég kiállította még az AM idei 17. számában ismertetett háromhengeres, 650 kcm-es, motorosszánba használatos blokkját. (Az F. & S. részvénytársaság érdekeltségéhez tartozó *Hercules, Victoria* és *DKW* gyárak természetesen F. & S. motorokat építenek különböző kivitelű és rendeltetésű vázaikba.)
Általában szélesedik az automatic-mofák gyártási területe, majd valamennyi gyár felvette programjába. (Ilyen többek között a nálunk is árusított csehszlovák *Babetta.*) A Vespáék régebbi *„Ciao"* és *„Boxer"* modelljük mellett kiállították az új *„Bravo"*-t. Mégpedig kétféle kivitelben: merev vázzal és teleszkóprugókkal. A mofák széles skáláját bizonyítja a két szélsőséges árhatár: az alsó 400, a felső túl van az 1000 márkán. Valahol a középen fekszik a francia *Mobylette „X—1"* nevű, tacskószerűen alacsony, összehajtogatható mofája, amely mentőcsónakként helyezhető el az autó csomagterében. Súlya csak 26 kg.

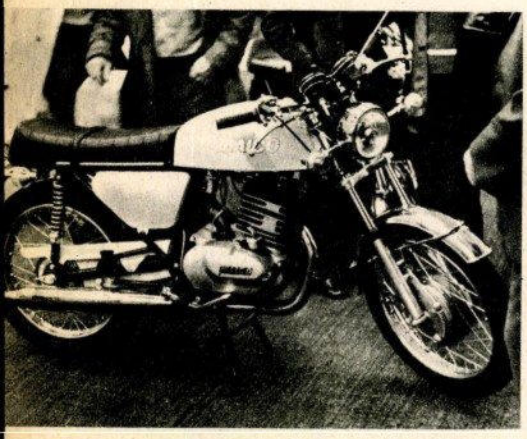


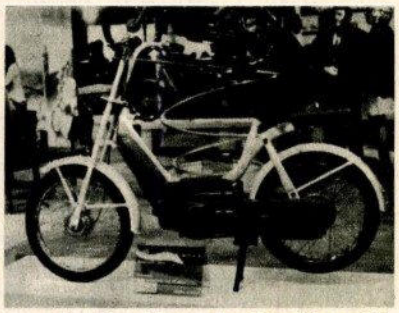
A franciák büszkesége ez a legújabb, háromhengeres, 350 kcm-es, kétütemű Motobecane. Végsebessége 165 km/ó, amelyhez természetesen az elsőkerékre tárcsafék jár . . .



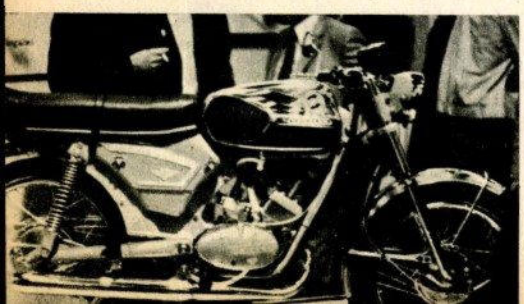
Így fest az átretusált Kreidler Florett RS. Szembetűnő az új teleszkópvilla, a nagyobb fék és az eddig is ismert tartós kétütemű, 50 kcm-es motor, amely órákon át képes tartani a katalógusban ígért 85 km-es tempót

Számtalan újdonság van az IFMA-ra elkészült legújabb Maico MD250, forgótárcsás, 27 lovas, nagyon sokat ígérő motorkerékpárban. Aki jobban odanéz az elsőkerékre, a képen is felfedezheti a dupla, kétoldalas dobféket





Az olasz Vespa legfrissebb mofája a Bravo. A képen látható a rugózatlan, olcsóbb kivitelű, de bemutatták a rugózott kerekűeket is



A Zündappék egyik szenzációja ez a vízhűtéses moped volt. A vízköpeny nemcsak a hűtést javítja, hanem csendesíti is a motor üzemét

A világ érdeklődését a motorkerékpárok iránt jól tükrözi az IFMA, amelyen ennek folyományaként megfigyelhető a technika fejlődése: nőnek a motorteljesítmények, a hengerek számai, s azok űrtartalma (mindezek gyakorlati hasznosságáról lehetne vitatkozni), mind több típusnál alkalmazzák a karbantartást nem igénylő, megszakító nélküli elektromos gyújtást. Az amerikai piac hatásaként egyre több gyár készít közúti használatra alkalmas, de terepverseny-küllemű motorkerékpárt, és ezekből Európában is divatot szeretnének csinálni. Aztán itt vannak a tárcsafékek. A legtöbb nagymotor első kerekén megtalálható. Továbbra is erősen érezteti hatását a japán stílus, vonalvezetés. Újszerű volt a több színben, szétfolyósan, popszerűen festett nagy *Honda*, amely felett a gomolygó műanyagfelhőkből színes fények villantak és valahol fent halkan szólt a mennyei rockzene.
Bizonyára nagy gondot okoz kereskedelmi ellenfeleinek a *Puch*, a hatsebességes, 6,75 lóerős *M 50 Jet*-jével, amely többet ígér, mint az átretusált és valóban sokat nyújtó *Kreidler Sport*. Kölnben mutatkozott be a lengyel gyártmányú *Komar* utóda, a megkarcsúsított *„Pegaz"*, megtartva a régi motor adatait.
Szabadjon most summásan szólni az új modellekről; ígérem, hogy az érdekesebbekre visszatérünk következő számainkban. Nos, lássuk. A Vespa *„200 Elletronica"* robogó a nevében viseli a gyújtásra vonatkozó újdonságot; a céghez tartozó, ugyancsak olasz *Gilera*-gyár csinos 125-öse négyütemű, és mint közölték, jövőre készül el a 150 kcm-esük. Egyaránt 17 lovas a *Zündapp* és a *Hercules* 125-ös motorja, de amíg az előbbié ötfokozatú, addig a másiké a Sachs gyártmányú, amelynek hatfokozatú a váltója; közös még az elektronikus gyújtás is. Új 125-ös és 175-ös terepmotorral jelentkezett a *Puch*, és hasonló, sőt nagyobb egyhengeresekkel, 250-es és 350-es motorokkal mutatkoztak be a japánok *(Yamaha, Kawasaki)*. Új vázban jelent meg az *MZ*, a *TS 250*.
Állandó „udvara" volt a már régen várt 250-es *Maico*-nak. (Csak így zárójelben említem, hogy a nyugatnémet hadseregnél rendszeresített *Maico* helyére a kisebb méretű *Hercules* került, és a *Maico* most ezt az elvesztett piacot szeretné ezzel az új modellel visszaszerezni a — civileknél.) A viharos érdeklődés indokolt, mert ennek az *MD—250* nevű új típusnak forgótárcsás a motorja, amely 27 lóerős, hatsebességes és elektronikus gyújtású. Igaz, 3200 márka lesz az ára 1973 februárjában.
A nagyobb osztályban a háromhengeres, 350-es, elöl tárcsafékes francia *Motobecane* a ragyogó csillag az IFMA egén (38 LE, 165 km/ó). A *Kawasaki S2* is ilyen, szemre is mutatós tárcsaféket kapott. De valamennyin túltesz a *750-es Suzuki*, ennek első kerekén jobbról-balról egy-egy féktárcsa látható.

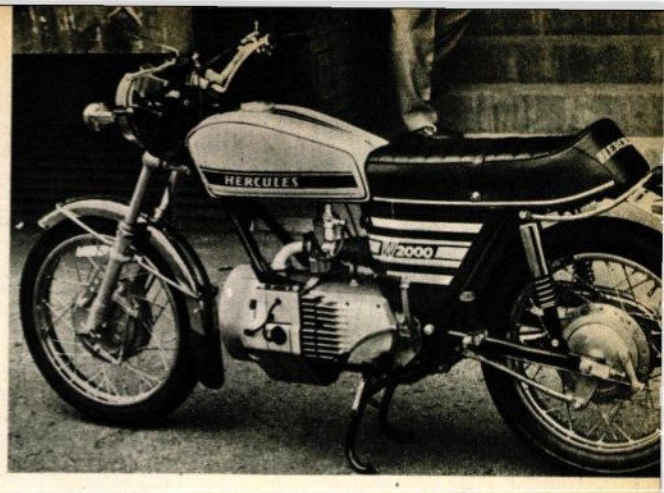
A nehéz géposztályban nem volt hiány az elgondolkoztató meglepetésekben. Ezek között is a pálmát a *Kawasaki* vitte el a *„Super 4"* világpremierjével. Íme, néhány adat: 900 kcm, soros négy henger, felülfekvő dupla vezérműtengely, 82 LE, 200-on felüli sebesség — és 7000 DM az ára. (Csak tájékoztatásul: 7065 DM-be kerül a Peugeot—204.) Az 1000 kcm-es, háromhengeres olasz *Laverda* „csak" 80 lóerős, de persze elektronikus gyújtással rendelkezik.

Az IFMA legtekintélyesebb példánya a 108 lóerős, 1326 kcm-es, négyhengeres *Münch* volt, de mégsem ennek a minden ízében túlméretezett motoros-bikának volt a legtöbb csodálója, hanem a krómozott rácsok mögött, prototípusként bemutatott *Münch—3*-nak, amelynek kecsesnek aligha nevezhető, hasas benzintartálya alatt a motorszánok meghajtására gyártott háromhengeres, 660 kcm-es, 70 lóerős Sachs motor pöffeszkedett szélesen. De milyen szélesen!... Most tessék megfogózkodni: ennek 10 000 márkás áráért egy új Opel Mantát, vagy egy Renault R16 TS-t, vagy egy Volvo—121-et lehet kapni. Ja, igen: ugyancsak itt bámulhatták meg a forgó korongon a benzinbefecskendezős (Kugelfischer) NSU-motorral meghajtott *Münch—4*-et.

És az angolok? A sláger, az ikerhengeres, 830 kcm-es *Norton* nem készült el, de jövőre biztosan készen lesz. Helyette itt volt többek között az 1973-as *Triumph Trident*, természetesen tárcsafékkel és hogy a mammutoknál maradjak, elmondom találkozásomat a „nagy" olaszokkal. Itt van például a *GT 750 Ducati* az ő V-elrendezésű kéthengeres, 185 kilós és 190-et száguldó mintapéldányával. Az ikerhengeres, 650 kcm-es Benelli *Tornado—S*-nek dupla dobféke van az első kerekén. És aki azt szeretné, hogy Agostininek nézzék, az kerek 19 ezer márkáért megkaphatja az MV *750—SS* négyhengeresét (összehasonlításul: az Alfa Romeo Giulia Sprint GT/GTV 15 790 DM, a Ford Mustang T5 pedig 18 537 DM). És ott „szerénykedtek" ennek a csodamotornak a „kis testvérei": a *750—Sport* és a különféle *Moto Guzzik* — a *V7/750 Sport*, az olcsóbb *California—850*, valamint a *GT—850* —, valamennyi a hagyományosan keresztbe állított V-motorral és természetesen kardánmeghajtással.

Nem lenne teljes a beszámoló — amire nem is törekedhetem —, ha nem említeném a *Harley-Davidson* rejtett színes fények villódzásával és halk, romantikus melódiákkal szervírozott csúcsproduktumát, az *Electra Glide—1200* típust, az ő 325 kilójával, hátán a rekamié-méretű fehér nyereggel. Némi túlzással azt mondhatnám, hogy ez a túlméretezett Glide lehetne a motorosított Mae West, a régi idők telt idomú filmvampja.

És most zárjuk a sort a vendéglátók büszkeségével, a BMW-családdal, amely semmiféle újdonsággal nem lepte meg a híveit.



A W—2000 utalás akar lenni a jövőre, azaz: Wankel 2000-ben... Ezt a Hercules Wankelt januárban kezdik árusítani; 300 kcm-nek megfelelő bolygódugattyús, 23 lóerős motorját a Fichtel & Sachs gyár készíti

A Deutschlandsender rádióriportere megszólaltatta a Kynast nevű elektromofa szerkesztőjét, aki be is mutatta szépnek ugyan nem mondható „villanyszékét"

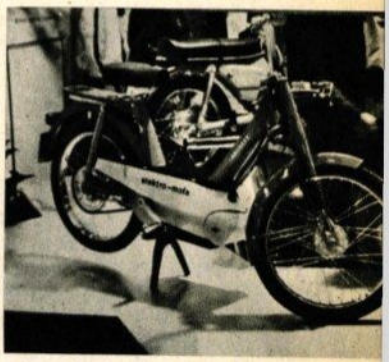




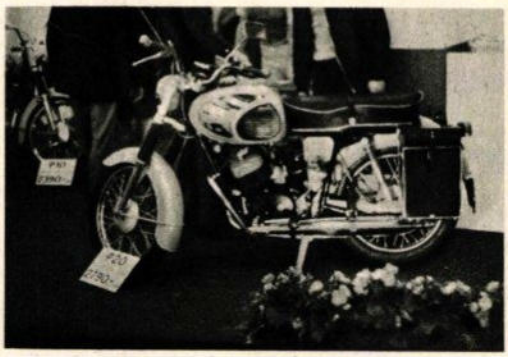
A „Solo electra" nevű mofát is akkumulátor hajtja, ugyancsak Bosch-motoron keresztül. Egy akkutöltés 30 km-es távra elegendő

A Wankel-motor mellett ezt az „Akkubike" nevű villanymofát hozta az IFMÁ-ra a Hercules gyár. A mellette levő kép a Zündapp villanymofáról készült. Mindkettő teljesítménye azonos a Solóéval

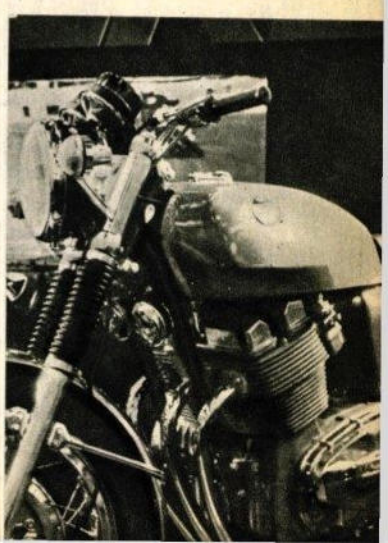




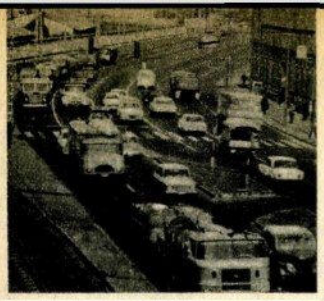
Kis példányszámban készül ez a háromhengeres, 1000 kcm-es, dupla ohc vezérlésű, 80 lóerős Laverda, amely 220 km-es sebességre képes



Jól sikerült a Pannónia bemutatkozása az NSZK-ban. A képviselet elégedett volt az érdeklődéssel, illetve az eddig lekötött üzletekkel. A P20 ára 2790 márka (az MZ ETS Trophy Sportért 2390 márkát kérnek)



(RÓZSA GYÖRGY felvételei)



1972. OKTÓBER 3—7-IG

A 3. Városi Forgalombiztonsági Szimpózium Budapesten

Az elmúlt évek hagyományainak megfelelően fővárosunk az idén ismét forgalombiztonsági tanácskozás színhelye. A nagyszabású rendezvény jelentőségét és időszerűségét most talán minden eddiginél jobban aláhúzza, hogy a Minisztertanács szeptember 21-i ülésén a belügyminiszter, a közlekedés- és postaügyi miniszter, valamint a Szakszervezetek Országos Tanácsa közös jelentést terjesztett a Minisztertanács elé a közúti közlekedés biztonságának helyzetéről, a balesetek csökkentése érdekében szükséges tennivalókról.

A kormány elismerte a közúti forgalom biztonságosabbá tételére eddig tett intézkedések eredményeit. Egyúttal felhívta a minisztereket, az országos hatáskörű szervek vezetőit, hogy a közúti közlekedéssel kapcsolatos jogszabályok kidolgozása, a közúti forgalom szabályozása, a közúti üzemeltetés és a közlekedés ellenőrzése során a balesetmegelőzés és a biztonság követelményeit a legmesszebbmenően érvényesítsék. Felkérte a Szakszervezetek Országos Tanácsát, az érdekelt társadalmi szerveket és egyesületeket, hogy fokozott figyelemmel foglalkozzanak a közúti közlekedés biztonságának kérdéseivel.

Ezen az ülésen a többi között szó esett arról is, hogy a legutóbbi esztendőkben — mialatt rohamosan fejlődött a hazai közúti közlekedés — váratlanul egy megdöbbentő világstatisztika élére kerültünk: a forgalom mértékét alapul véve Japán és Belgium után Magyarországon sérül meg a legtöbb ember közlekedési baleset következtében, a halálos áldozatok száma pedig — ugyancsak a forgalomhoz viszonyítva — Jugoszlávia után nálunk a legmagasabb. Az elmúlt évben 1934-en vesztették életüket a hazai utakon, több mint 30 ezren megsérültek, és bár az idén az előző év hasonló időszakához képest valamelyest csökkent a szerencsétlenségek száma, 13 százalékkal mégis több lett a halálos baleset.

A kormány döntése aláhúzza, hogy a közúti közlekedés biztonsága fontos társadalmi és politikai érdek. Emberek életéről és épségéről van szó. Éppen ezért az ennek megfelelő intézkedések részletes kidolgozásával a kormány az érdekelt minisztereket bízta meg a többi között azzal, hogy új alapokra kell helyezni az iskolai közlekedési oktatást; — tovább kell fejleszteni a gépjárművezetőképzést; — a rendőrségnek és a bíróságnak szigorúbban kell eljárnia azokkal szemben, akik durván megsértik a közlekedési szabályokat; — a készülő új Kresz-ben a többi nagyon fontos és időszerűen új téma között ésszerűen határozzák meg a megengedett legnagyobb sebességet a lakott településeken belül és kívül egyaránt; — biztosítsák a feltételeket a közúti ellenőrzések gyakoriságának és hatásosságának növeléséhez.

A Minisztertanács legutóbbi ülésén e témakörben leszögezett álláspontokat erősíti és azok végrehajtásához nyújt minden vonatkozásban segítséget tehát az október 3-tól 7-ig tartó 3. Városi Forgalombiztonsági Szimpózium is.

Az első „Közúti Forgalombiztonsági Konferencia" megrendezésére a Közlekedéstudományi Egyesület szervezésében 1965 novemberében került sor. A szakmai terület fejlődése szempontjából ez a tanácskozás mérföldkőnek tekinthető. A legfontosabb problémákat már önálló témakörökként vitatták meg a következők szerint:

1. A forgalombiztonság növelése az utak kialakításának és felszerelésének fejlesztésével;
2. Forgalomtechnikai és gépjárműmozgási vizsgálatok felhasználása a forgalombiztonság növelésében;
3. Városi tömegközlekedési balesetek megelőzésének módszerei;
4. Rendőri baleseti vizsgálatok korszerű módszerei és felszerelései;
5. Az oktatás és nevelés terén bevált módszerek és szükséges fejlesztések.

A konferencia legnagyobb eredménye az volt, hogy a szakmai közvélemény először kapott sokrétű vitafórumot, ahol az igen bonyolult és továbbfejlesztést igénylő problémakörnek szinte az egésze szőnyegre került. Számottevő eredménye volt a konferenciának a gazdag szakmai véleménycserén kívül az is, hogy 11 országból félszáz külföldi szakember tapasztalatait is megismerhettük, és ezen keresztül fontos kapcsolatokat építhettünk ki.

A második „Városi Közúti Forgalombiztonsági Szimpózium" — a Közlekedéstudományi Egyesület Városi Közlekedési ágazati szakosztálya, valamint a Fővárosi Közúti Balesetelhárítási Tanács szervezésében — 1968. október 29—30-án zajlott le. E tanácskozás — az előzőre épülve — a szakma továbbfejlődését is bizonyította, és ugyancsak jelentős állomásnak tekinthető.

Vitatémái a következők voltak:

1. A közúti forgalombiztonság elméleti vonatkozásai;
2. A pálya és a forgalomtechnika kérdései;
3. Tömegközlekedési és egyéni járművek kérdései, figyelemmel a tehergépjármű-forgalomra is;
4. A városi közlekedés szociológiai, pszichikai tényezői, a közlekedési morál és a közlekedő ember.

A hasonló két tanácskozás között eredményességét tekintve jelentős különbség is volt. Egyrészt az első konferencia a távolsági közúti közlekedés forgalombiztonsági kérdéseire is kitért, a második tanácskozáson viszont a témákat elsősorban a városi közlekedés szemszögéből vitatták meg. Ugyanakkor az utóbbin a városi közlekedés közúti kérdéseit nagy mélységben sikerült elemezni, ami a korábbihoz képest számottevő fordulatot jelentett.

Ez a szimpózium is rendkívül gazdag eredménnyel, tapasztalatokkal zárult. Ekkor is jelentős számban — 12 országból közel százan — vettek részt külföldi szakemberek.

A harmadik, vagyis a mostani „Városi Forgalombiztonsági Szimpózium" szervezését a Közlekedéstudományi Egyesület Városi Közlekedési Tagozata, az Országos Közúti Balesetelhárítási Tanács és a Fővárosi Közúti Balesetelhárítási Tanács közösen vállalta.

A már jelentős hagyományokra épülő tanácskozás feladatául ugyanazt tűzte maga elé, mint az előzőek, s ennek megfelelően a következő fő témaköröket tárgyalja:

1. Járművek;
2. A pálya és a forgalomtechnika biztonsági kérdései;
3. A közlekedő ember. Ezen belül pszichológiai, szociológiai, közlekedésorvosi, jogi és egyéb társtudományi témák kerülnek szőnyegre.

Mindhárom témacsoporton belül kutatási, tervezési, szervezési, üzemi, igazgatási, valamint rendőrhatósági feladatköröket is elemeznek. Bár a témacsoportok száma az előző tanácskozásokhoz mérten csökkent, azok sokrétűsége és terjedelme azonban számottevően bővült.

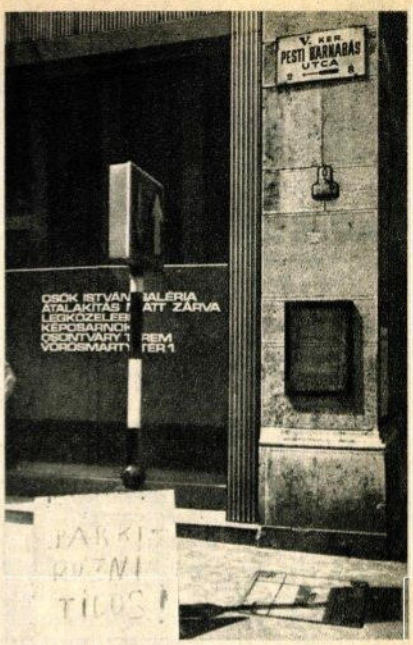
A Szimpózum előzetes vitaindító anyagát a nagyszámú — mintegy 150 — külföldi résztvevőre való tekintettel négy nyelven adták ki. Ugyanakkor több mint 20 országból közel ezer külföldi szakembert is tájékoztattak a tanácskozásról, s a fontosabb külföldi szakfolyóiratok is foglalkoznak a hazánk fővárosában most folyó nagyszabású autós szakmai rendezvénysorozattal.

A Szimpóziumon elhangzott előadások főbb témáira még visszatérünk, hiszen az egész rendezvény programot is ad mindannyiunknak. Mindannyiunknak azért, mert a forgalom rendjének a megszilárdításáért személy szerint és munkaköri hovatartozás nélkül mindenkinek akad tennivalója.

közlekedési mozaik



Az autóvezetés és az autózás biztonságát szolgáló védelmi eszközök legújabb, igen ötletes változatát mutatta be az Acceles Britax angliai cég. A gyújtáskapcsoló elfordítására automatikusan, tehát kézi érintés nélkül a vezető, valamint az első és a hátsó ülésen helyet foglaló utasok mellkasához gyengéden hozzásimul egy párna. Energiaelnyelő képessége révén kitűnő védelmet nyújt a vészfékezéseknél, valamint a nem túl nagy erejű ütközések esetén az előre lendülő testet érő ütések és roncsolások kivédésére. Lényegében tehát egy biztonsági övet helyettesítő életmentő párna, amely a vezető akaratától függetlenül automatikusan szolgálatba lép, amikor a vezető a motort beindítja. Ugyanakkor a vezetőt és utasait mozgásszabadságukban egyáltalán nem zavarja. A motor leállítása után ugyancsak külön kezelés nélkül, automatikusan visszafordul és lesüllyed a készenléti állapotába. Ez idő szerint még csupán prototípus, de a szakemberek máris nagy jövőt jósolnak ennek a megoldásnak, amely esetleg a biztonsági övet is helyettesítheti



Asztalokat, székeket, kukásedényeket, ládákat — és ki tudná felsorolni, hogy mi minden kelléket szoktak felsorakoztatni a budapesti utcákon csupán azért, hogy egy-egy ház vagy üzlet előtt különböző célfuvaroknak a rakodóterületet biztosítsák! Mondanunk sem kell — hiszen nemegyszer tollhegyre is tűztük —, hogy az ilyen illetéktelen területfoglalásoknak az esetek többségében semmilyen jogalapjuk nincs. Örvendetes viszont, hogy újabban már kezdenek feltűnni és elterjedni a szabályos „Rakodási terület" felírással ellátott — többségükben esztétikailag sem kifogásolható — táblák, amelyeken az engedély száma is szerepel. Örülünk tehát ennek, s ez kétségtelenül haladást jelent. Amit hiányolunk azonban ezekről az ilyen célra rendszeresített táblákról, csupán két, de nem lényegtelen adat. Mégpedig az, hogy az engedély szerint a nap mely órájában, vagy hány órától hány óráig és az utca milyen hosszúságában érvényesíthető a rakodóterület. Mert ugyebár egy ilyen engedélynél azért ez is nagyon lényeges...





Közel tíz éve okoz gondot és bosszúságot a gépjárművezetőknek fővárosunk egyik különösen forgalmas pontján, az Astoria előtt, a Múzeum körúti torkolatban a rosszul kialakított járműbesoroló. Nemegyszer megírtuk: az útburkolati zárójelzés csupán azt a célt szolgálná, hogy a megállóból kiinduló buszokat — mivel innen a kereszteződésbe mélyen benyúló villamosjárdasziget miatt egyenesen nem mehetnének — a középső sávba sorolja. A jobbra kanyarodóknak viszont (ha autóbusz éppen nem áll a megállóban) erre a sávra feltétlenül rá kell hajtaniok ahhoz, hogy a továbbhaladásuknak megfelelő járműbesorolót — a jobbra kanyarodók részére fenntartott forgalmi nyomot — időben elfoglalják. Igen ám, de ha ráhajtanak, szabálysértés miatt elmarasztalják őket! Persze, mindenki tudja, hogy ez így nincsen rendjén, hiszen az útburkolati zárójelzés eleve nem ezért van ott. És tudják ezt a kárvallott autósok-motorosok — és a hatóságok is. Éppen ezért, hogy több vita ne legyen ebből, nemrég ezt az útburkolati zárójelzést újra lefestették, eltüntették. Amíg a fedőfesték takart, a béke helyreállt az Astória kereszteződésében. Ám ez a béke nem sokáig tartott: a fedőfesték ismét — és immár nem először — lekopott. Előtűnt tehát újra az ominózus burkolati jel. És aki ráhajt, büntetik megint! De vajon nem azt kellene inkább most már példásan elmarasztalni, aki felelős azért, hogy a felesleges bosszúságokra és zaklatásokra okot adó anomália mindmáig fennmaradhatott és nem tüntette el, nem tünteti el egyszer s mindenkorra ezt a forgalomtechnikailag alapvetően rossz és „törvénytelen" útburkolati jelzésmezőt?

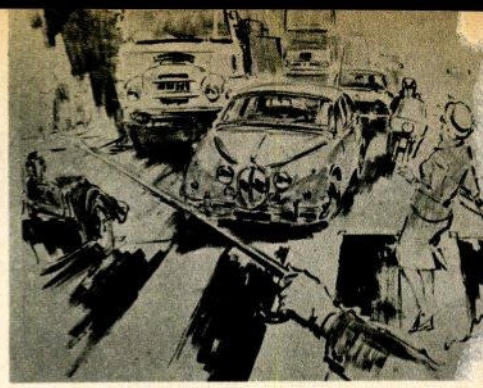




Mint valamikor a tiki-taki játék, úgy terjedt el nálunk mostanában az autók rallye-csíkozása. Az semmi, hogy Csepel-teherautókon, de már traktorokon is láthattunk ilyesmit! Ez persze magánügy, és igazán nem marasztalhatunk el senkit csupán azért, mert mindenáron fel akar tűnni, és azért sem, hogy mindenáron azt akarja, hogy rallye-csíkok alatt idővel kimattuljon, mindenesetre eltérő színűvé váljék az autója lakkozása. Amiért mégis a fotó kapcsán szólunk erről, az egyszerűen visszavezethető, az egyébként is meglehetősen elhanyagolt külsőt mutató rallye-csíkos Wartburg mellső gumiabroncsainak sima, a futómintát teljesen nélkülöző állapota. Elgondolni is rossz, ha ennek az autónak a gazdája ilyen gumikkal „sportosan" elegyedik el a budapesti utca forgalmába...



MEG LEHET TANULNI...



(1) Az elmúlt hetekben autós turistaként végigutaztam Ausztrián, bejártam Svájc jó részét, megismerkedtem Párizzsal, és az NSZK-n át tértem haza. Végig sátorozva utaztam, kempingekben szálltam meg.

A „tapasztalt" autósok két „mumussal" ijesztgetik a zsúfolt, szokatlan tempójú forgalomba először induló turistát. Az egyik a *nagyvárosi forgalom* a maga összes sajátosságaival, problémáival, a másik pedig az *autópályákon* való közlekedés, amelyeken „esztelenül" száguldoznak az „öngyilkosjelölt" nyugati autósok. Nézzük először a *nagyvárosi autózás* gondjait.

A forgalom zsúfoltsága általában jóval nagyobb a hazánkban megszokottnál, s ez az első időkben rendkívül nyomasztólag hat mindenekelőtt a kezdő vezetőre. Ez a szorongás mindaddig tart, amíg meg nem ismerkedünk a helyi vezetési szokásokkal és szabályokkal. Ehhez türelem, jó megfigyelőkészség és legalább két—három napi vezetgetés szükséges.

Minden ellenkező híresztelés és a feltűnően sok „megnyomott" kocsi ellenére a nyugati vezetők többsége *jól tud vezetni!* A sok apró sérülés a következőkkel magyarázható:

— A nagy zsúfoltságban objektíve is nagyobb a koccanásveszély (nagy tömegben gyalogolva is valószínűbb, hogy belénk könyökölnek);

— Nyugaton a mienkénél lényegesen költségesebb a javítás (az üzembiztonságot nem érintő horpadásokat ezért gyakran nem javíttatják);

— Feltehetően sok a műszaki-szerelési szempontból laikus vezető, s így előfordulhat, hogy hibás fékkel, irányjelző készülékkel stb. indulnak a forgalomba (a koccanások nagy többségénél látszik, hogy a valóságos fékút néhány tíz centiméterrel meghaladta a tervezettet).

Az autós turista a nagyvárosi forgalommal kétféleképpen találkozhat. Az egyik az *átutazás*, amely viszonylag egyszerű, hiszen a nagyvárosok többségében igen jó útjelzések vezetik az embert. Hogy saját példámat említsem, már Bécs külvárosában találkoztam az első jelzőtáblával, amely mutatta a *Westautobahn* felé az útirányt. Ennek, és az ezt követő jelzőtábláknak köszönhettem, hogy rövid húsz perc alatt (a belső területeket megkerülve) kint voltam az autópályán.

Valamivel nehezebb a probléma, ha egy nagyvárosban *tartózkodni* szándékozunk. Maga a behajtás, illetőleg eközben a tájékozódás többnyire nem körülményes, hiszen a legtöbb helyen segítenek a „Centrum" feliratú táblák. A kempingekhez vezető utakat ugyancsak jelzőtáblák mutatják, vagy információs irodák igazítanak útba.

A Nyugatot már egyszer megjárt, nem nagyon gyakorlott barátaink, ismerőseink többnyire azt tanácsolják, hogy a kocsit *feltétlenül* hagyjuk a kempingben, és közhasznú járműveken közelítsük meg úticéljainkat. Tapasztalataim szerint ez csak *Párizsra* volt helytálló tanács. Itt a nagy forgalom, a helyismeret hiánya és a parkolási gondok miatt mintegy háromszor annyi időt vett volna igénybe az autózás, így én egy-két csalódást okozó kísérlet után a metrót választottam. Igaz, hogy a metrón egy — elővételben vásárolt jeggyel megtett — utazás kb. 6 forintba került, de ennyi pénzért a felkeresni szándékolt legtávolabbi helyeket is 20—45 perc alatt elértem. A mérleg egyik oldalára került az oda-visszautazás 12—13 forintja, a másikra pedig az idő, a benzin, az állandó kuplung- és fékhasználat, az 5—10 km-es utazósebesség, és a parkolás nem kis gondja. A mérleg egyértelműen billent, ezért a kempingből a legközelebbi metró-vágállomásig (kb. 5 km) autón mentem, (itt nem volt parkolási gond), és a kocsit estig itt hagytam.

A kisebb városokban (ide számítom a svájci „nagyvárosok" mellett München és Bécset is) minden további nélkül boldogulhatunk autóval is. Számolnunk kell azonban a parkolási nehézségekkel. (Különösen e két utóbb említett városban!)

Városi közlekedés esetén nélkülözhetetlen egy *jó térkép*, melynek alapján *menettervet* tudunk készíteni. Célszerű, ha útitársunk ellenőrzi, hogy a tervezett útvonalon haladunk-e, s figyeli, hányadik útkereszteződésnél kell majd elkanyarodnunk. Ha elvétjük az előre kitervelt utat (s ez gyakran fordul elő!), nyugodtan haladjunk tovább, majd álljunk félre. Ilyenkor jó szolgálatot tesz az elakadást jelző villogó. Térképünkről tájékozódjunk, és alkalmas kerülő manőverekkel keressük meg az eltévesztett útirányt.

A városi autózás során lényeges, hogy *alkalmazkodjunk* a forgalom nitmusához, és *kerüljük* a többi partner számára váratlan irány- és sebességváltoztatást. Ehhez nagy-nagy figyelem és gyakorlat kell. A mögöttes forgalom állandó figyelemmel kísérése csaknem olyan fontos (ha nem fontosabb!), mint az előttünk haladók szándékainak időben való felismerése. Félreérthetetlenül, határozottan s egyben óvatosan vezessünk. (Az ellentmondás csak látszólagos!) Mozgásváltoztatásainkat mindig időben jelezzük, s ügyeljünk mások jelzéseire is.

A nagyvárosi autózás két, talán legnehezebb és legkockázatosabb műveletéről is beszélnünk kell. Az egyik a *sávváltoztatás*. Csak akkor tegyük, ha szükség (és lehetőség!) van rá. Erre mindig jó előre készüljünk fel! Soha ne bízzuk magunkat *kizárólag* a tükrökre (holtterek!) Olcsóbb a többszöri hátrafordulás, mint egy karosszériajavítás. E műveletnél különösen fontos a ritmusfelvétel, hiszen a legtöbb esetben enyhe többletgáz-adagolással tudunk csak a másik forgalmi sávban haladó autóoszlopba „belesimulni".

A másik manőver a *balra* (nagyívben történő) *kanyarodás*. Ha egy mód van rá, *igyekezzünk elkerülni!* Inkább kísérletezzünk a háromszoros (kisívben történő) ún. „P" kanyarral (nevezik „lóherézésnek" is). Nagy forgalom esetén számítsunk arra, hogy a szemközti forgalom is zsúfolt. A legtöbbször azt tapasztaljuk, hogy a kereszteződés négyszögében, amikor a lámpa nekünk zöldet mutat, már behúzódott két-három balra kanyarodni szándékozó autó. Mi már nem férünk be, hiszen a szemközti forgalomból is akarnak balra kanyarodni! Ha ragaszkodunk a balkanyarhoz, kénytelenek vagyunk a zöld jelzés *előtt* megállni, s ezzel megbénítjuk a belső sáv forgalmát. Eddig is idegesek voltunk, most azonban a mögöttünk haladó és általunk megállásra kényszerített vezetők sűrű lámpavillogtatással tovább fokozzák izgalmunkat. Nem éri meg!

A városi forgalomban mindig számítsunk arra, hogy a tervezett időre *nem* tudunk célhoz érni, és a célnál nem biztos, hogy találunk *parkolóhelyet*. További időfecsérlés a várakozóhely keresését célzó „körözés", amibe még a lámpák és az előírt haladási irányok vagy behajtási tilalmak is beleszólhatnak. Ha időre akarunk érkezni, induljunk el legalább egy félórával előbb!

Ha a tervezett útvonalat elvétjük, hagyjuk nyugodtan sodortatni magunkat az „áradattal"! A kapkodás, a meggondolatlan, hirtelen nyomváltoztatás, a többi partnert meglepő manőverek legalábbis karosszériasérülést, súlyosabb esetekben balesetet okozhatnak. Egy-két kilométernyi „felesleges" autózás még mindig olcsóbb!

E gondok ellenére se riadjunk azonban vissza a nagyvárosi autózástól. Ha szarvashibát nem vétünk, megússzuk koccanás, baleset nélkül, s élvezhetjük a városi autózás örömeit is. (Arról nem is beszélve, hogy úszni is csak vízben lehet megtanulni!)

(Folytatjuk)

Székely Gábor

Itt így közlekedjünk!

Az előző számunkban a József Attila utca forgalmi rendjét elemeztük. Most továbbhaladva a főváros kelet-nyugati irányú főútvonal-tengelyén, sorra vesszük azokat a kereszteződéseket, csomópontokat, amelyeket eddig ebben a sorozatunkban még nem ismertettünk. Így érkeztünk el a **KODÁLY-KÖRÖNDHÖZ.**

Ez a hely tulajdonképpen egy észak-déli irányú főútvonal — amely a Szinyei Merse utca és a Felsőerdősor utca közvetítésével torkollik a térhez — és a Népköztársaság útja révén a kelet-nyugati irányú főútvonal találkozási pontja.

A tulajdonképpeni kereszteződési négyszögben (a tér közepén) aránylag könnyű a dolgunk: minden irányból kétkétsávos besorolót találunk, és csak egyenesen mehetünk tovább. Ugyanakkor ez távolról sem jelenti azt, hogy a téren kanyarodási lehetőség nincsen. Sőt, a November 7. téren követett gyakorlathoz hasonlóan, minden irányú kanyarodás lehetséges.

Bármilyen irányba akarunk tehát eltérni, elkanyarodni, az az első, hogy a lámpa zöld jelzésénél a téren körbefutó úttestre jobbra kanyarodunk, és egy negyedkör megtétele után újabb zöld jelzésre mehetünk jobbra, balra, vagy éppen egyenesen, tehát a kör alakú úttesten tovább.

A Népköztársaság útjára jobbra kanyarodás kétféle lehetőséget kínál: vagy a főpályára haladunk, vagy az oldalúttestre. A főpályára csak zöld jelzésnél hajthatunk.

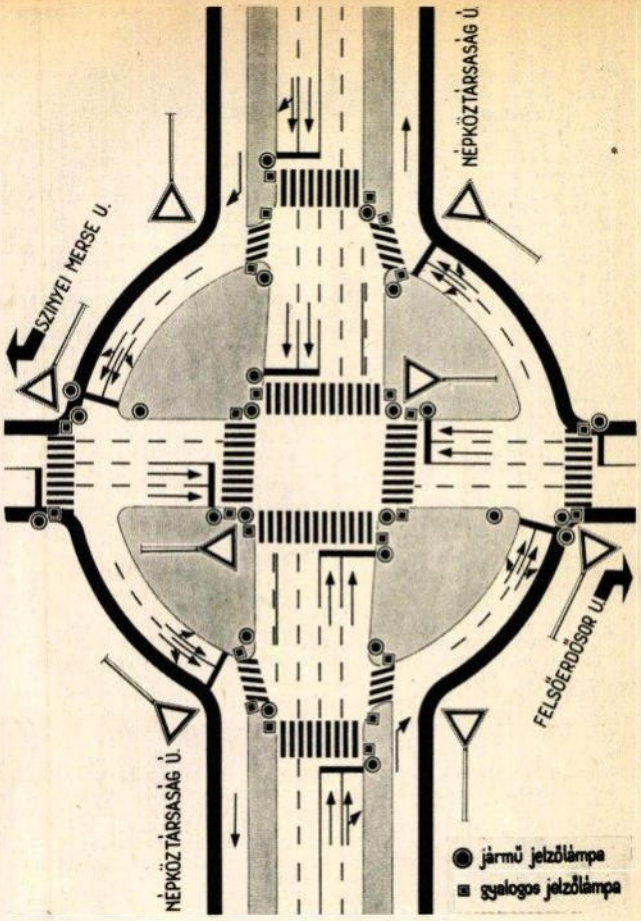
A Népköztársaság úti irányban a körön belüli úttestek kihaladási szakaszain autóbuszmegállókat találunk: külön leálló-sávokon! Ez a körülmény tehát az áramló forgalmat nemigen zavarja. Meg kell azonban említenünk, hogy a le- és felszállási idő éppen elég ahhoz, hogy a jelzőlámpa — amit nyugodtan nevezhetünk kijárati jelzőnek is — pirosra váltson. Az autóbuszvezetők érthető törekvése, hogy még a pirosra váltás előtt kijussanak a Köröndről, nem teljesen veszélytelen. Előfordulhat, hogy emiatt a fel-leszállás befejeződése előtt indítanak. A másik, ezzel kapcsolatos dolog már sokkal tudatosabb, jóllehet semmivel nem veszélytelenebb: a piroson áthaladás. Az lehet, hogy esetenként feleslegesen elvesztegetett időnek minősítjük ezeknél a lámpáknál a zöld jelzés kivárását. Ám, a szabályt és a biztonságot szem előtt tartva semmi sem indokolhatja az ilyen „lezserséget".

A Körönd forgalomirányító berendezése összehangoltan illeszkedik a Népköztársaság úti jelzőlámpa-rendszerbe. Sokan felvetették már, hogy miért nincsenek itt is befüggesztett jelzők.

Mindannyian tudjuk, hogy a Népköztársaság útja alatt — a kéreg alatt — vezet a kis földalatti. Ezért, sajnos, a felszínen nem lehet konzolt elhelyezni, s ugyanakkor a nagy fesztávolság miatt a befüggesztéses eljárás sem járható út. Ki kell tehát egyeznünk a jelenlegi „földszinti" ismétléses jelzőlámpa-rendszerrel. Még akkor is, ha ez sokkal nagyobb figyelmet igényel — különösen, amikor kilombosodnak az utat övező fák.

A Népköztársaság úti irányban összehangolt, két fázisban működő lámpák irányítják a forgalmat.





A Körönd és a November 7. tér között találjuk az **IZABELLA UTCAI KERESZTEZŐDÉST.** Külön szólnunk kell erről is, hiszen a fák között néha túl későn észrevehető jelzőlámpák miatt nem egy veszélyes helyzet következett itt be.

A Népköztársaság útján — az összehangolt jelzőlámpák kívánják így — tilos a balra kanyarodás. Az Izabella és a Bajza utcánál azonban a jelzőlámpa fedezete mellett közvetlenül kanyarodhatunk balra nagyívben is. Más kereszteződéseknél pedig, ahol nincs jelzőlámpa, és közvetlenül tilos a balra kanyarodás, kis leleményességgel áthidalhatjuk ezt a nehézséget. A Körönd közvetett balra kanyarodási lehetőségét már ismertettük, más kereszteződésekben pedig — a Népköztársaság útján — azt kell tennünk, hogy előzőleg kihaladunk jobbra, a szervizútra, és a következő kereszteződésnél —, ahol nincs ilyen tilalmi tábla — már kanyarodhatunk balra.

A forgalomirányító berendezés ebben a kereszteződésben három fázisban működik:
Az elsőben: szabad jelzést kapnak a Népköztársaság útján a Hősök tere felé haladók és az Izabella utcába jobbra és balra kanyarodó járművek, valamint az Izabella utca déli torkolatát keresztező gyalogosok;

A másodikban a Népköztársaság útján a November 7. tér felé haladó és ugyanakkor a jobbra és balra kanyarodó járművek, valamint az Izabella utca északi torkolatát keresztező gyalogosok;

A harmadikban: az Izabella utcán a Népköztársaság útját keresztező járművek — és az ő irányukkal párhuzamos átkelőhelyeken a gyalogosok — közlekedhetnek.

Az egyes fázisokkal kapcsolatban néhány szempontra külön is szeretnénk felhívni a figyelmet:

A Népköztársaság útján a két menetirány külön-külön fázisban kapja a szabad jelzést. Nagyon sokszor hangsúlyoztuk már, s itt újra arra szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy az elindulásunkra csak a számunkra mértékadó lámpa adhat engedélyt, és nem az a megfigyelés, hogy a szemben várakozók szabad utat kaptak!

Az Izabella utcai irányokban viszont pontosan fordított a helyzet: mindkét irányból — torkolatból — szabad haladni itt egyenesen, jobbra és balra kanyarodással, és ráadásul nem különkülön, hanem egy azonos fázisban. Itt tehát főleg a balra nagyívben kanyarodóknak kell ügyelniük arra, hogy az átkelő gyalogosoknak és a szembejövő gépjárműforgalomnak mindenképpen elsőbbséget biztosítsanak.

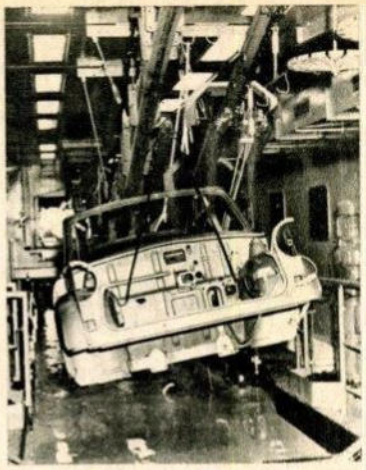
Az OM válaszol

MAGOSS VILMOS — BUDAPEST. Egyszer már írtunk erről a kérdésről, éppen ebben a rovatunkban, de hát ez Önnek, mint „új olvasónak" nem is kerülhetett a kezébe. Érdemes azonban újból nyilvánosan taglalnunk a dolgot, mert magunk is találkozhatunk, országúton vezetve, a problémával. Sőt, saját baráti körünkben is vitáznak erről: kell-e az előzés megkezdése előtt kürtjelzést adni. Mi a magunk részéről a Kresz álláspontjára helyezkedünk, amely a 60. § (7) bekezdésében kimondja: „A vezetőnek az előzési szándékát a megelőzni kívánt jármű vezetője részére — a hangjelzésre vonatkozó korlátozó rendelkezések megtartásával — h a n g —, illetőleg fényjelzéssel, a mögötte közlekedő járművek vezetői részére pedig irányjelzéssel k e l l tudtul adnia." Ha tehát kikapcsoljuk a vitából azokat a városokat (pl. Budapest!), vagy útszakaszokat (pl. kórház környéke stb.), ahol kürtölési tilalom van, egyértelművé válik az előírás. Vagyis: nemcsak s z a b a d a kürtöt használni, hanem k ö t e l e z ő! Tessék csak még egyszer elolvasni a szabályt: abban a k e l l szó szerepel. Érthető is ez. Hiszen az előzni kívánt jármű vezetője nem tud, de nem is képes állandóan a visszapillantó tükörbe nézni. Előfordulhat tehát, hogy éppen akkor húzódik valami okból az úttest közepe felé, amikor mi már meg is kezdtük az előzésünket, miután meggyőződhettünk arról, hogy ennek az igen veszélyes manőverezésnek minden előfeltétele megvan. De — miből győződhettünk meg arról, hogy az előzni kívánt jármű vezetője tud a mi előzési szándékunkról? Igaz, jogos lehet az ellenvetés: az előzendő jármű vezetője, mielőtt bármi miatt (pl. hirtelen felfedezett kavicskupac stb.) bal felé akarna húzódni, köteles a visszapillantóba vetni egy pillantást, hogy ennek az útirányváltoztatásának (mert ez is az!) nincs-e valami akadálya (vagyis például nem akarja-e valaki őt előzni!). Mégis: kövessük azt az alapszabályt, hogy minden lehetőséggel, minden körülmények között igyekezzünk a közlekedési partnernek tudtul adni bármiféle manőverezési szándékunkat. Különösen tegyünk így, ha ezt a Kresz még külön elő is írja . . . Egyébként visszakérdezünk: mi indokolja azt, hogy ilyenkor ne használjuk a kürtöt? Talán nem akarja valaki ezzel megzavarni a természet csendjét? . . .

KÖNYI KÁLMÁN — ESZTERGOM. Részeg ember szállítása mindenféle járművön veszélyt rejt magában. Ezért is van érvényben az a rendelkezés, hogy közhasználatú járműveken tilos a részeg ember szállítása. (Bár megtartanák ezt!) A részeg emberek többségének magatartása kiszámíthatatlan, semmi biztosíték nincs arra, hogy megtartják-e a Kresz 44. §-ának előírását: „A jármű utasának a járművezetőt a vezetésben zavarni vagy akadályozni tilos". Ha tehát semmiképpen nem tudjuk elkerülni a dolgot, nagyon ügyeljünk arra, hogyan helyezzük el a részeg embert a kocsiban, mert ha ezt nem teszszük, hanyagságot követünk el, és az ebből származó veszélyekért mi vagyunk felelősek. De hiszen elsősorban a vezető életét veszélyeztetik ezek a részeg utasok! Különösen elmarasztalandó ez a mulasztás, ha a részeget szóló motorkerékpáron, teherautó rakfelületén, vagy — de ezt még csak nem is szívesen említjük — olyan járművön szállítjuk, amelyen a személyszállítás alapvetően nincs engedélyezve.

DR. FARKAS LÁSZLÓ — GYÖR. 1. Köszönjük, hogy gyakorlati tapasztalatai alapján helyesbíti a külföldi benzin- és olajárakról ez évi 11. számunkban közölt összeállítás egyes adatait. Ön szerint Jugoszláviában a 86 oktános benzin ára 2,60 dinár, a 98 oktánosé pedig 2,80 dinár, vagyis több az általunk közölteknél. Mi ezt nem tudjuk ellenőrizni, de semmi esetre sem vagyunk hibásak, mert az összeállítást hivatalosnak tekinthető helyről kaptuk. Azt a kiegészítését aztán külön is köszönjük, hogy: „Minden jugoszláviai vámház mellett egy bódéban minden mennyiségben lehet előre váltani benzinjegyet, amelyet a turistacsekkel lehet kifizetni, és így mindkét fajta benzin literenként 0,10 dinárral olcsóbb. — 2. Ugyancsak jó szolgálatot tehet a Jugoszláviába készülő autósainknak az Ön további tájékoztatása: „Herceg-Novi városka alatt kb. 8 km-rel, közvetlenül az adriai Magistrale mellett, Zelenika falucskában a jól felszerelt kempinget egy magyar család vezeti, s a magyar vendégeket megkülönböztetett szeretettel fogadják. Erről a »támaszpontról« be lehet járni a Kotor-öblöt és az ottani szép Adria-partot."

TALÁLJA KI...



. . . milyen típusú kocsiról készülhetett ez a felvétel, illetve melyik gyárban. És még azt is megkérdezzük, hogy Ön szerint milyen műveletet végeznek a szerkezeti elemeken. Reméljük, nem nehéz a helyes megfejtés, hiszen hasonló jellegű technológiai folyamatot — persze más modellt feltüntető képről — mutattunk már be rejtvényként is. A válaszokat kérjük levelezőlapon október 20-ig beküldeni. A három kisorsolt jutalomkönyvet postán küldjük meg a nyerteseknek.

•

Az előző szám rejtvénye, amint azt valamennyi megfejtő „telibe találta", a csehszlovák gyártmányú **Babetta kismotor** részfotója volt. Azt is mindenki tudta, hogy a Babettának megszakító nélküli, tranzisztoros a gyújtása és bukósisak nélkül lehet vezetni. A jutalomkönyveket elküldjük a következő megfejtőknek: **SZIGETI JUDIT** (Eger, Kossuth utca 22.) — **BÁNYAI JÁNOS** (Sárvár, Hunyadi u. 1.) és **MOLNÁR KÁROLY** (Kerta, Kinizsi út 5.)

Könyvekről

DR. GERHARD MUNSCH: A gépkocsivezető-képzés új útjai (Műszaki). A könyv alcíme: „Defenzív taktika". S ezzel meghatároztuk, milyen új témakörre terjedtek ki immár az autóvezetés útjai. Sokszor írtunk már erről, s most ebben a kötetben a bajorországi Közlekedéspszichológiai Intézet világhírű vezetője útmutatást ad egyrészt az oktatás megreformálására (hazánkban ezt már eleve figyelembe vették), másrészt a már tapasztalt vezetőknek ad olyan tanácsokat, amelyek segítséget adnak ahhoz, hogy kevesebb balesetet okozzanak.

GEORGE ST. GEORGE: Szibéria (Kossuth). A szerző gyermekkorában Szibériában élt, s visszatért oda — körülnézni. E kevesek által ismert óriási terület történelméről, embereiről, mérhetetlen kincseiről eredetileg az USA olvasóinak számolt be. Ezzel még érdekesebbé válik számunkra a szépen illusztrált kötet.

ÖVEGES JÓZSEF: A fegyverek fizikája (Zrínyi). A nem szakemberek számára is érthetően és gondolkodásra késztetően tárgyal olyan problémákról, amelyekkel úgyszólván mindennap foglalkozunk.

GINK KÁROLY: Salgótarján (Corvina). Az ismert fotóművész 136 gyönyörű — néha izgalmasan szép — felvételen mutatja be várossá nyilvánításának 50-ik évfordulóján azt a települést, amelynek újjászületésére, korszerű építészeti fejlődésére a külföld is felfigyelt.

SÁSDI SÁNDOR: Árnyék (Szépirodalmi). A 30-as évek végén egy feleséggyilkos parasztember távozik a börtönből — és megpróbál beleilleszkedni az akkori társadalomba. Előítéletek garmadájával kell megbirkóznia, míg megtalálja helyét.

INGSTAD: Vikingek az Újvilágban (Gondolat). Észak-Amerikában fedezték fel az ősi normann település emlékeit, amelyek új ismeretekkel gazdagítják a történelem és a művészettörténet iránt érdeklődők tudását.

A MAGYAR AUTÓKLUB HÍREI

ŐSZI TÚRAPROGRAMOK

Sokan érdeklődnek olyan őszi és téli pihenőtúrák iránt, amelyeknek fő programja a csendes kikapcsolódás szép helyen és kulturált körülmények között. Az Autóklub Touring Osztálya ezt az igényt figyelembevéve, klubtagok részére két kedvezményes őszi pihenőtúrát szervez a november 7-i kétnapos ünnepre. Az egyik: **Keszthely,** Helikon Szálló, a **másik: Dobogókő,** Nimród Szálló.

Ősz a Balatonnál

A téliesített, fűthető, egész éven át üzemelő Helikon Szálló kitűnő Balaton-parti főhadiszállásnak minősül. Az őszi időben a Szálló jelentős kedvezményt tud biztosítani a túrán résztvevő klubtagok részére. Külön megemlítjük, hogy ha bridzs-kedvelők találkoznának e keszthelyi kiránduláson, alkalom lesz arra, hogy közöttük kis háziversenyt rendezzenek. A program és szolgáltatások a következők: November 5-én vasárnap, a vendégek kötetlenül, egyénileg érkeznek, déli 12 órától állnak rendelkezésükre a szobák. Aznap 19 órától vacsorával egybekötött ismerkedési est lesz. November 6-án, hétfőn reggeli. A tervezett bridzs-verseny 10 órakor kezdődik. Fakultatív program: kirándulás Hévízre. Este vacsora. November 7-én reggelivel végződik az étkezési szolgáltatás. A biztosított szállást aznap déli 12 óráig kell szabaddá tenni.
Részvételi díj: személyenként 294 Ft, amely magában foglalja a szállást, kétágyas fürdőszobás szobában, továbbá két reggelit és két vacsorát. Abban az esetben, ha valaki egyedül lakja a kétágyas szobát, a pótdíj 170 Ft. (Amennyiben a résztvevő bridzsezik, a jelentkezéskor kérik annak közlését, hogy e játékot saját megítélése szerint alap-, közép- vagy felsőfokon gyakorolja.)

„Nimród" túra

A másik őszi pihenőtúrán részt vevők a Pilis hegység legmagasabb csúcsán, a Dobogókőn épült Nimród Szállóban tölthetnek el két kellemes napot. Ki-ki tetszése szerint állítja össze napi túraprogramját, kocsival vagy gyalogosan barangolhatja be a környéket. A háromemeletes szállodában az I. osztályú étterem, eszpresszó, drink-bár, hangulatos söröző kellemes meleggel várja a klubtagokat.
Részvételi díj személyenként 284 Ft; két reggelit, két vacsorát, két napi szállást foglal magában. Elhelyezés kétágyas, fürdőszobás, loggiás szobákban. Amennyiben egy személy veszi igénybe a kétágyas szobát, a részvételi díj 444 Ft.

•

Mindkét túrára azonnal, de legkésőbb október 28-ig lehet jelentkezni, személyesen vagy írásban az Autóklub Touring Osztályán, Budapest II., Römer Flóris u. 4/a.

SHELL INTERSERVICE
ÁLLOMÁSOK

Shell

INTERAGRT INTERSERVICE

Budapesten

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

INTERSHOP
XIII., Rajk László u. 11

Vidéken

Balatonfüred
Dunaföldvár
Miskolc
Pécs
Szántód
Szeged
Veszprém

Szervizeink 6—22 óráig ÜZEMELNEK

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

POLSKI
A FIAT 125p

KIVÁLÓ MARKA – 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 felvilágositás: a

merkur

MERKUR
autószalonjaiban

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

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

POL-MOT

POL–MOT
Gépjármű-külkereskedelmi Vállalat

Warszawa
Stalingradzka 23.

POLSKA

POLSKI
FIAT 125p =



KÉNYELEM
BIZTONSÁG
GAZDASÁGOSSÁG

KERAVILL KERAVILL KERAVILL KERAVILL

VÁRJÁK ÖNT SZAKÜZLETEINK!

POLSKI FIAT, MOSZKVICS

szerkezeti, elektromos, karosszéria-alkatrészek, LÖKÉSGÁTLÓK, OLAJ- és LÉGSZŰRŐK autóápolási és felszerelési cikkek, minőségi motorolajok

Bp. XIII., Tahi u. 74.
Telefon: 408-544

SKODA – MOSZKVICS – VOLGA WARSZAWA – WARTBURG – TRABANT

elektromos alkatrészek, műszerek, főfék- és munkahengerek, zárak, szerszámok, üléshuzatok, szőnyegek, autóápolási cikkek

Bp. V., Dimitrov tér 5.
Telefon: 383-192

ZSIGULI

szerkezeti, elektromos, karosszéria-alkatrészek, üléshuzatok, szőnyegek, autóápolási és felszerelési cikkek, minőségi olajok

Bp. XIV., Martos Flóra u. 29.
Telefon: 631-208.



KÖZÜLETEKET IS KISZOLGÁLUNK!

KERAVILL KERAVILL KERAVILL KERAVILL

AGIP

mindig, mindenütt
AGIP benzin
és
AGIP motorolaj

Fogyasztás-teljesítmény-gyújtásszabályozás – kompresszió mérés – motorállapot-értékelés – oszcilloszkópos gyújtás-szabályozók vizsgálata, beszabályozása – porlasztóvizsgálat – beszabályozás – feszültségszabályozók beállítása

GULCSIK GÁBOR okl. villamosmérnök
Bp. XII., Hó u. 2/a. T.: 669-225

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

AUTÓ- ÉS MOTORKERÉKPÁR-TULAJDONOSOK, FIGYELEM!

1972. október 16-án

JÁRMŰALKATRÉSZ ÁRUHÁZ

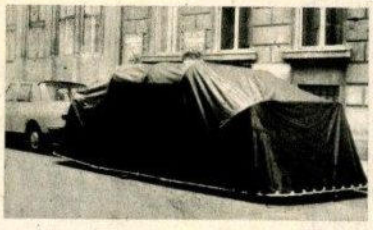
nyílik

Budapest VI., Jókai u. 26. sz. alatt.

Bel- és külföldi autóápolási és felszerelési cikkek, import nagy- és kismotor-alkatrészek széles választéka várja a vásárlókat!

ELŐZÉKENY KISZOLGÁLÁS!
SZAKTANÁCSADÁS!

CSEPEL



Garázs összecsukható bárhol felállítható lezárható

Készíti:
FRÖHLICH J.
Bp. VII., Dob u. 61. T.: 222-161



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

AUTÓRA
Csomagtartó, méret, kívánság szerint Magánvizsgához, tanításhoz szükséges pótfékpedál minden típushoz kapható
MOTORKERÉKPÁRRA
Csomagtartók, bukásvédők minden típushoz
KOVÁCS lakatos
Bp. VII., Dob u. 98. T.: 423-843

AUTÓSZERVIZ BEJELENTÉS NÉLKÜL!

Statikus és dinamikus kerék-kiegyensúlyozás, kompresszió mérés, gumiszerelés, hógumiba vidiaszögek belövése, futójavítások

Szentendre, 11-es műúton 23 km-nél

PLESOVSZKY

AUTÓ-MÉRŐMŰSZEREK
szerelése és javítása
Fék- és kuplunghuzalok, mechanikus ablaktörlők javítása garanciával
HAUDEK
XIII., Alig u. 12. Tel.: 294-195.

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

ANDREW FRANKL:

OLASZ GRAND PRIX: meglepetés és mégsem az



Egész Brazília a rádió mellett szurkolt másfél órán keresztül: sikerül-e, nem lesz-e baleset, avathatnak-e brazil világbajnokot a Forma—1-ben? A válasz egy határozott igen volt *Emerson Fittipaldi*tól, a 25 éves csodagyerektől. De kezdjük az elején.

Az olasz VB-futam Monzában mindig az év egyik fénypontja. *Ferrari*, az immár 72 éves maestro személyesen ellenőrzi tűzpiros versenyautóit, és az atmoszféra szinte leírhatatlan. A helyi szurkolók reggel 6-kor érkeznek, több üveg vörösborral és több kiló kenyérrel, szalámival felfegyverezve. A verseny csak ebéd után kezdődik, de ők már délre, meglehetősen elázva lobogtatják Ferrari-zászlóikat, és nagyon erős ember legyen a talpán, aki egy más csapat nevét próbálja hangosan kiejteni. Pesti viszonylatban talán az Üllői úti pályán a B-középhez lehetne legjobban hasonlítani — tíz perccel a meccs előtt.

Ez mind hozzátartozik Monzához, ezért egyedülálló ez a verseny.

Az idén több minden más is hozzájárult. A GPDA, a versenyzők szakszervezete „kérésére" ebben az évben építettek két „folyosót", hogy az autókat lelassítsák. Eddig ugyanis 230—240 km-es átlagot mentek a versenyzők, és sokak szerint ez túl gyors volt, mert egy defekt esetén minden idők legnagyobb balesete lehetne. Ezért a két egyenes közepébe beleépítettek két folyosót, ami valóban lelassította a versenyt; de sok bajt is okozott. Mondhatnám: ha *Stewart* nem erőszakolta volna ki, hogy ezeket megépítsék, a verseny még érdekesebb lett volna.

Az történt, hogy a startnál *Stewart*nak tönkrement a kuplungja, és nem tudott elindulni. Szerencsére senki nem szaladt bele, és miután mindenki elment, ő lekocogott a pályáról. Az első néhány körben a három Ferrari *(Ickx, Regazzoni, Andretti)* és a *Lotus* voltak az élen. A közönség, amelynek nagy része már úgy el volt ázva, hogy csak a színeket tudta megkülönböztetni, szinte őrjöngött. Három Ferrari indul, három van az élen!

Nem soká tartott az öröm. A 16. körben *Pace* beleszaladt a Marchcsal a folyosóba, és nem tudott továbbmenni. Ez a lassító kanyar olyan keskeny volt, hogy amikor a vezető *Regazzoni* odaérkezett, nem tudta elkerülni a másik versenyautót, és beleszaladt. A Ferrari kigyulladt, de szerencsére *Regazzoni* ki tudott időben ugrani. Ha *Stewart* nem rakatja ki ezt a két lassító folyosót, *Regazzoni* valószínűleg nyert volna.

Valóban csak bajt okozott ez az „újítás". Mivel 300 km-ről kellett 100—120-ra fékezni minden körben kétszer, több menő azért esett ki, mert nem maradt a fékjükből semmi. *Chris Amon* egészen addig az első hat között volt, amíg emiatt nem kellett kiállnia. *Andretti* defektet kapott és visszaesett, úgy, hogy végül is ketten maradtak: *Ickx*, a német Grand Prix hőse, az első számú Ferrari-pilóta és *Fittipaldi*, a trónörökös, a fekete—aranycsíkos Lotusban (John Player Special). A verseny 55 körös volt, és 45 kör után még mindig csak 1 másodperc választotta el őket egymástól!

A 46. kör okozta az olasz szurkolóknak a legnagyobb csalódást. Két Ferrari már kiesett, és most, pár körrel a finis előtt a harmadik Ferrari is a depó felé igyekezett! *Ickx* kocsiján a teljes elektromos berendezés felmondta a szolgálatot! Még 15 perc és ő nyer, a Ferrarival, százezer fanatikus szurkoló előtt. Helyette, az idén ötödször, az új világbajnok, *Emerson Fittipaldi* nyerte ezt a hihetetlenül izgalmas versenyt.

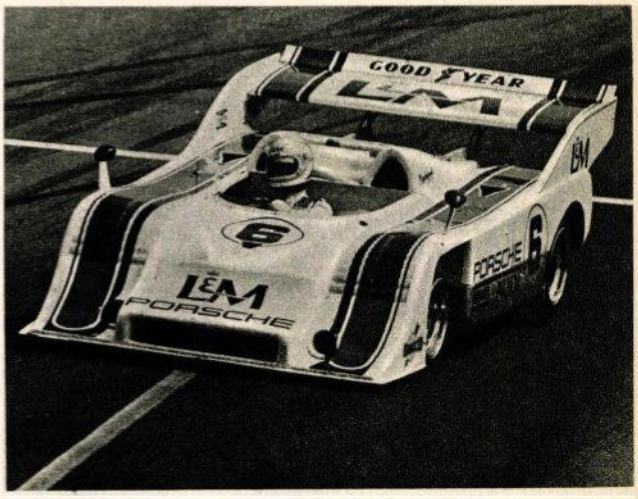
Az ifjú brazíliai 1970-ben ült először Forma—1-es versenyautóba, és most, két évvel később olyan fölénnyel nyerte a VB-t, hogy habár még két futam van hátra, ő már verhetetlen. Óriási teljesítmény, az autóversenyzés történetében példa nélkül áll. Tíz futamból ötöt megnyert. Nem úgy, hogy kivárt, amíg a többiek kiesnek, hanem úgy, hogy az első körtől az éllovasok között volt. Madridban majdnem végig vezetett, Nivelles-ben szintén, Brands-ben végig az első három között futott, Zeltwegben a 25. körtől vezetett, és most Monzában 1 másodperccel volt *Ickx* mögött. Úgy látszik, megvan *Jim Clark* utódja.

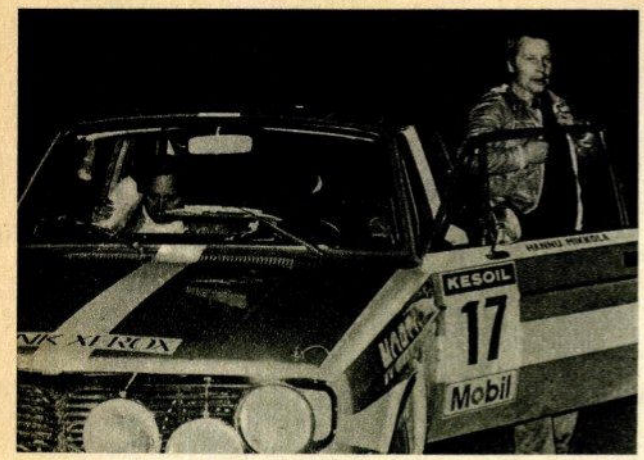
AZ OLASZ GP EREDMÉNYE: 1. **E. Fittipaldi** (Lotus) 1:29,58 (211,182 km/ó átlag) — 2. **M. Hailwood** (Surtees) — 3. **D. Hulme** (Yardley McLaren) — 4. **P. Revson** (Yardley McLaren — 5. **G. Hill** (Brabham) — 6. **P. Gethin** (Marlboro BRM); — **A VB ÁLLÁSA:** 1. **E. Fittipaldi** 61 pont — 2. **D. Hulme** 31 — 3. **J. Stewart** 27 — 4. **J. Ickx** 25 — 5. **P. Revson** 17 — 6. **Regazzoni** és **Hailwood** 13 pont.

850 lóerős

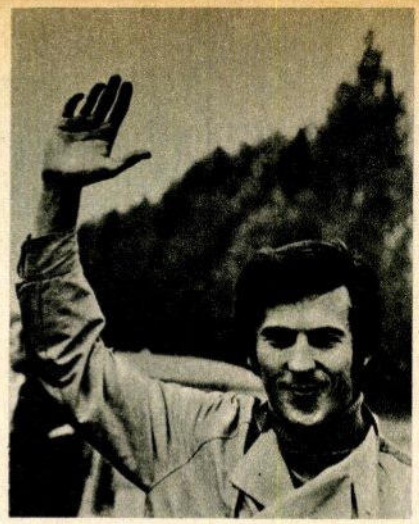
Az AM július 21-i számában megjelent egy kanadai olvasónk, *Leslie Toth* rövid tudósítása egy Can-Am versenyről, amelyben több téves adat is szerepelt az e speciális versenysorozatra készült Porsche versenykocsiról. Kérésünkre a gyár elküldte a szóban forgó fényképét és műszaki adatait, amelyeket most közreadunk.

A *917 Turbolader* (kompresszor) típusjelzésű kocsi neve *L&M Porsche+Audi*, hengerszám 12, furat-lökete 85×66 mm, 4494 kcm, teljesítménye 850 DIN LE/8000 ford, legnagyobb frogatónyomatéka 85 mkp/6600 ford., literteljesítménye 190 LE/liter, a motor súlya 270 kg, súlyteljesítmény 0,318 kp/LE, léghűtés, a forgattyúsház magnéziumból, a hengerek anyaga nikasil, a hengerfejek könnyűfémből, szelepelrendezés V alakban, hengerenként 1—1 szelep, szelepvezérlés két, felül fekvő vezérműtengelyen át, amelyeket homlokfogaskerekek hajtanak. A kovácsolt acél forgattyústengely nyolc siklócsapágyban nyugszik, a titánból kovácsolt hajtókarok ugyancsak siklócsapágyakkal rendelkeznek. A hűtőventillátort fogaskerék hajtja meg, a benzint 3 elektromos szivattyú szállítja és egy Bosch-injektor táplálja be, duplagyújtása tranzisztoros, gyújtási sorrendje 1—9—5—12—3—8—6—10—2—7—4—11, szárazkuplungja 3 tárcsás, gyújtógyertyaként a Bosch X 310 P 21 Platint használják.
A leírás nem tesz említést a kocsi végsebességéről, amely természetesen az áttétel szerint változtatható.





A Kesoil Rallye abszolút győztese, számtalan világverseny legeredményesebbje, a finn Hannu Mikkola kilép Volvójából az egyik gyorsasági szakasz befutója után



A finn fotóriporter, Tane Ahva felvételén nem nagyon látható a kategóriagyőztes Tar András kimerültsége a keserves 600 km-es Rallye célbafutása után

Meglepő magyar siker a finn Kesoil Rallye-n

A finnországi Tampere környékén bonyolították le a skandináv autós rallye-bajnokság döntő futamának számító IV. Kesoil Rallye-t, amelynek abszolút győztese a világhírű Hannu Mikkola és Erkki Rautanen lett (Volvo 142 S). A nagy versenynek ezúttal első ízben magyar résztvevője, sőt kategóriagyőztese is volt a Tar András/Boda Elemér páros személyében. A finn napilapok jelentős teret szenteltek a váratlan magyar győzelemnek és egyáltalán a magyar rallye-sport jelentkezésének. Az AFOR rallye-versenyzői megérkezésük után a következőkben számoltak be a történtekről:

— A Kesoil Rallye igazi finn rallye-egyetem! A táv ugyan csak 600 kilométer, de szinte végig gyorsasági szakasz, és kivétel nélkül erdei makadámutakon vezet. Az útvonal a start pillanatáig titkos, és tilos az előzetes edzés, így azután az éjszaka lefutott verseny a szó pontos értelme szerint is vakrepülés. A döntő bajnoki futam finn, svéd, dán és norvég indulói között az idén is olyan nevek szerepeltek, mint *Timko Mäkinen, Tapio Rainio, Hannu Mikkola, Juhani Toivonen*, a női rallyekirálynő *Eva Heinonen* és a svédek új autós csillaga, *Walfridsson*.

A verseny rendezősége részvételünk teljes költségét vállalta, mégis a történet tragikomédiája, hogy klubunk a kiutazáshoz szükséges ötezer forintos benzinköltséget is sokallta, mondván: egy ilyen versenyhez a magyar rallye-sport még nem nőtt fel, és teljesen esélytelenül indulunk. Hosszas huzavona után kaptuk meg a végleges hozzájárulást az utazáshoz, de a feltétel az volt, hogy az indulás előtti napon a nemzetközi Cordatic Rallye-n még indulnunk kell. Igaz ami igaz, a gyilkos iramú Cordatic után már mi sem nagyon bíztunk abban, hogy a kocsink eljut a finnországi rajthelyre, önbizalmunk viszont határtalan volt, és rohamtempóban két és fél nap alatt megtettük a több mint háromezer kilométeres utat. A feszített tempó persze megbosszulta magát; Tamperébe szétszakadt első futóművel érkezett meg a Fiat Coupé, és ha a vendéglátók nem olyan segítőkészek, akkor akár vissza is fordulhattunk volna. Végül is a gépátvételig elkészült az autó, sőt az ismerős finn versenyzők még öt darab speciális terepmintázatú abroncsot is kölcsönöztek a laza talajú gyorsasági szakaszokhoz.

A versenyre egyébként öt országból 111 nemzetközi minősítésű páros és 120 junior minősítésű páros érkezett. Az első osztályú versenyzők kvótája — közte a miénk is — háromszor annyi gyorsasági szakasz volt, mint a junioroké. Szerencsére az autós sors forgandó, és a már szinte legendás hazai balszerencsesorozatunk után most Fortuna ránk mosolygott. A 80 ezredik versenykilométerét taposó Fiat ezúttal kitett magáért, és minden hiba nélkül teljesítette a kitűzött versenytávot. Jól sikerült a rajtunk, és túljutottunk a legnehezebb első gyorsaságin is, ami rögtön megtizedelte a mezőnyt. Végeredményben útvonal-hibapont nélkül, limitidőn belül teljesítettünk minden gyorsasági szakaszt, és ott voltunk az alig hatvan célba ért versenyző között. Ekkor még nem is sejtettük, ami csak az esti díjkiosztón derült ki, hogy kategóriagyőztesek lettünk, és a rendezőség a tárgyjutalmakon kívül nekünk ítélte az autós újságírók tiszteletdíját is. A skandináv bajnoki futam ezüst trófeája ezúttal első ízben velünk együtt hajózott át az európai kontinensre. Jóleső érzés volt nyerni, de az igazi élményt számunkra az jelentette, hogy eljutottunk a rallye-sport fellegvárába, Finnországba, és közelről átélhettünk egy igazi nagy rallye-versenyt.

Márka Világbajnokság 1972

Az év utolsó Márka VB-futama, a 6 órás Watkins Glen-i verseny — mint csaknem valamennyi ez évi — kettős Ferrari-sikerrel végződött. A győztes **Andretti/Ickx** páros mögött a **Peterson/Schenken** kettős végzett a második helyen.

A világbajnoki cím sorsa már jóval e verseny előtt eldőlt. A Ferrari sportkocsik tíz alkalommal álltak rajthoz, és mind a tíz versenyt győzelemmel fejezték be. Egyedül a 24 órás Le Mans-i versenyről maradt távol az olasz cég, mivel kocsijait nem ilyen hosszú időtartamú versenyre konstruálta. (A 3 literes, 12 hengeres boxermotor főtengelye mindössze négy helyen van csapágyazva.)

Ez a győzelemsorozat olyan fölényre vall, amilyet még egyetlen más márka sem tudott felmutatni. (A Porsche 1970-ben tíz versenyből kilencet nyert meg.)

A veretlen Ferrarik legnagyobb ellenfele az Alfa Romeo volt, amely a tavalyi VB szenzációjaként három alkalommal is maga mögé utasította ellenfeleit. Tudni kell, hogy tavaly a Ferrari márkát mindössze egy gyári koosi, egy 312—PB jelű prototípus képviselte, amely tulajdonképpen nem volt más, mint előkészület 1972-re. Ez a kocsi kategóriájában már ekkor is minden alkalommal a leggyorsabbnak bizonyult, sőt nemegyszer az 5 literes sportkocsikat is megelőzte, de karambol- és balszerencse-sorozata megakadályozta a győzelem kivívásában.

Ilyen előzmények után az idén mindenki izgalmas csatát várt a két márka között, ez azonban már az első összecsapáson, a január 9-én Buenos Airesben lefutott 1000 km-es versenyen elmaradt.

A Ferrarik által diktált tempót csak egy Lola állta, de az sem sokáig. A 12 órás sebringi futamon bemutatkozó Gulf—Mirage sem tudta megszorítani a maranellói kocsikat.

A Porsche cég 1972-ben már nem vett részt hivatalosan a világbajnoki versenyeken. Visszavonulásuk oka az 1972. január 1-től életbe lépett 3 literes hengerűrtartalom-korlátozás, valamint 650 kg-os alsó súlyhatár volt.

A Porsche versenykocsik korábbi kimagasló sikereiket elsősorban a könnyűfémek és műanyagok fokozott felhasználásával kedvezően alacsony kp/LE viszonyszámnak köszönhették. Annyira erre a súlycsökkentésre összpontosítottak, hogy 3 literes motorjuk továbbfejlesztését el is hanyagolták.

Most, amikor a döntő szó a motoroké lett, bizony a 360 lóerős, léghűtéses Porsche-motor nem sok eséllyel vehette volna fel a harcot a csaknem 100 LE fölénnyel rendelkező, hengerenként négy szeleppel ellátott vízhűtéses vetélytársaival szemben.

Ezek után úgy döntött a Porsche cég, bár döntésük nem volt éppen sportszerű, hogy jobb a csúcsponton visszavonulni, mint esetleg vereséget szenvedni.

Külön kell megemlíteni a Ferrari-csapat kitűnő versenyzőit, akik Sandro Munari kivételével valamennyien Forma—1-es GP-versenyzők.

Legújabb híreink szerint már működik az eddig V8-motorral épített Alfa Romeo, és a Gulf-Mirage 12 hengeres motorja is. Kíváncsian várjuk, vajon milyen eredményeket hoz az 1973-as Márka Világbajnokság.

HOLLÓ PÉTER

GYŐZELMEK SZÁMA: J. Ickx (belga) 6 — **M. Andretti** (amerikai) 4 — **R. Peterson** (svéd) 2 — **T. Schenken** (ausztrál) 2 — **A. Merzario** (olasz) 2 — **B. Redman** (angol) 2 — **C. Regazzoni** (svájci) 1 — **S. Munari** (olasz) 1.

A MÁRKA VILÁGBAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE (a tíz legjobb eredményt értékelve). **VILÁGBAJNOK: FERRARI** (olasz) 160 pont — 2. **Alfa Romeo** (olasz) 85 — 3. **Porsche** (ny. német) 66 — 4. **Lola** (angol) 47 — 5. **Chevron** (angol) 46 — 6. **Mirage** (angol) 32 — 7. **Matra-Simca** (francia) 20 — 8. **Chevrolet** (amerikai) 14 — 9. **De Tomaso** (olasz) 12 — 10. **Abarth** (olasz) 4 pont.



A magyar együttes felvonult az ünnepélyes megnyitóra. Balról: Szántó, Győri, Lennert, Ürmös, Pekári, Kovács és Dvorszky Nándor csapatvezető

19. helyen végzett a 27 indulót számoló mezőnyben. (Dvorszky)

EREDMÉNYEK. A CSAPATVERSENYBEN: Csehszlovákia, Lengyelország, Magyarország, NDK és Szovjetunió sorrend alakult ki. — **A KUPÁT** végül **Csehszlovákia** csapata (6777) nyerte — 2. **Lengyelország** (6536) — 3. **Magyarország** (5878) — 4. **NDK** (5832)— 5. **Szovjetunió** (3493).

EGYÉNIBEN: 1. **Bedřich,** CS (1160) — 2. **Koch,** NDK (1131) — 3. **Schulz,** NDK (1125) — 4. **Petrašek,** CS (1117)

ELŐKELŐ HELYEN VÉGEZTEK KARTOSAINK

A csehszlovákiai Kadany-ban rendezték szeptember 10-én a Gokart Szocialista Kupa 1972. évi versenysorozatának befejező, ötödik futamát. A bemutatkozásra már a szombati edzésen is több százan voltak kíváncsiak, és a vasárnapi versenyre a jó idő és a várható sportélmény mintegy 4000 nézőt csalogatott ki.

A magyar csapat tagjai, valamint a magyar turistacsoport is érthető elégedettséggel várta a verseny kezdetét, mert *Szántó László* a második legjobb időt érte el az edzésen. Az első futamon azonban Szántó, kartjának váltóhibája miatt nem tudta kihasználni az első sor nyújtotta előnyt, ezért a 15. helyről kellett felküzdenie magát. A következő futam sem hozott részére több szerencsét, és csak a harmadik alkalommal sikerült bizonyítania.

Egyénileg a csehszlovák *Dykast* szerepelt a legjobban, akit Dunaújvárosban győztes honfitársa, *Bedřich,* majd *Kisely,* az NDK-beli *Schulz, Hentschel* és *Büttner* követett. A mieink közül *Szántó* a 9., *Ürmös* 16., *Lennert* 17., *Kovács* 18. és *Győri* a



A csehszlovák bajnok Bedřich és Dykast, az ötödik futam győztese (Nemecz Ervin felvételei)

— 5. **Dykast,** CS (1115) — 6. **Zimányi,** CS (1062) — 8. **Szántó** (1048)... — 11. **Ürmös** (974)... — 14. **Győri** (947)... —16. **Lennert** (942)... — 23. **Pekári** (778)... — 28. **Kovács** (393).

SPORTHÍREK

A MONTESA NYERTE a 24 órás Bol d'Or versenyt. Az egyik P20 a 6. helyen végzett, az előnyösebb helyzetű másik P20-at hátulról elgázolták, és a nyeregben ülő Reisz Jánost háromszoros lábtöréssel szállították el a mentők. A versenyről a csapatot kísérő Mester Tivadar ad tájékoztatást az AM következő számában.

ÉPPEN TIZEDSZER nyerte el a csehszlovák csapat a Hatnapos nagydíját és az Ezüst Serleget is. Részleteket lapunk következő számában közlünk.

DRAPÁL JÁNOS a harmadik helyre hozta 350-es Yamahájáát az idényzáró Spanyol Nagydíjon. Erről a fegyverténytől is október 21-i számunkban írunk bővebben.

BARRY SHEENE sikeresen mutatkozott be Snettertonban. Lábtöréséből felépülve, ismét magára öltötte a bőrruhát, és győzött a 250-es és 350-es Yamahájával. A nagykategóriában Agostini mögött a 2. helyet foglalja el a 354 kcm-es Yamahával.

A FINNEK ELSŐ MOTORKERÉKPÁR-VILÁGBAJNOKA a mérnöki diplomával rendelkező Jarno Saarinen, akinek legerősebb ellenfeleit, hozzá hasonlóan támogatta a Yamaha-gyár. Éppen ez a tény bizonyítja, hogy mennyire megérdemelten nyerte el az Európa versenypályáin olyannyira népszerű finn sportember ezt a kitüntető címet.

ISMÉT JOEL ROBERT lett a világbajnok a cross 250-es kategóriában a Suzukival, pontjainak száma 102. A további sorrend: 2. Andersson S (Yamaha) 82 — 3. Geboers, B (Suzuki) 62 — 4. Vehkonen, SF (Montesa) 54 — 5. Palm, S (Husqvarna) 53 — 6. Halm, CS (CZ) 46 pont.

A SZOVJET E. RADKO nyerte el a világbajnoki címet az olaszországi Auronzóban, a 350-es siklóhajók nagyszerűen rendezett VB-futamán, amelyen Pávai Péter a 9. és Zágon Rudolf a 13. helyen végzett a 20 hajós mezőnyben. Noha Európa legjobb „vizesei" pályáztak a győzelemre, a szovjet fiú 1100 pontos eredményével verhetetlennek bizonyult.

AKI CROSSVERSENYZŐ SZERETNE LENNI — 17—22 éves korhatár között, — jelentkezhet 8-án vagy 15-én, reggel 9 órától a farkashegyi pályán, ahol a Zalka megbízásából Harangvölgyi András, a ZM edzője és Moldvai Tibor szakosztályvezető „vizsgáztatja" a crossozásra tehetséget érző jelölteket. Noha a klub biztosítja a motorokat, a saját motorral jelentkezők a soronkívüliség előnyét élvezhetik. A tehetségen kívül jogosítvány, bukósisak és megfelelő ruházat nélkülözhetetlen. Ismételjük: a helyszínen is lehet jelentkezni.

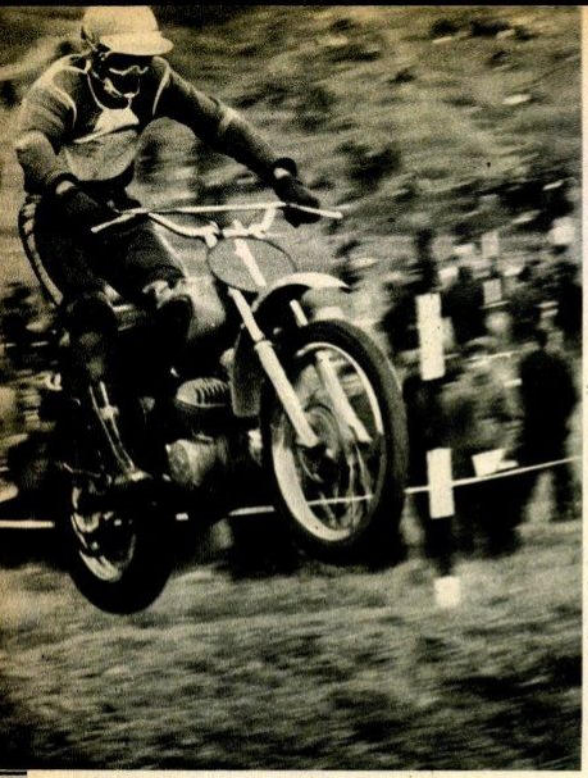
CÍMLAPUNKON:

A Skoda-gyár jövő évi modellsorozatának egyik tagja, a 110—R, példásan beépített ködlámpákkal — a gyári próbapályán

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

INDEX: 25.108

72.8293 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



A szovjet Alekszej Kibirinen meglátszik az eredményes nemzetközi szereplés. A mintegy ötezer nézőt végül azzal káprázta el, hogy aranykoszorúval a nyakában, nagyrészt egykeréken nyargalta le tiszteletkörét.

Hiába igyekezett dicséretes buzgalommal a nagyszerűen crossozó Kökényesi, mégsem tudta megnehezíteni a szovjet Vjacseszlav Krasznocsekov győzelmi esélyét. Íme, így „brodszeidol" a szovjet fiú az egyik derékszögű kanyarban, — ahol újabb értékes tizedmásodperceket nyer



9 NEMZET A FARKASHEGYEN





A „lift"-ben az 500-asok egyik vezetőcsoportja: Szép, Czuni, Demeter, Bocskov és Mohácsi — (jobbról). A 250-esek élmezőnye a rajt utáni első kanyarban

Hej, Kibirin... hej, Krasznocsekov... de nagyon tudtok crossozni! Pedig Kiss Laci és Kökényesi nem lustálkodtak. Meg kell mondani, hogy a magyar fiúk ugyancsak hajtottak és — főleg a fiatalok — sorra-rendre lehagyták a román, osztrák, finn, dán, NSZK-beli vendégeket. A csehszlovákiai Laczkov bekerült az első három közé.

A pálya nemcsak feleslegesen nagyon nehéz, hanem túl hosszú is volt. Magáról a rendezésről azonban — a pályához vezető egyetlen utat eldugaszoló jegyárusítástól eltekintve — csak elismerőleg lehet szólni, amit örömmel meg is teszünk.

És ezzel be is fejeződött az idei ötfordulós szenior cross-bajnokság, hozva némi meglepetést.

EREDMÉNY. 250 KCM (2 × 40 perc + 2 kör, 25 ind., 25 bef.): 1. **A. Kibirin**, SZU, 2 pont — 2. **Kiss L.**, ZM, 4 — 3. **K. Laczkov**, CS, 6 — 4. **Nátó J.**, HSE, 8 — 5. **D. Vitau**, SZU, 10 — 6. **Reiterer L.**, ZM, 14—7. **Vesztergom J.**, Videoton, 15 (az 1972. év bajnoka) — 8. **Bányai J.**, Videoton, 1 kh. — 9. **T. Veres**, CS, 2 kh. — 10. **Gubala P.**, HSE (mind CZ); — **500 KCM** (2 × 40 perc + 2 kör, 19 ind., 16 bef.): 1. **V. Krasznocsekov**, SZU, 3 — 2. **Kökényesi Gy.**, ZM, 5 — 3. **A. Bocskov**, SZU, 7 — 4. **Závodny I.**, ZM, 8 (bajnok) —5. **Mohácsi J.**, HSE, 9 — 6. **Szép A.**, ZM, 12 — 7. **Nádudvari L.**, HSE, 15 — 8. **Demeter A.**, HSE, 19 — 9. **Kátai A.**, Volán Szeged, 4 kh. (mind CZ) — 10. **P. Carlsen**, DK (Husqvarna).

A kőfalon bukik az esztergomi Mandasitz, de még van annyi ereje, hogy megkapaszkodjék a motorjába. Mögötte jött klubtársa, Tóth Miklós, aki a látvány hatására leugrott motorjáról, hogy segítsen, miközben mellettük szöcske módjára pattogtak a versenyzők. A közelben állók „besegítettek", és egyesült erővel kihozták a veszélyes zónából a versenyzőt és motorját. (Mire megérkeztek a mentők, valamint dr. Széll Lajos, az MMSZ orvosa, Mandasitz László már nyeregbe pattant...)

(RÓZSA GYÖRGY felvételei)

