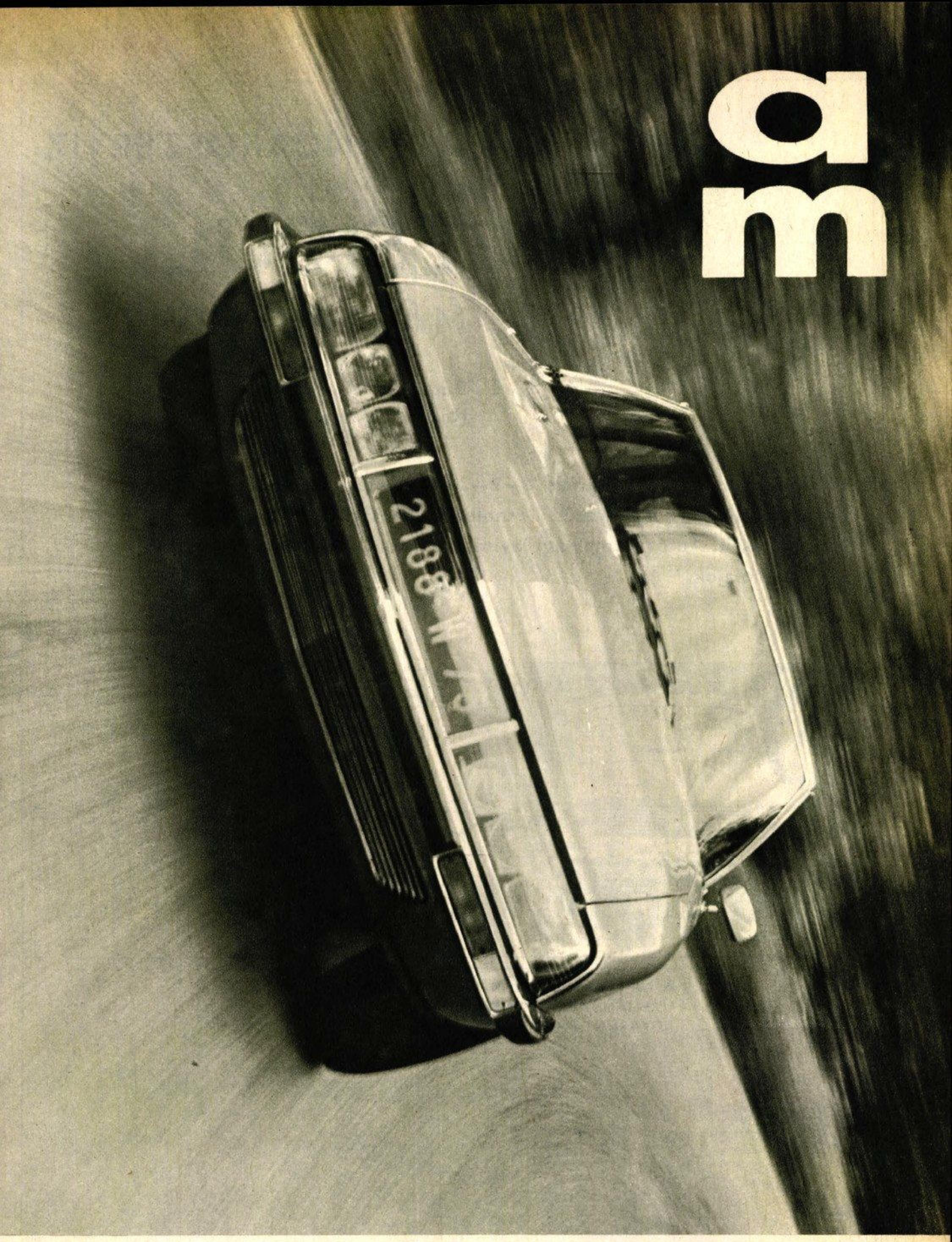


ma

autó-motor

XXV. évf.
1972. VIII. 6.
Ára: 3 Ft

15

A HUNGAROSZERVIZ

ZSIGULI

MÁRKASZERVIZE

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

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



AUTÓMENTŐ SZOLGÁLAT
VEVŐSZOLGÁLAT
TELEFON : 136-093

MINDEN ZSIGULI-IGÉNYT KIELÉGÍTÜNK.
KERESSE FEL MÁRKASZERVIZÜNKET!



Mindent tudó készülék

Mindent látó szem

A FORGALOM BIZTONSÁGÁNAK SZOLGÁLATÁBAN



Korszerű segítőeszközzel gyarapodott a Közlekedésrendészet fegyvertára: a MESTA 204 DD — Traffipax forgalomellenőrző és fényképező berendezéssel. Ezt a francia—nyugatnémet kooperációban készülő, teljesen tranzisztorizált és automatizált készüléket joggal nevezik mindentudó közlekedési őrnek.

Legfontosabb felhasználási területe: sebességellenőrző és fényképező radarberendezés. A közismert Doppler-effektus alapján működik. Antennája jól irányított, állandó frekvenciájú mikrohullámú sugárnyalábot bocsát ki. Ha ez a sugárnyaláb valamilyen mozgó tárgyat — például gépjárművet — ér, egy része arról visszaverődik, de a mozgási sebesség arányában a visszaverődött hullámok frekvenciája megváltozik, és a frekvenciaeltérés alapján a készülék elektromos úton sebességet érzékel. Ennél a készüléknél a célkocsi sebessége digitális kiírón jelenik meg, és biztonsági okokból a készülék 2 mp alatt kétszer méri a célkocsit. Megfelelő mérőrendszerekkel gondoskodtak arról, hogy a zavaró tényezők ne befolyásolják működését.

A készüléken nyomógombbal különböző sebességhatárok állíthatók be. Ha egy jármű a beállított sebességhatárt túllépi, a készülék automatikusan lefényképezi. Az egész berendezés olyan érzékeny, hogy ha 60 km/ó alsó határt állítanak be, a 61 km/ó sebességgel haladó járművet már rögzíti. A fényképen a szabálysértő jármű forgalmi rendszáma, a szabálysértés pontos ideje és a haladási sebesség km/ó-ban látható.

Ilyen módon jöttek létre a mellékelt fényképek is. Válasszunk ki egyet, például az OK-98-31 rendszámú motorkerékpárról készült felvételt. E motorkerékpár vezetője 1972. május 3-án 11 óra 14 perc 47 másodperckor 110 km/ó sebességgel vezette lakott területen — a Kerepesi úton — járművét. A megengedett 50 km/ó helyett több mint kétszeres sebességgel haladt! Ilyen esetben a 3000 Ft-os bírság kiszabása lehűtheti a forróvérű motorost.

A készülék rendkívül gyorsan működik: másodpercenként két, különböző sebességgel haladó járművet is le tud fényképezni. Például — a fényképek tanúsága szerint — 1972. május 2-án 11 óra 57 perc 20 másodperctől 4 másodperc alatt a következő kocsikat és sebességeket rögzítette: IB-50-01 (73 km/ó) — JA-83-25 (80 km/ó) — CH-41-49 (70 km/ó) — CP-46-81 (70 km/ó).

A készülék 50 méter széles úttesten is végezhet méréseket. Ilyen körülmények között is képes kiválasztani a szabálysértő járművet, és úgy rögzíteni, hogy a szabálysértés lényege kétséget kizáróan megállapítható. Téves mérés nem fordulhat elő, mert automatikus működése kiküszöböli az emberi befolyásolást. Kezelőszemélyzet nem is kell hozzá. Ebből következik, hogy a szabálysértő megállítására ilyen sebességellenőrző radarkészülékkel történő méréseknél nem kerül sor. A fényképek elkészülte után rendszám alapján jelentik fel a szabálysértőket. A fénykép az eljárás folyamán mint tárgyi bizonyíték szerepel. Megvan a módszerünk arra, hogy ha több kocsi szerepel egy fényképen (pl. párhuzamos közlekedés és sűrű forgalom), teljes biztonsággal kiválasszuk a szabálysértőt.

A Közlekedésrendészet a sebességellenőrző radarkészülékkel, amely gépkocsiba szerelve, vagy állványról működtethető, az első időben csak a jelentős sebességtúllépéseket (legalább 10 km/ó a megengedett határ felett) kívánja ellenőrizni. A szabálysértési hatóságok, a fényképek alapján, differenciáltan, de kellő szigorral járnak el és a jelentős sebességtúllépésért „jelentős" bírságot szabnak ki.

Ez azonban ennek a műszeregységnek, bár kétségkívül fontos, de csak egyik alkalmazási területe. Ugyancsak bizonyító erővel rendelkező fényképen lehet rögzíteni a szabálytalan előzést, a záróvonal-átlépést, a szabálytalan parkolást, a tilos jelzésen történő áthaladást, vagy a kijelölt gyalogátkelőhelyen az elsőbbség meg nem adását, — hogy csak a legfontosabbakat említsem.

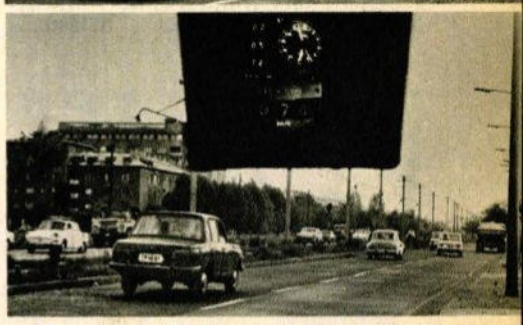
Nem túlzás tehát azt mondani, hogy valóban mindentudó forgalomellenőrző műszer került használatba a közlekedésbiztonság fokozása érdekében.

Befejezésül egy sajnálatos tényről kívánok szólni. Sokan nem a szabályok betartására törekednek, hanem az ellenőrző műszerek kijátszására. Elterjedt például az a műszakilag megalapozatlan nézet, hogy a leföldelt gépkocsit a sebességellenőrző radarkészülék nem méri be. Ez nem igaz. Egyetlen lehetséges módja van a radar mérése elleni védekezésnek: mindenkor meg kell tartani az előírt sebességkorlátozásokat, akkor valóban nem fog felvételt készíteni a berendezés. Általában: a készülék ellen az egyetlen, de igen hatásos védekezés: a forgalmi szabályok pontos megtartása.









Vinkovits Béla r. szds.
okl. közlekedési mérnök.
BM Közlekedési Csoportfőnökség

A BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM KIÁLLÍTÁSA MOSZKVÁBAN

Írta: BÁLINT SÁNDOR tudományos munkatárs

A fennállásának 100. évfordulóját ünneplő moszkvai Politechnikai Múzeum reprezentatív termében került bemutatásra az „Autógyártás Magyarországon" c. kiállítás, amelyet a Budapesti Nemzetközi Vásár idején a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem aulájában a hazai közönség is elismeréssel fogadott (erről az AM 1972/11. száma tájékoztatta olvasóit).

A moszkvai bemutatkozás még nagyobb közönségsikert aratott. A hatalmas, közel 400 négyzetméter alapterületű teremben felállított, még moszkvai méretekben mérve is impozáns nagyságú kiállítás meglepte az igényes szovjet látogatókat is, akik az elmúlt években — többek között a Politechnikai Múzeumban is — számos nemzetközi kiállítást szemlélhettek meg, s így módjukban volt a külföldi kiállítási technika tanulmányozására és az összehasonlításra. Gyakran látják a külföldi kiállító országok modellezőinek színvonalát a bemutatott maketteken, — amelyek ma már úgyszólván elengedhetetlen kellékei egy-egy ipari vagy ipartörténeti bemutatónak.

A magyar seregszemle előtti napokban a szellemesen kiállító franciákat látták vendégül a múzeum épületében, akik autóalkatrészgyártó iparukat szemléltették tablók, makettek és eredeti alkatrészek felhasználásával.

Nos, ilyen igényes környezetben épült fel a 150 darab 80×80-as méretű fényképet, 10 autómodellt és a magyar gyártmányú Zsiguli-alkatrészeket tartalmazó kiállítás.

Már a rendezés alatt érezhető volt a bemutatónk iránti fokozott érdeklődés — igaz, a téma is hálásnak bizonyult. A nagyméretű fényképek, valamint a ládájukból „kivontatott" autók odacsalogatták a szomszédos kiállítások nézőit, s ily módon a kiállítás építése állandó „asszisztencia" mellett folyt.

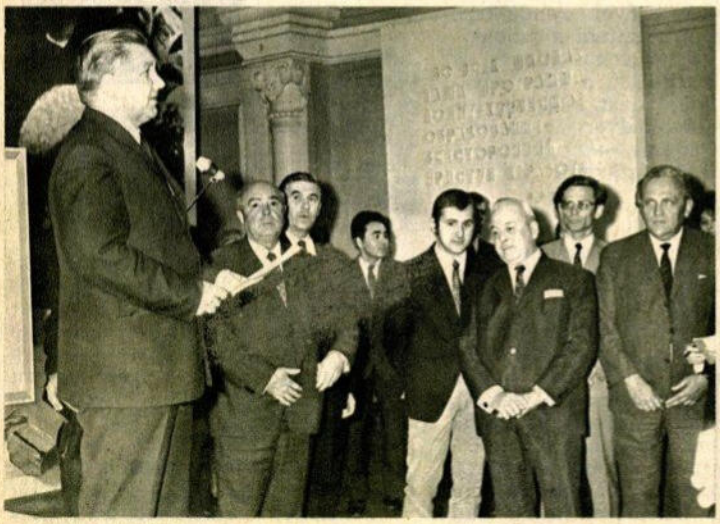
Az ünnepélyes megnyitásra június 13-án került sor, amelyen *dr. Tőzsér István*, a KPM Autófőosztályának vezetője is részt vett.

A kiállítást *J. K. Fisevszkij*, az Össz-szövetségi Politikai és Tudományos Ismeretterjesztő Társaság (röviden: Znanyije) elnökének első helyettese nyitotta meg. Elismeréssel nyilatkozott a magyar autóipar gazdag hagyományait, nagy tapasztalatait és rohamosan fejlődő jelenét bemutató összeállításról. Ezután *Kádár Miklós*, a magyar nagykövetség kereskedelmi főtanácsosa felhívta a figyelmet az olyan találmányokra, szabadalmakra, amelyek nemzetközileg is nagy jelentőségűnek bizonyultak. Külön kiemelte a világhírű *Bánki—Csonka*-féle porlasztót, illetve annak nagyméretű fotódokumentumait, de hasonló módon méltatta a *Bánki Donát* által 1901-ben tervezett mellsőkerékhajtású autó rajzáról készült nagyításokat, és a torziós rugózással kapcsolatos, 1905-ből származó szabadalmat, amely *Kandó Kálmán* nevéhez fűződik, megemlítve, hogy a kiállításon látható okirat másolata a legrégebbi e témával foglalkozó pátens. Ismertette a magyar autógyártás fejlődésének főbb állomásait, eredményeit, és azokat a tényezőket is felvillantotta, amelyek gátolták vagy serkentették az iparág fejlődését. Végül tájékoztatást adott a KGST-országok között kialakult autóipari szakosításról, és ezen belül a magyarok részvételéről a szocialista integrációban, s egyben utalt a kiállítás e témával is foglalkozó részére.

Ezután *dr. Czére Béla*, a Budapesti Közlekedési Múzeum főigazgatója köszöntötte a centenáriumát ünneplő moszkvai Politechnikai Múzeumot, s méltatta a két múzeum között kialakult baráti és gyümölcsöző kapcsolatokat, majd átadta a kiállítást *Kozlov* elvtársnak, a Politechnikai Múzeum igazgatójának.

Az első képek a magyar autóipar kialakulásának hőskorát idézték. Hazai tervezésű járművek, valamint gyári műhelyrészletek fotóin tanulmányozhatták a vendégek az eszközöket, módszereket, amelyekkel termeltek egykor. Bár minden kép bőséges feliratot kapott, továbbá egy-egy képcsoporthoz — kiállítási egységhez — még részletes magyarázat is tartozott, amely ismertette a főbb politikai, gazdasági és műszaki összefüggéseket és azok hatását a fejlődő iparágra, az érdeklődők még többet, még részletesebb felvilágosítást kértek a számukra ez ideig ismeretlen témáról. Meglepetéssel látták, hogy a magyar autóiparnak milyen gazdag hagyományai vannak.

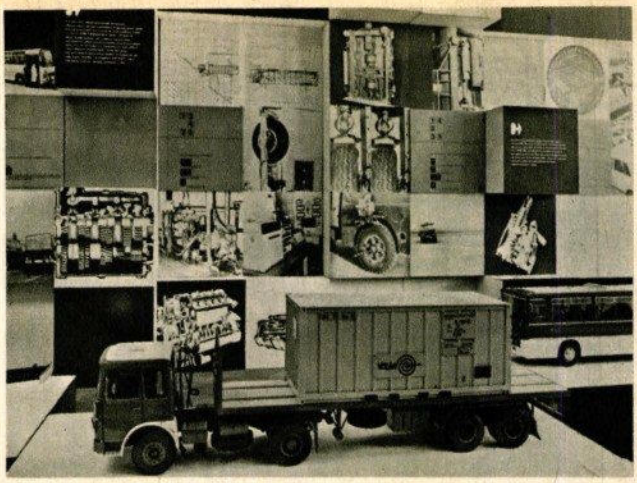
Feltűnést keltett például a Moszkva—Tbiliszi—Moszkva között 1934-ben rendezett dízelmotoros teherautóverseny történetének ismertetése. Akkor 15 európai és amerikai cég 38 dízelmotorját szovjet gyártmányú teherautókba szerelték, és több mint 5000 kilométeres távon próbálták ki. A magyar színeket a Ganz- és a Láng-motorok képviseleték, amelyek kategóriájukban a legkedvezőbb fajlagos fogyasztást érték el, összesítve a harmadik helyen végeztek. Ez volt tulajdonképpen a magyar motorok első bemutatkozása a Szovjetunióban. A verse-



A moszkvai házigazdák nevében J. K. Fisevszkij elnökhelyettes nyitotta meg a kiállítást



A magyar és orosz nyelven egyaránt kiadott tájékoztató nyomtatvány grafikája



Az új négytengelyes Rába áruszállító és az új Ikarus busz modelljei a képes és rajzos tabló előtt vonzották a nézőket



Mindenkinek tetszettek a miniatűr járművek, amelyek itt nemcsak elképzeléseket, hanem ismert valóságot tükröztek



Ilyen autóbusz is létezett, bár erről nemcsak Moszkvában tudhattak kevesen, hiszen ezt az 1926-ban épített Rába-típust nálunk sem sokan láthatták

(SZABÓ MIHÁLY felvételei)

Arról, hogy Magyarországon az automobilizmus korszakának kezdetén próbálkoztak személyautó-gyártással is, több, igazán értékes, ékszerként ható kis modell adott most számot a moszkvai Politechnikai Múzeum reprezentatív kiállítótermében

nyen részt vettek olyan neves nyugati gyárak is, mint a MAN, Deutz, Saurer, Renault stb. Erről a jelentős nemzetközi eseményről már kevesen tudtak, így tehát a kiállítás megtekintői egy kis hazai, azaz szovjet autótörténelemmel kapcsolatos eseménnyel is bővíthették ismereteiket.

A bemutatott anyag több mint 50%-a a szocialista autóipar, tehát a felszabadulás utáni időszak erőfeszítéseit, eredményeit tükrözte. Egymás után vonultak fel azok a teherautó- és autóbusztípusok a vendégek előtt, amelyekre már emlékeztek, esetleg jól ismertek, hiszen az 50-es évek Csepelei, Ikarusai szép számban futottak és futnak ma is a Szovjetunióban. Hosszasan elidőztek többek között a Tallin környékén 1965-ben több mint egymillió kilométert futott Ikarus—55-ös autóbuszt dokumentáló kiállítási egység előtt, olvashatták az akkori szovjet sajtóvisszhangot.

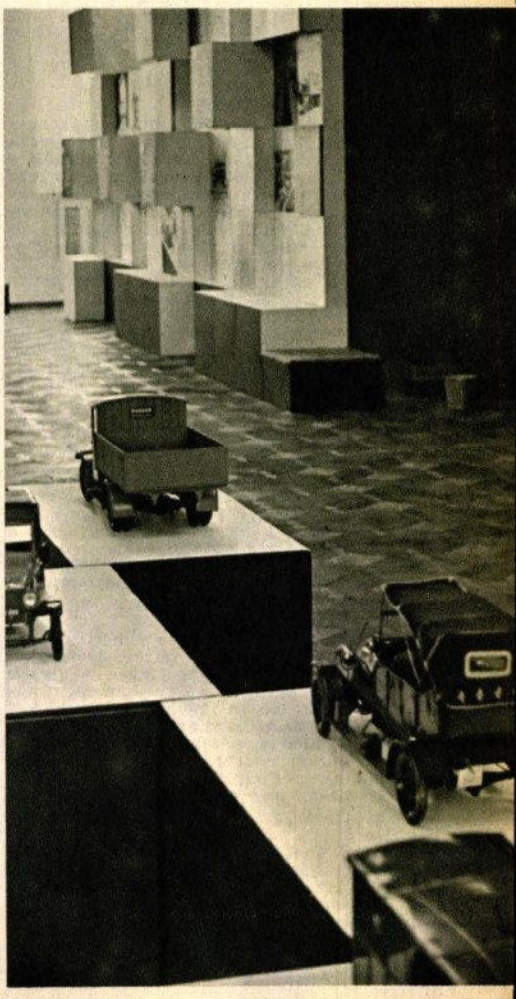
A kiállított fényképek jól mutatták az Ikarus és a Rába szerelőszalagjait, ahol a járművek, illetve azok hátsóhídjai, motorjai készülnek. A látogatók szemügyre vették az új járműtípusokat, s a szakemberek a Mogürt-prospektusok alapján egy kis „tesztelést" is rendeztek. Elmondhatjuk, hogy a járművek eredményesen vették ezt az „akadályt", és az új Csepelek, Ikarusok és Rábák egyhangú tetszést arattak. Tréfásan megjegyezték, hogy a 260-as és a 280-as Ikarus-buszokat nagyon szívesen látnák, de — nemcsak fényképeken...

Ismertettük az Autóipari Kutatóintézet munkáját, megemlítve, hogy a szovjet NAMI és a magyar AUTÓKUT, a két autóipari kutatóbázis együttműködése 1953-ban kezdődött. A kiállítás befejező része a KGST-országok között kialakult kapcsolatokkal foglalkozott, s bemutatta a magyarok részvételét a szocialista integrációban. Eredeti jegyzőkönyvek, telexek és valódi alkatrészek felhasználásával dokumentáltuk feladatainkat a VAZ-programban.

Általános elismerést kaptak a kiállított autómodellek, amelyek közül négy a második világháború előtti időszak típusait képviselte, míg a többi hat már az elmúlt évek járműveit, illetve a legújabb gyártmányokat mutatta be. Még a legigényesebb látogató is „rajta felejtkezett" ezeken az 1:10 és 1:5 méretű járműveken, amelyek — a látogatók megállapítása szerint — szinte iparművészeti alkotások.

Összegezve elmondhatjuk, hogy a kiállítás jól sikerült és hasznos volt. A szovjet emberek megismerkedhettek a magyar autóipar gazdag múltjával és eredményes jelenével, és akik eddig nem ismerték a Csepelek, az Ikarusok, a Rábák szülőhazáját, most láthatták, hogy hol is készülnek azok a kedvelt járművek, amelyekkel naponta utaznak.

E bemutatónak remélhetőleg külkereskedelmi vonatkozásban is lesz hatása.

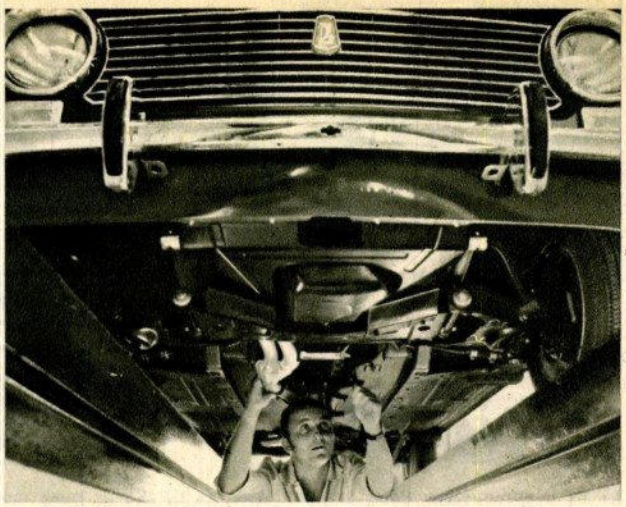


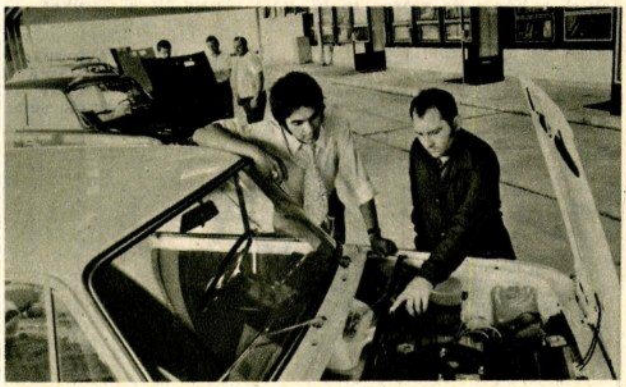
am híradó



(MTI — Érczi K. Gyula felvételei)

Új Merkur-telep, impozáns kocsiátadó-szerviz nyílt meg a Gubacsi-híd csepeli hídfőjénél. Ma már itt végzik a Zsigulik, illetve valamennyi Fiat és Fiat-licenc alapján gyártott, tehát Polski és Zastava kocsik „0"-revíziós munkáit. És amikor az itteni korszerű ellenőrző műszereket, szerszámokat, a jól világított aknákat megnéztük, önkéntelenül is arra gondoltunk: milyen sok bosszúságtól lehet megkímélni az új autók új tulajdonosait, ha valóban gondosan, zavartalanul végezhetők már az első kilométerek megtételéhez is alapvetően fontos műszaki munkák. Ez a második csepeli Merkur-telep napi 500 kocsi tárolására, évi 15 000 autó átadására felel meg, és létezése lehetővé teszi, hogy a régebbi csepeli átadószerviz rekonstrukciójára sor kerüljön. De tudva, hogy az idén több mint 50 ezer személyautó kerül nálunk forgalomba, zárómondatként csak annyit: további modern átadótelepek megnyitásáról is jó lenne hírt adni





MŰSZAKI TANÁROK
és oktatók képzéséről miniszteri rendelet lépett életbe. A műszaki tanári szak esti és levelező tagozatára jelentkezők a felvételi vizsga alól mentesülnek, ha már mint képesített technikusok, tanárok vagy műszaki oktatók jelenleg is tanítanak. A hallgatók államvizsga után középiskolai műszaki tanári oklevelet kapnak, amely főiskolai végzettséget tanúsít, és a szakközépiskolákban, valamint a szakmunkásképző intézetekben a szakmai, elméleti tárgyak oktatására képesít. A műszaki oktatóképzés esti és levelező tagozaton folyik; tanulmányi ideje egy és fél év. Az autós műszaki tanári, illetve műszaki oktatói szaknak megfelelő képzést a Bánki Donát Gépipari Műszaki Főiskolán, illetve a Műszaki Egyetemen adnak majd.

A ZSIGULIKHOZ
új típusú, LZ—TZS—2 jelű, Nyeva elnevezésű fékolajat készített a leningrádi Saumján kísérleti olajüzem. A próbajáratok során beigazolódott, hogy ez a fékolaj az összes autótípusokhoz, bármilyen hőmérsékleti viszonyok között, a Szovjetunió minden klímazónájában megbízhatóan használható.

A TUNGSRAM
H—4 típusú lámpája immár második éve „sztár" az autólámpák között a nemzetközi piacokon. Most az Egyesült Izzó e nagysikerű termékének a tömeggyártását készítik elő. A meggyorsított előkészületekre azért is nagy szükség van, mivel az idén a vállalat a tavalyi mennyiségnek hétszeresét gyártja, s előreláthatólag még ennek a mennyiségnek is a duplájára lesz szükség.

FORGALOMTECHNIKAI MÉRÉSEKET
végzett több országos fő közlekedési útvonalon a KPM részére a csehszlovák Közlekedésügyi Kutatóintézet mérőcsoportja. Az M7-es autóúton, Siófok, valamint Szeged és Veszprém térségében egy speciális műszerezettségű gépkocsival csúszósúrlódási méréseket végeztek.

ÚJ TÍPUSÚ AUTÓGARÁZSOK
terveit készítették el a Csongrád megyei tanácsi tervezővállalat mérnökei, a maximálisan közművesített, korszerű lakónegyedek területének jobb kihasználására. A 6000 lakásosra tervezett szegedi új Tarján-negyed számára, ahol aránylag kevés a zöldterület és a gyermekjátszótér, félig földbe süllyesztett garázsokat terveznek, s ezeknek a tetején alakítják ki a játszóteret. A garázs tetejére — a gyermekek teljes biztonságára törekedve — korlátot építenek.

A MILLENNIUM TISZTELETÉRE
panorámabuszt készítenek a városnak az Ikarus székesfehérvári gyárában. Kényelmes nyári üléseket szerelnek be a kocsiba 44 utas részére, és ellátják rádióval, hangszóróval, panorámaüveggel. A 225-ös típus nyitott változatának formatervét Finta Lászlónak, a budapesti gyár formatervezőjének a közreműködésével készítették el. A járműbe hathengeres Rába—MAN motort építenek be. Az Ikarus székesfehérvári gyára dolgozóinak millenniumi ajándékát augusztusban, az ünnepségek kezdetén adják át a városnak.

ÓZDON
az első autószervizállomás az OKISZ, a Borsod megyei KISZÖV, a KPM és az üzemeltető miskolci Vas- és Fémipari Szövetkezet közös összefogásával, több mint 13 millió forintért hozták létre. Főképp a Zsiguli, Moszkvics, Wartburg, Skoda és Trabant márkájú autók szervizmunkáira készültek fel.

ZSIGULIT NYERT
az udvarias gépkocsivezető, a Pécsi Országos Közlekedési Kiállítás rendezvénysorozata keretében. A Volán-vállalatokhoz összesen tizenkétezer „A közútakon kitűnőre vizsgázott" feliratú dicsérőlapot küldtek be. Ezek tulajdonosai között sorsolták ki az udvariassági mozgalom díjait: kilencven értékes tárgynyereményt, öt külföldi utazást, és főnyereményként a Zsiguli személyautót, amelyet Juhász Sándor, az 1. sz. Volán gépkocsivezetője nyert meg.

A BALATONI KOMPJÁRAT
elsősorban nyaralási, idegenforgalmi célt szolgál, ezért a MAHART vezetői bizonyos tarifamódosítással szeretnék elérni, hogy a teherautók csak éjszaka használják a kompot. A személyautók és az autóbuszok szállítási díja változatlan marad.

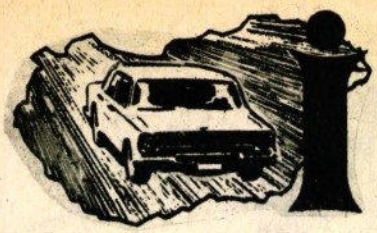
A JAKOBINUSOK TERÉNEK
rendezéséhez kapcsolódóan autóparkoló létesül az I. kerületi Attila útnak a Vérmező melletti, 81—113 házszámú szakasza előtt. A terveket a FŐMTERV-nél készítették.

A KTE VEZETŐSÉGE
és székesfehérvári szervezete Fejér megye székhelyén rendezte meg az egyesület idei országos vándorgyűlését. Bejelentették, hogy kísérleti jelleggel megkezdték a fényvisszaverő útburkolati jelzések festését. A 4-es főúton Monornál már elkészült egy szakasz, ahol a felező- és záróvonalat, valamint az útszegélyt fényvisszaverő festékkel jelölték.

ROMÁNIÁBAN IS
bevezették — az idén először — a turisztikai főszezonban a teherautók részleges közlekedési tilalmát a főútvonalakon vasár- és ünnepnapokon, köztük az augusztus 23-i és 24-i román nemzeti ünnepen is.

ÚJ AUTÓSZERVIZT
hoztak létre az E5-ös út mentén. Az Örkényi „Béke" Szakszövetkezet jól felszerelt üzemében naponta 18—20 személyautót javítanak, gondoznak.

AZ IDÉN ADTÁK ÁT
a forgalomnak a Párizs—Lyon—Marseille közti út lyoni szakaszán levő 1703, illetve 1743 m hosszú két alagutat. Mindkettőben elektronikus vezérlésű légtisztító berendezést szereltek fel, amely meghatározott periódusokban gondoskodik a levegő cseréjéről. Korszerű az a tévékamera-sorozat, amely az alagutak be- és kijáratánál levő egy-egy készüléken kívül az alagútban elhelyezett 80 felvevőgépből áll. Hasonló számú telefonkészülék és 12 riasztógomb teszi lehetővé például balesetnél az ellenőrzőszoba értesítését.



smerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER,
a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

55

Sétánkat kezdjük Miskolc Európa-hírű nevezetességének megismerésével. A belváros északi részén fekvő Batthyány út 7. szám alatti ház belső udvarán áll az 1785—1806 között épült barokk, helyenként copf stílusú részeket is magába foglaló görögkeleti templom. A templomot a török elnyomás elől a XVII—XVIII. század folyamán ide menekült görögök építették. A görög telepesek ettől kezdődően elsősorban a város kereskedelmi életében játszottak jelentős szerepet. A nagyméretű templom nagy művészi értékű ikonosztázát 1791—93 között készítették (1. kép). A 16 m magas szentképfal festményei a menekült görög művészek alkotásai közé tartoznak. A képek közül a királyajtótól jobbra és balra elhelyezkedő, igényes megoldású négy olajfestmény külön figyelmet érdemel. A szépen faragott szószék, a temetési trónus és a díszpadok jó ízlésű faragóművészek tehetségét dicsérik.

A templom egyik legérdekesebb képe a főhajó bal oldalán elhelyezett Kazáni Fekete Mária kegykép (2. kép); II. Katalin orosz cárnő ajándékozta a magyarországi görögkeleti egyháznak, amikor császári látogatásra Bécsbe tartva, Miskolcon töltött egy éjszakát. Művészi tárgyai közül is magasan kiemelkedő értéket képvisel az a feszület, amelyet a görögországi Athos-hegyi kolostor szerzetesei 1590-ben készítettek. Ezt a feszületet a hazánkba menekült görögök első csoportja hozta magával.

A templom gazdag gyűjteményében a szertartáshoz szükséges felszerelések (ezüst kelyhek, díszes füstölők, bibliák, értékes miseruhák stb.) egész sorával találkozunk. A közeljövőben a templom mellett levő épületben e gazdag gyűjteményből egyházművészeti kiállítást rendeznek. Az aranyozott faragványokkal díszített, európai hírű képfal, a templom állapota, kincseinek megóvása sürgős és halaszthatatlan intézkedéseket kíván.

A Hősök tere a város központjában fekszik. Műemléki jellegét elsősorban az a barokk stílusú, kéttornyú minorita templom s a szervesen hozzá tartozó volt rendházépület adja meg, amely 1729—40 között épült. Ha időnk engedi, nem árt a szépen kiképzett, két emelet magasságú templom belsejét is megnézni.

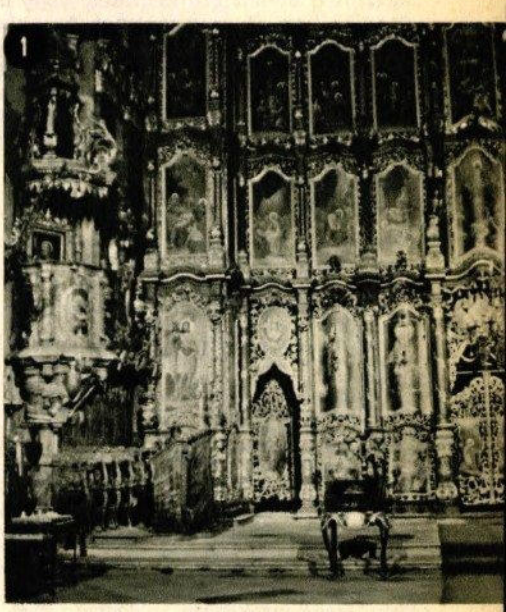
A Széchenyi utca és Déryné utca sarkán áll a nemrégiben átépített, új épületszárnnyal és új technikai berendezésekkel korszerűsített Miskolci Nemzeti Színház épülete. A városban többször vendégszerepelt, majd öregkorát itt töltötte Déryné Széppataki Róza. Miskolcon született Jókainé Laborfalvy Róza; innen indult művészi pályára Egressy Gábor, a realista színészet egyik megalapítója, s még sokan mások, például a Latabár-színészcsalád is.

A város központjában fekvő Szabadság téren keresztül sétáljunk a Szinva-patak jobb partjára. Közvetlenül a patak partján áll a Hermann Ottó Múzeum. Az épület Miskolc azon épületei közé tartozik, amely Rabutin generális hadainak barbár pusztítását is átélte. Az épület süllyedése miatt a Múzeum híres gyűjteményét, mely értékes régészeti, várostörténeti, néprajzi és természettudományi anyagból áll, másik épületbe fogják átköltöztetni. Külön figyelmet érdemel az ún. bükki kultúra — a környék barlangjaiban talált tárgyi emlékek — szakszerű bemutatása.

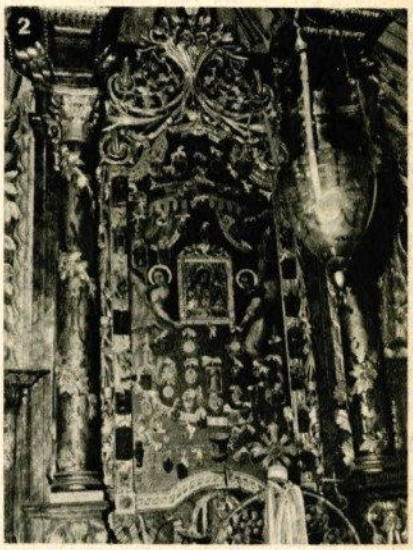
A város legszebb és idegenforgalmi szempontból legjelentősebb része a 234 m magas Avas hegység. A múlt és jelen különleges ötvözetével találkozunk itt. Az Avas oldalában nagybecsű műemlék áll (3. kép). Az első egyhajós román stílusú templomot a XIII. században építették fel. A XV. század második felében háromhajós gótikus templommá alakították át. Külső formájában a XV. századi átalakítást őrizte meg, belül azonban több ízben átépítették. A négyszögletes alaprajzú, támpilléres harangtorony 1557-ben készült. A fagalériás toronysüveg száz évvel fiatalabb. A templomot övező temetőben találjuk Szemere Bertalan fekete márványból készült sírkövét, Pálóczy László nagyméretű obeliszkjét és a miskolci származású Latabár-színészcsalád alapítójának, Latabár Endrének családi sírhelyét (4. kép).

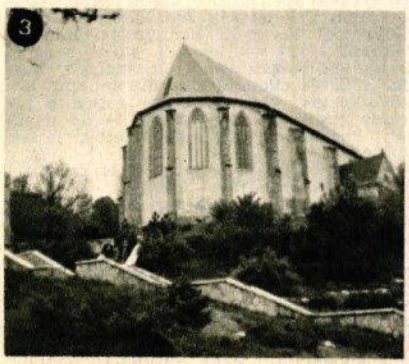
Innen is látszik a ma már a város jelképéül szolgáló, 71 méter magas tévé- és kilátótorony, amelyet az Avas tetején 1962—63-ban építettek fel. Középső részén a városra jó kilátást nyújtó, üvegablakos presszót, tetején pedig nagy teljesítményű televízió-erősítő és közvetítő reléállomást létesítettek.

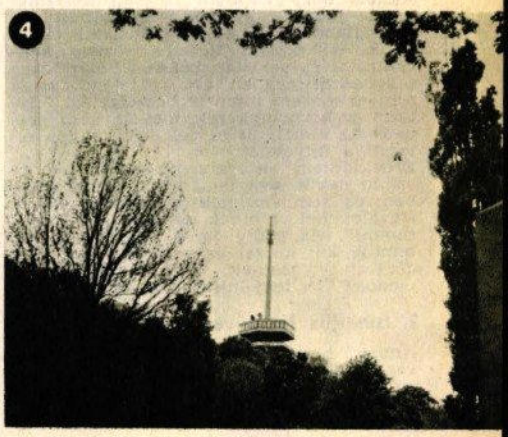
(Folytatjuk)



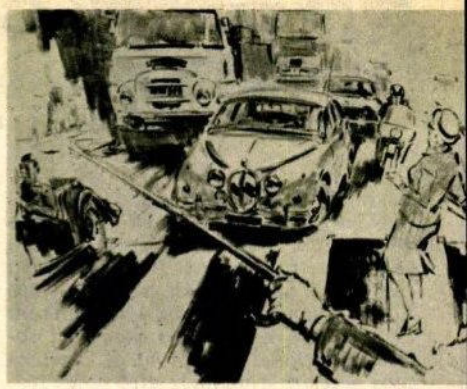
(ALMÁSSY TIBOR felvételei)







MEG LEHET TANULNI...



Legutóbbi számunkban ezzel a címmel arról közöltek cikket, hogy meg lehet tanulni a viselkedést, a magatartást a közúton. Segíteni szeretném a szerkesztőség ebbéli erőfeszítését, hogy az embereket segítse a közlekedés megtanulásában. A nyugatnémet Autóklub lapjában olvastam egy cikket, amely ehhez kapcsolódik. Kivonatosan lefordítottam, és elküldöm, gondolván: leközlése hasznos lehet a magyar autósok okulására is. Hiszen a cikk mottója hasonló ahhoz, amit Önök is már nemegyszer leírtak, amikor a „defenzív" vezetésre oktattak: „Elméleti tréninggel reflexeinket a veszélyre úgy elő lehet készíteni, hogy veszélyhelyzetben automatikusan helyesen cselekszünk."

LENGYEL TAMÁS
Bp. XIII., Katona József u. 23/a

Az 5. körben Rolf Stommelen 240 km óránkénti sebességnél durrdefektet kapott. Ennek ellenére járművével sértetlenül meg tudott állni.
Egy vasúti átjáró előtt a sorompót kezdték váratlanul leengedni. A nagy iramban közeledő gépkocsi számára fékezni már túl késő volt. A vezető teljes gázt adott, utasát erőteljesen az ülésre nyomta, és maga is lecsúszott az ülésen, amennyire csak lehetett.
Autóversenyen a rajt után közvetlenül néhány méterre az egyik kocsi hirtelen megállt. A mögötte haladó versenyautó, amely éppen gyorsulásban volt, hogy elkerülje a katasztrófát, fékezés nélkül egy erőteljes kormánymozdulattal kocsiját a pályát szegélyező zöld gyepre vezette.

Mi a közös vonás ezekben az esetekben? Az, hogy a veszélyes szituációk csak annak eredményeképpen oldódtak meg, hogy a gépkocsik vezetői a veszély láttán aktívan tettek valamit; nem fékeztek, hanem kormányoztak, sőt a második esetben még gázt adtak, vagy szokatlan utat választva kerülték ki a biztos katasztrófát.
Egy átlagos gépkocsivezető ezzel szemben hasonló veszélyhelyzetekben mindig arra törekszik, hogy az úton maradjon, és ösztönösen a fékre lép. Megfontolás nélkül, automatikusan. És ezt teszi akkor is, ha ez teljesen hibás.
Ennek nem kell így lenni. Gondolatban, elméletileg edződni lehet a veszélyhelyzetre, és úgy felkészülni, hogy ha a helyzet komolyra fordul, a helyeset cselekedjük. Meg kell tanulnunk, hogy bizonyos reflexeinket ellenőrzés alatt tartsuk.
Ez a tréning abból áll, hogy útközben meghatározott veszélyhelyzeteket újból és újból gondolatban végigjátszunk, azokat magunk elé képzeljük, és képzeletben a legjobb m e g o l d á s t alkalmazzuk. Ezt mindaddig gyakorolni kell, amíg a helyes reflexek mint egy kompúterbe betáplálódnak és tudat alatt mindenkor rendelkezésre állnak.
Néhány szabály ehhez hozzásegíthet:

1. Vezetés közben koncentráljunk!

A helyes reakciók előfeltétele, hogy a gépkocsi vezetője minden pillanatban teljes figyelemmel és koncentráltsággal vezessen. Hogy még az „unalmas" útszakaszon is akcióképes legyen.
Ahhoz, hogy váratlan baleseti helyzeteket le tudjunk küzdeni, mindkét kezünket állandóan a kormányon kell tartanunk. Állandóan! Vezetés közben koncentrálni és váratlan baleseti helyzetekre felkészülni egyben azt is jelenti, hogy sem enni, sem intenzív beszélgetést folytatni a kormánykerék mellett nem szabad! Az elmélyült beszélgetés nagyon eltereli a figyelmet.
Érdeklődtem autóversenyzőinktől — és szinte egyik sem dohányzik a forgalomban, és nem vezetnek egy kézzel. Teljes figyelemmel vezetnek akkor is, ha „nincs semmi". Ha pedig ők, a „nagy menők", mindig két kézzel és a forgalomra koncentrálva vezetnek, akkor mi, a „kis menők" se tegyünk másképp.

2. Ismerjük fel a veszélyt!

Annak, hogy egy balesetet elkerüljünk, vagy legalábbis épségben megússzunk, előfeltétele, hogy idejekorán felismerjük a veszélyt.
Ha egy forgalmi dugóba beékelődve állunk, vagy lassan haladunk, figyeljük meg a környezetünket. Milyen vezetők vesznek körül elöl, hátul, oldalt? Idegesek, szétszórt figyelműek, olyanok, akik minden rést kihasználnak, hogy előnyösebb helyzetbe kerüljenek, vagy térközt se tartsanak? Tartsunk akkor mi nagyobb követési távolságot; és mindenképpen engedjünk akkor is, ha az előny a miénk lenne.

3. Nem feltétlenül a fékezés a helyes

Elég sokat vezetünk az országúton. Egy alkalommal úgy gondoljunk bele, mit is tennénk, ha 100 km-es sebességnél egyszerre csak kidurranna a gumink. Esetleg utasunkat is megkérhetjük, hogy váratlanul tapsoljon egyet. És abban a pillanatban arra kell gondolni hogy:
Nem fékezni! NEM FÉKEZNI! Kormánykereket erősen tartani! KORMÁNYKEREKET ERŐSEN TARTANI! A kocsit nyugodtan hagyjuk kigurulni.
Ezt kell mindaddig gyakorolni, amíg már biztosan tudjuk: ha egyszer valóban durran, nem fékezek, hanem erősen tartom a kormánykereket.

4. Kormányzással — a veszélyből!

Az abroncsok szerencsére ritkán durrannak szét. De vegyünk egy gyakoribb esetet: megcsúszás a jeges úton.
Mindannyian tudjuk, hogy hóban és jégen fékezéskor a kocsi megcsúszik, és ezért a legtöbb vezető csak finoman fékez. Ennek ellenére minden télen tapasztaljuk, hogy számtalan gépkocsi összecsúszik leblokkolt kerekekkel. Miért? Mert az ösztön, hogy „veszélynél fékezni, nagy veszélynél még jobban fékezni" olyan erős, hogy a gépkocsivezető annak láttára, hogy az előtte haladó gépkocsi egyre közelebb került hozzá — nem tudja a lábát levenni a fékpedálról.
Ezekben az esetekben is segít, ha lelkileg felkészülünk. Képzeljük el, hogy egy csúszós úton ötven méterre tőlünk váratlan akadály merül fel. Ebben a pillanatban mondjuk azt: Ha most a kocsim a fékezésnél megcsúszik — azonnal elveszem a lábam a fékről. Nem fékezni, hanem kormányozni! NEM FÉKEZNI, HANEM KORMÁNYOZNI!
Ha képzeletben ezt gyakran végigjátszszuk, annyira vérünkké válik, hogy veszélyben jól működnek a reflexeink.

5. Csak frontálisan ne ütközzünk!

Tulajdonképpen a kormánykerékben sokkal több a lehetőség arra, hogy veszélyhelyzetből kivigyen bennünket, mint a fékben.
Balesetek százait ismerjük, melyek minden fékezés ellenére elkerülhetetlenül bekövetkeztek, vagy amelyek éppen a fékezés miatt következtek be, — de pusztán kormányzással elkerülhetők lettek volna.
A legfontosabb szabály: sohase frontális ütközést, sohase fával ütközést!
Ha árokba hajtunk, a terelőlemezzel ütközünk vagy felborulunk, nem jár olyan súlyos következményekkel, mintha szemtől szembe összeütközünk egy gépkocsival, vagy ha villanypóznának, fának vagy falnak hajtunk.
Mégis, valahogy éppen ezek a tárgyak gyakorolnak egyes vezetőkre mágneses vonzerőt; látják az akadályt, és mégsem tesznek semmit, hogy kormánymozdulattal elkerüljék. Meredten nézik a bekövetkező szerencsétlenséget, lábuk görcsösen nyomja a fékpedált anélkül, hogy a legcsekélyebb kísérletet tennék a baleset kormányzással való elkerülésére.

6. A legtöbb esetből van „vészkijárat"!

Az első leckétől kezdve azt tanultuk, hogy mindig a jobb oldalon hajtsunk, és szükség esetén „amennyire csak lehet, jobbra", de biztos, hogy sohasem balra. Vannak azonban veszélyhelyzetek, amelyekből sértetlenül csak akkor kerülünk ki, ha erőt veszünk reflexeinken, és tudatosan balra hajtunk.
Kényszerítsük magunkat minden lehetséges forgalmi szituációban annak átgondolására: ha most veszélybe kerülnék — vajon hol lenne a „vészkijáratom"?
Képzeljük el például:
— az autópályán az elválasztó zöld sávot áttörve, az ellenkező oldalról egy kocsi perdül elénk. Hol van a megmentő vészkijárat? (Talán balra a zöld elválasztó sáv?)
— egy teherautóról, melyet éppen előzni akarunk, láda esik elénk. Hol van a vészkijárat? (Talán jobbra a teherautó mögött?)
— egy gyerek szalad a járdáról váratlanul elénk. Hol van a vészkijárat? (Talán a járdán, ahonnan leugrott?).

7. Szükség esetén — le az útról!

Lejtős úton történt. Nyílegyenes szakaszon egyszerre csak feltűnt egy teherautó, melynek pótkocsija a vontató gépkocsit szinte megelőzve az út teljes szélességét betöltve keresztbecsúszott. A szembe jövő gépkocsi vezetőjének a legközelebb álló megoldás lett volna: fékezni. De felötlött benne: „Kormányozni jobb, mint fékezni!" És fékezés helyett — ami úgysem használt volna semmit — gázt adott, és jobbra letérve az útról, a szántóföldön kötött ki.
Ehhez hasonló eset mindennap történhet. Fel vagyunk rá készülve? Betápláltuk a helyes programot?
Országúton haladva képzeljük, hogy egy mellékútról váratlanul traktor vág elénk. Erősen gondoljunk arra: „Frontálisan nem szabad ütköznöm! Kormányozni!" Mindegy most, hogy elméletben merre kormányozunk — bele az árokba, vagy a szántóföldre (csak fának ne!). Mindegyik megoldás jobb, mint az acélkolosszussal való találkozás.
Feltétlenül meg kell szabadulnunk belénk rögzött képzetünktől, hogy minden helyzetben feltétlenül az úton kell maradnunk. Keresnünk kell kiutat a veszélyből az út mellett is. És tréníroznunk kell magunkat gondolatban mindaddig, míg tudatossá nem válik ez a megoldás is.
Egyebekben a kormányzási manőverek a valóságban lényegesen könnyebbek, ha biztonsági övet hordunk. A sérülés veszélye is sokkal kisebb.

•

Dr. Gerhard Münsch, az ismert pszichológus mondta: a „hatodik érzék, vagyis a forgalom érzéke nem intelligencia kérdése, hanem a szisztematikus tréningé. Ehhez tartozik kétségtelenül a veszélyhelyzetek „begyakorlása". Éppen ezért vezessünk mindig úgy, mintha a következő pillanatban valami történne. Ez esetben annak a valószínűsége a legnagyobb, hogy — nem történik semmi.

50 év távlatából

Ez az automobil, a mai szemnek furcsán ható lámpáival a húszas évek emléke. Magyar készítmény: Fejes Jenő sok-sok értékes munkájának egyik dokumentuma. A Fejes-féle lemezszerkezetekre éppen egy fél évszázada, 1922 júliusában adták ki a szabadalmat, és erre emlékezik most Fejes Jenő egykori munkatársa, a ma 70 esztendős Hoitsy bácsi. Ő az, aki a Pest környéki Érd egyik kis házában szorgalmasan gyűjti a technikatörténészek, a múzeum számára sem közömbös rajzokat, képeket, tárgyakat. Ő tartja még a szálakat a Fejes-féle motorgyár régi embereivel, ő szokta időnként baráti találkozóra összehívni a régi gárda még meghívható tagjait. És aki a képen látható a furcsa lámpás autó volánja mögött, ugyancsak Hoitsy Andor... Így legalább a mai fiatalok is megismerhetik, milyen volt az a bizonyos „Fejes-kocsi".



Amikor a Kelenföldi pályaudvart elhagyja a vonat, és a Déli felé halad, a fülkében — szemben ülve Rippl-Rónai József portréjával — ezeket a sorokat olvashatjuk: *„Amikor az ember visszaemlékezéseiből él".*

Mi is visszaemlékezünk. Nem mindenki tudja, hogy a Daróczi út 1. szám alatt, egy kétemeletes szürke épületben volt a *Fejes Lemezmotorgyár.* A földszinten és az első emeleten. A második emeleten viszont *Asbóth Oszkárnak*, a helikopter feltalálójának a laboratóriuma. A két nagy feltaláló kísérleti területe.

Ebben az épületben került fékpadra a Fejes-féle repülőgépmotor, amely most is látható a Közlekedési Múzeumban. Ide költözött a Fadrusz utca 2-ből a Fejes-konstrukciójú automobil távlati gyártási technológiájának tervező mérnöki gárdája, *Lechner Egon* egyetemi tanárral, az akkori főmérnökkel az élén: *Arnold Elemér, Erőss György, Fábián László, Oláh Zoltán, Pigler Elemér, Ungvári Béla* gépészmérnök és *Vande-Loire* művezető. Az épület végében van az az iparvágány, amelyen a MÁV-nak készült 9 személyes, helyben forgatható Fejes-sínautó próbáit végeztük.

Ha visszatekintünk az automobilizmus fejlődésének történetére, azt látjuk, hogy az 1920-as években még a nehézgépkocsi gyártásával foglalkoznak a konstruktőrök, azonban 1922. július 18-án megjelenik *Fejes Jenő* gépészmérnök az első lemezszerkezetű automobil szabadalmával, amit 83 660 szám alatt jegyeznek be.

Ez az az időpont, amikor elkezdődik egy új korszak: az automobilizmus, és a technika számos területén megjelenik a lemezkonstrukció, amely voltaképpen *Fejes Jenő* nevéhez fűződik.

Fejes nevét számon tartja a technikatörténelem, hiszen a Fejes-féle lemezmotor forradalmi találmány volt, nemzetközi világszabadalom a nemzetközi autóipar kialakulásának időszakában, s a találmány nagy dicsőséget hozott nemcsak feltalálójának, hanem hazánknak is.

Fejes merte először alkalmazni konstrukciójában a vékony lemezt az autótervezésnél!

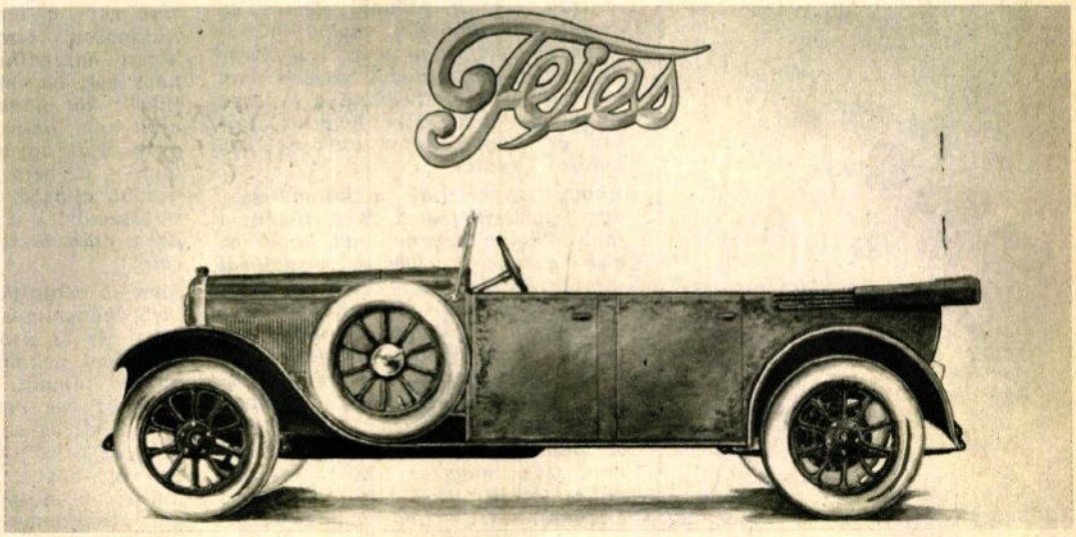
Fejes Jenő, aki 1877. december 18-án született Budapesten, a gyár felszámolása után Párizsba ment, és ott is fejezte be életét.

A csalódások és sikerek közepette létrehozott motorgyárban végül is összesen 50 automobil, 5 sínautó és egy 50 lóerős repülőgépmotor készült.

Hoitsy Andor



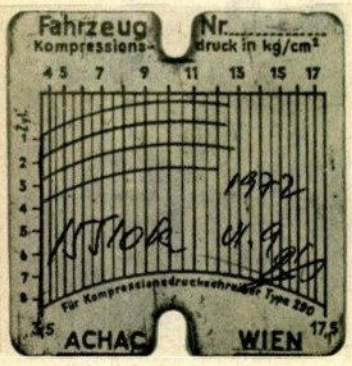
Olyan, mint egy családi kép. Fejes Jenő gépészmérnök és néhány egykori munkatársa: szerkezeti lakatosok, hegesztők és esztergályos, — sok mindenhez értő emberek...

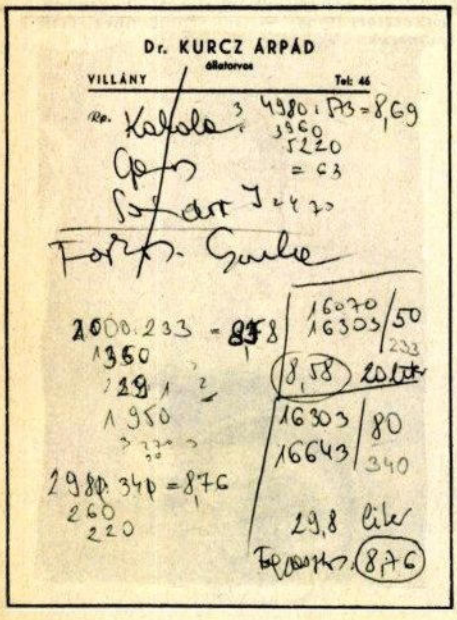


Korabeli eredeti rajz, amelyet most a Fejes családtól kaptunk kölcsön, hogy az AM-ben bemutassuk az SA 30,925-ös típust. Ez a sajátságos Fejes-féle lemezkarosszériával épült kocsi hathengeres, 32 lóerős motorral rendelkezett. A kocsi teljes súlya 900 kg volt. Kerekeinek mérete: 760×105 mm



Őszinte sorok és adatok az első Zsiguliról





Amikor lapunk 13-as számában hírt adtunk arról, hogy az AFIT Lövőház utcai szervizében éppen az elsőként átadott privát Zsiguli egyéves használat utáni felülvizsgálata folyik, jeleztük azt is, hogy az IH-54-01-es kocsi „életrajzát" még ismertetjük.

Nos, a történet a múlt év június 14-én kezdődött, amikor a budapesti Hungaroszerviz Hentes utcai telepén az elsőt megillető ünnepélyességgel a villányi állatorvos, *dr. Kurcz Árpád* átvehette kocsiját. Akkor cseréltünk névjegyet, kérve: számoljon be mindarról, ami az első kilométerektől szakmailag érdekes lehet. Esztendőnyi távlatból sem vádolhatjuk Kurcz doktort azzal, hogy elárasztott bennünket soraival, mert nemigen címzett hozzánk levelet. A kocsiátvétel egyéves jubileumára írt csak nekünk, és egyben kifejtette azt is, hogy munkája és a házépítés mellett nem maradt ideje, ereje a levelezésre. Mi örültünk késői jelentkezésének is, hiszen kíváncsiak voltunk arra, hogy egy keveset pihenő vidéki állatorvosnál — akinek, amint láttuk, a kocsi gondozására sem jut túl sok ideje — hogyan válik be a szovjet Fiat.

De erről olvassák most Önök is Kurcz doktor idézett leveléből a tapasztalatokat:

»A kocsi átvétele utáni első hetek abban teltek el, hogy élveztem az új autó örömeit: nem zörög, nem kotyog, kitűnően gyorsul, jól bírja a kanyart, mindenki velem együtt felnézett az „Első"-re. Eleinte rengeteg volt a néző, szakértő és laikus egyaránt, még több volt a pletyka. Egyet-kettőt leírok, bizonyítva, az emberi képzelőerő határtalan.

Alig egy hete volt meg a „Zsiga", amikor egy benzinkútnál megszólítottak: „Igaz-e, hogy amint hazaért, már tönkrement a motor?"

Más. Egy este cseng a telefon. A drót másik végén rokonunk: „Hallottuk, mi történt, nagyon sajnálunk benneteket. Valóban nem kaptok a biztosítótól semmit?" Erre a kérdésre meglehetősen értelmetlenül hebegtem, mire elkezdte mesélni értesülését, vagyis azt, hogy a mi kocsink teljesen leégett...

Igazság szerint nálunk eleinte az egyetlen kellemetlen dolog mindössze az volt, hogy sem az ajtózárba, sem a csomagfedél zárjába nem lehetett könnyen bedugni a kulcsot. Arról nem is beszélve, hogy az ajtóhoz és a gyújtáshoz csak egy-egy kulcsot kaptam.

Ahogy szaporodtak a kilométerek, úgy figyeltem fel rá, hogy főként a jobb oldalon egyenetlenül kopik az első gumi. A 2000-es revíziónál mérték és beállították a futóművet. Ugyanakkor már kissé hangos volt a vezérműlánc, tehát azt utánahúzták. A továbbiakban megfigyeltem, hogy az akkumulátor teteje a cellákat összekötő pántok vonalában kezd repedezni...

A gumik rendellenes kopása elöl nem szűnt meg, az 5000-es revíziónál ismét állítottak a futóművön, az akkumulátorra vonatkozó panaszomat viszont nem tartották komolynak. A vezérmű ismét hangos lett, ismét feszítettek rajta. A panaszok azonban nem szűntek meg, az első gumik 8000 km-nél szinte teljesen lekoptak, a futóműben kopogások, zörgések hallatszottak, az akku teteje végképp felszakadt, a vezérmű pedig már szinte kerepelt. Ekkor a szervizállomás megállapította, hogy elöl a trapézkar gömbcsuklói nagyon, a kormányösszekötő rúdé közepesen kopottak. Az első kerekek gumijainak kopását méltányolták, az akkumulátort kicserélték. Előjegyezték a lengéscsillapítók cseréjét is. Úgy 9000 lehetett a kocsiban, amikor a trapézkar csuklóit, a kormányösszekötő egyik csuklóját, az első teleszkópokat kicserélték.

Akkor jöttünk rá, hogy a kopott csuklók miatt a kerekek beállítása is illuzórikus, és ez meg is látszott a gumikon.

Most 14 000 km van a kocsiban, és a hátul 8000 kilométert futott — és azután előre rakott — gumik már ugyancsak nagyon kopottak. Amikor viszont a vezérlést alaposan átnézték és rendbehozták, arra azóta sincs különösebb panaszom.

A kormányösszekötő rudazat cseréjét, illetve az oda való új alkatrész beszerzését még január 27-én jegyezte be a csekkfüzetbe a szervizállomás, de máig mindössze egy trapézkart és egy csuklót tudtak csak kapni és beépíteni...

A futómű tehát máig sincsen rendben, és kopott gumikkal járok, mert így sajnálok újakat felszerelni. Ez persze nem sokáig tartható állapot, mert szerencsés esetben csak a gumi kopik. De ha nincs szerencsém?...

A tízezres revízió óta ezek az újabb észrevételek:

Az indítómotort rövid időn belül perselyezni kell, és a benzintank pántjának rögzítő horga letörött. És volt még néhány dolog, amelyeket ugyan már az első időkben észrevettem, de előző kocsijaimon szerzett tapasztalatom miatt nem is próbáltam a műhelyekkel kiküszöbölteti. Ilyen például a karosszéria jó néhány részén a szigetelés hibája. És még egy megállapításom: a külső visszapillantó-tükör elhelyezése nem a legszerencsésebb, mert különösen hátraállított ülésnél nehezen használható. Jóllehet nekem nem sok bajom volt vele, mert a tükröt két hónap után letörték, és amilyent helyette készítettek — gyári újat ugyanis sehol nem kaptam —, az nem forgatható a legkedvezőbb állásba. Igaz, azóta már ezt is összetörték a „jó emberek"...

Ezek után összefoglalásom a kocsiról:

Igen jó motorikus tulajdonságokkal bíró, kényelmes, gyors, jó formájú kocsi, de az első futóművel és a vezérművel nekem, az „Elsőnek", sok bajom támadt. Még csak annyit, hogy 11 éve vezetek személygépkocsit, tehát ez az „első" kocsi nekem nem az „első" kocsim volt.«

Ez volt hát a levél, amelyet 1972. május 28-án keltezett az első Zsiguli tulajdonosa, aki záradékként

csupán azt kérte: segítsük megszerezni a vidéki szerviztől hiányzó kormányösszekötő-alkatrészeket. Mi viszont azt kértük, hogy ha van rá módja, hozza fel Pestre a kocsit, mert itt az Autóklub főtitkára készségesen felajánlotta, hogy műszaki állomásukon soron kívül elvégzik a műszeres vizsgálatot.

Erre június 9-én sor is került, de éppen amikor Villányból Pestre tartott Kurcz doktor a kocsival, annak útközben még egy kellemetlenül hangos hibája támadt: letörött a vezérműlánc feszítőrugója. Ettől ugyan mozgóképes maradt a kocsi, de megkértük a IV. Autójavító Lövőház utcai Zsiguli-szervizének embereit, hogy elsősegélyként — hiszen csak késő este jutottunk el oda — cseréljék ki a láncfeszítőt.

Azt hiszem, akkor a nagy kapkodásban nem is köszöntük meg sem az üzem vezetőjének, *Bagoly Bertalan*nak, sem munkatársainak, hogy zokszó nélkül és szinte rekordidő alatt csendessé varázsolták a kerepelő motort. Arra viszont már találtunk módot, hogy a Tröszt irányítóinak és az AFIT IV. Autójavító igazgatójának, *Szekszárdi Imré*nek köszönetet mondjunk a továbbiakra felajánlott segítségért. Egy másik napra ugyanis vállalták, hogy részben az Autóklub műszeres vizsgálatának jelzései, részben saját technológiájuk alapján rendbehozzák a kocsin mindazt, ami kifogásolható. Erre is sor került. És amíg *Szíjjártó Ferenc* ügyes kezei alatt szinte előttünk született újjá az elhanyagolt autó, volt alkalmunk általános érvényű tapasztalatokat is feljegyezni a Zsigulik gondozásáról. A Lövőház utcai szervizben *Sommer Géza* műszaki vezető, *Fodor József* csoportvezető, *Horváth Mihály* próbamester segítettek nekünk, hogy bővítsük ismereteinket.

És közben arról is sok szó esett, hogy bizony az „első" kocsinak sem így, sem úgy nem volt könnyű dolga. Tekintettel arra, hogy akkoriban elsőként érkezett a vidéki szervizbe, nem mondhatni, hogy ott túl nagy gyakorlattal nyúltak hozzá. És miután most volt alkalmunk hallani a villányi állatorvos rendszeres útjairól, néhány dolgon kevésbé kell csodálkozni. Az ő útjai ugyanis nemcsak a tanyákhoz, a gazdaságokhoz vezető irgalmatlanul poros vagy sáros utak, hanem az ottani kőbánya roncsoló törmelékeit is örökké magukon viselik. Ezek a kődarabok nem kímélik a motor olajteknőjét sem. És a doktor úr — akit nagyon megszerettünk már azért is, mert láttuk, hogy maga sem restellt a műhely embereivel együtt verítékezve segíteni a futómű szerelésén — most azt is elmondta, hogy az ő Zsigulijának bizony soha nem könnyű a sorsa. Ha ugyanis jobb idő van, akkor bizony ő motorral jár, és főként télen, illetve esőben és sárban hajtja csak a kocsit. Ha pedig hajtja, akkor nemigen tudja kímélni sem, hiszen ahová őt hívják, oda nagyon is várják érkezését.

És a sok-sok indítás! Erről találtunk egy receptpapírra vetett számjegyzetet is a kesztyűtartóban. Hát igen. Egyszer 233 kilométer 50 indítással, azután 340 km 80 indítással — s a papír túlsó oldalán hasonló adatok. De ez a cédula más tényekre is utalt. A mostoha körülmények között különösen előnyösnek látszó fogyasztásra. Különböző utak, szakaszok méréséről 8,29—8,58—8,76, de 7,62 liter/100 km-es benzinfelhasználásról olvastunk.

A motor működésére, kivéve a vezérműláncra — jobban mondva a láncfeszítőre — vonatkozó panaszt, nemigen lehet kifogás. Amikor az Autóklubnál végezték a vizsgálatot, a kompresszió nyomás mérőlapján is látható írás szerint 15 510 kilométernyi utat tett meg a kocsi, vagyis annak megfelelően járhatott a motor. És ez a mérőlap olyan nyomásértékek rajzát mutatja, hogy le a kalappal előtte! Tanítani lehetne, hogy ilyen egy egészséges motor diagramja. Igaz, 15 000 kilométer nem sok, de éppen a futómű jelzi, hogy ha valahol hiba van, az hamar megmutatkozik.

Amikor a Lövőház utcai szervizben hozzákezdtek a futómű javításához, az indítómotor perselyezéséhez, a tömítések korrigálásához — ez június 20-án volt —, addig már több mint 17 000-et futott ez az „első" Zsiguli. És július 8-án írt egy levelet *dr. Kurcz Árpád*, amelyben arról számol be, hogy a javítás óta különösebb észrevétele nincsen, illetve a por továbbra is bejut a kocsiba és a differenciálból hallani valami hangot, de eddig minden szervizállomáson azt mondták, hogy ezzel nem kell törődni. Így azután ő maga sem tulajdonít különösebb jelentőséget neki.

Hát — itt tartunk most. Ha mindent összegezünk, adva van a közismert futómű-téma, a vezérműlánc kérdése, és ennél a kocsinál az indítómotor-perselyezés, a karosszériatömítés, illetve a jelzett differenciálhang. És ha most nemcsak ennek az „első" kocsinak az életrajzát nézzük, hanem a többiekét is, amelyek szintén még az elsők közé sorolhatók, hiszen csak nemrégen futnak ilyen kocsik, akkor elég pontosan meg lehet határozni a tennivalókat is. Mindenekelőtt azt, hogy a futóművek beállítására nagyobb gondot kell fordítani, és ma már az sem megengedhető, hogy bármiféle alkatrész hiánya miatt illuzórikussá váljék ez a művelet.

Úgy érezzük, ide kívánkozik még az autósvilágban jól ismert mondás igazsága is: „Minden autó olyan jó, amilyen jó a vevőszolgálata". A vevőszolgálat pedig egyaránt gondja kell hogy legyen mind a gyárnak, mind a gyáriakkal szerződő műhelyeknek, vevőszolgálati állomásoknak. Amikor pedig az említett vonalakon kellő gondot fordítanak egy-egy autó zavartalan üzemének biztosítására, annak arányában csökkennek a vevőszolgálatra joggal számító autóvevő, vagyis az autótulajdonos gondjai. Ennek bizonyítására az itt leírtakban is megtaláljuk a negatív és pozitív példákat.

L. Gy.

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK JÚLIUS 21-ÉN

MOSZKVICS	**29 533**
MOSZKVICS Kombi	**88**
POLSKI-FIAT-1300	**8 275**
POLSKI-FIAT-1500	**3 242**
SKODA	**29 102**
SKODA Sport Coupé	**75**
TRABANT Limousine	**41 148**
TRABANT Kombi	**5 342**
TRABANT Hycomat	**817**
WARTBURG Limousine	**18 066**
WARTBURG de Luxe	**14 199**
WARTBURG de Luxe tolótetős	**441**
WARTBURG Tourist	**1 900**
ZAPOROZSEC	**4 547**
ZSIGULI (Budapest)	**13 819**
ZSIGULI (Debrecen)	**7 965**

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

AUGUSZTUS 6.
Bugac
Cegléd
Debrecen
Gyöngyös
Győr
Gyula
Kaposvár
Kiskunfélegyháza
Kiskunhalas
Miskolc
Nyíregyháza
Pécs
Szászvár
Szeged
Szentes
Székesfehérvár

AUG. 9., kedd
Szentlőrinc

AUGUSZTUS 13.
Baja
Balassagyarmat
Barcs
Békéscsaba
Debrecen
Mátészalka
Miskolc
Mohács
Monor
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pécs
Siófok
Szeged
Szombathely
Szolnok
Tata
Tatabánya
Veszprém
Zalaegerszeg

AUG. 14., hétfő
Dabas

AUGUSZTUS 20.
Dunaújváros
Orosháza

GUMI! GUMI! GUMI!

Szerencsére ezen a címen ma már nem a gumihiányról, hanem arról írhatunk, hogy az OGV Kereskedelmi Központ, illetve a Cordatic szaküzlet (Bp. VI., Nagymező u. 25.) legfrissebb tájékoztatása szerint a felsorolt kocsikhoz most különféle — keleti és nyugati — gyártmányú gumiabroncsok kaphatók.

KOCSITÍPUS	Eredeti méret
Austin Cooper	5.20—10
Mini—850	5.20—10
Mini—100	5.20—10
Austin 1100, 1300	5.50—12
BMW 700 LS, 700 LS Coupé	5.50—12
Morris 1100, 1300	5.50—12
NSU 1000, 1000L, 1000S	5.50—12
Opel Kadett	5.50—12
Renault 4—6	135—13
Moszkvics—426	640—13
Opel Rekord	640—13
Opel Olympia	640—13
Peugeot 204 de Luxe	135—14
Renault—16	145—14
Lancia Fulvia	145—14
Skoda S—100, MB—100	145—14
S 110	155—14
Fiat 1100, 1200 Cabrio	520—14
Fiat 2100	590—14
Fiat 2300	640—14
Renault 8, 10	145—15
Simca Ariane	165—15
Volvo 121, 122 S	165—15
Skoda Octavia, Octavia Super, Kombi, Felicia	590—15
Moszkvics—408	600—13
Wartburg—353, Tourist	600—13



FIAT 132

KÉT ÚJ MODELL: AZ 1600 BERLINA ÉS AZ 1800 SPECIAL

A két új Fiat-modell egységesen 132-es jelzéssel kerül ki a gyárból, és a karosszéria főbb elemei ugyancsak egyformák. A képen is látható, hogy inkább csak a díszítőelemek, a hűtőrács, a kerék dísztárcsái mutatják a különbséget. A 132/1800 mint *Special* típus szerepel az új programban, és annál nemcsak a gazdagabb felszerelés — mint például a gyárilag szerelt külső tükör —, hanem a nagyobb motor, a több teljesítmény, a nagyobb végsebesség adja a pluszt.

A két új Fiat-testvértípus a korábbi 125-ös, illetve a 125-ös Special utódjának tekinthető, és az újabb divatnak megfelelően a lágyabb, íveltebb vonalakat emeli ki.

A technikai előrelépést pedig ott is lemérhetjük, hogy amíg a régebbi 125-ös típus 1608 cm^3-es, 80/80 mm furat/löketű, 8,8:1 sűrítésű motorja 5600 fordulatnál 90 lóerőt tudott adni, a 132-es típus 1592 cm^3-es motorja 98 DIN lóerőt teljesít.

Ebben az ismertető leírásban nem térünk ki a 132/1800 Special részletezésére, arról mindössze annyit jegyzünk itt meg, hogy két vezértengelyes OHC motorja 1755 cm^3-es és 6000 fordulatnál 105 lóerőt ad, a kocsi végsebessége pedig — a gyári adat szerint — 170 km/óra.

A 132-es Fiatok különben a klasszikus építési módot képviselik, ami a metszeti rajzon jól nyomon követhető. Elöl, hosszirányban a négyhengeres, vízhűtéses, soros motor a tengelykapcsolóval és sebességváltóval, majd a kardántengely — itt három csuklóval — csatlakozik a hátsóhíd meghajtott kerekeihez.

A kocsi rugózása sem igen tér el az általánostól, hiszen elöl-hátul csavarrugókat alkalmaznak, magasan támasztott teleszkópos lengéscsillapítókkal. Hátul a klasszikus merevtengely, hosszanti vezetőkarokkal zárja le a szerkezeti egységet, amely mögött most feltűnően hátranyúlik a nagy csomagtartó, illetve az ütközési energiát elnyelő tér.

A lendületes vonalvezetésű kocsit kívánság szerint tudják automatikus nyomatékváltós kapcsolóval is szállítani, de az alapkivitel négyfokozatú, teljesen szinkronizált, kézikapcsolású sebességváltójához rövid, sportos kialakítású rúd tartozik.

MŰSZAKI JELLEMZŐK

(Az adatok az 1600-as Berlina alaptípusra vonatkoznak)

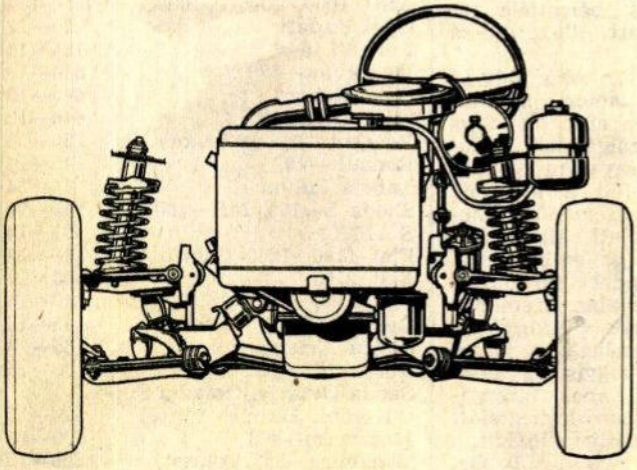
MOTOR: Négyhengeres, soros, vízhűtéses motor, furat 80, löket 79,2 mm, lökettérfogat 1592 cm^3. Kompresszióviszony 9:1, legnagyobb motorteljesítmény 98 DIN-LE 6000 f/p-nél. Függőszelepek két felső vezérlőtengellyel, bordázott műanyagszíjmeghajtással. Könnyűfém hengerfej, öt helyen csapágyazott főtengely. Weber, illetve Solex porlasztó, száraz légszűrő. A víztér űrtartalma 7,8 liter, a hűtőventillátor elektromágneses kapcsolóval működik.

ERŐÁTVITEL: Hátsókerék-meghajtás, rugótárcsás tengelykapcsoló, négyfokozatú, teljesen szinkronizált sebességváltó. Áttételi viszonyok: I. 3,667:1 — II. 2,1:1 — III. 1,361:1 — IV. 1:1 — hátrameneti fokozat 3,526:1.

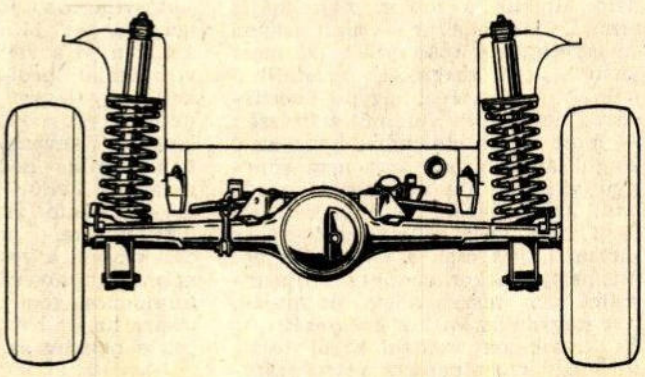
ALVÁZ ÉS KERÉKFELFÜGGESZTÉS: Önhordó karosszéria, elöl független kerékfelfüggesztés, hátul merevtengely, kétkörös biztonsági szervófék, mind a négy keréknél féktárcsák. Csigás és görgős kormányszerkezet. Az alkalmazható gumiabroncsok méretjelzése: 170 SR 13/175 SR 13.

MÉRETEK: Tengelytáv 256, nyomtáv elöl/hátul 131/132 cm. A kocsi teljes hossza 438, szélessége 164, magassága 136 cm. A fordulási kör átmérője 11 méter. A négyajtós, ötüléses kocsi üzemkész súlya (DIN) 1070 kg. Legnagyobb sebessége 165 km/óra.

A mellsőtengely-kialakítás mindegyik 132-es modellnél ilyen jellegű, a felső lengőkarokra támaszkodó rugókkal

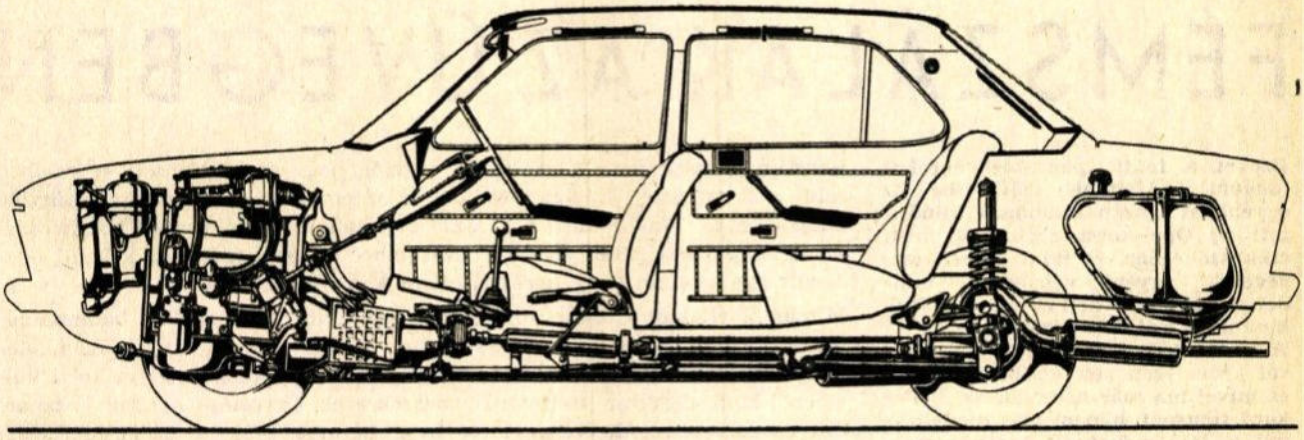


A konzervatív hátsóhíd a modern, magasan függesztett rugózással ugyancsak egységes az új 132-es Fiat-kocsiknál

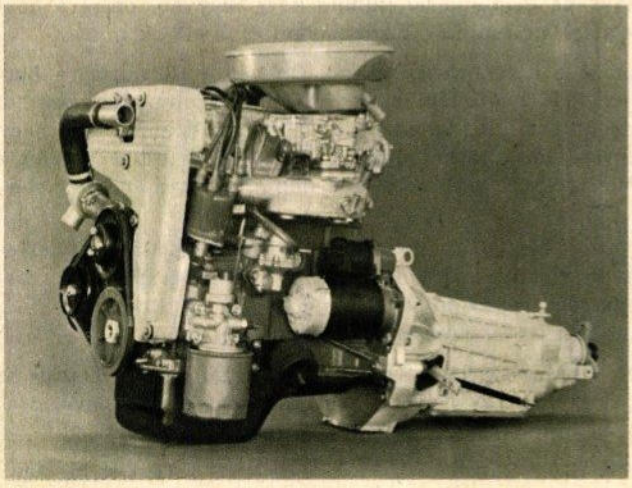




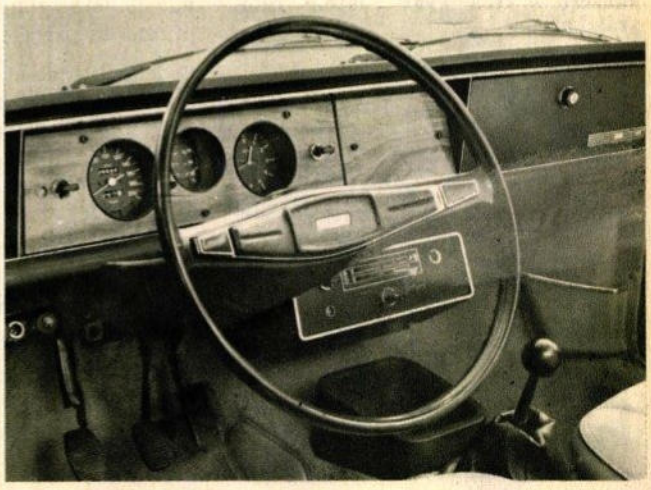
Ezen a képen feltűnnek a dominálló lágy vonalak, és megfigyelhető, hogy a hátsó ajtó az elsőnél jóval szélesebb. A kocsi elejének kialakítása azonban emlékeztet a korábbi 125-ös típusra. A metszetrajzhoz pedig csak annyit, hogy a pótkerék a csomagtér alján fekszik, míg a feltűnően nagy, 36 literes benzintank a csomagtartó jobb oldali falához kerül. És még azt is külön megemlítjük, hogy a kormányoszlopot két biztonsági csuklóval egészítették ki.



Ez a motorkép jól utal a vezérlés megoldására, a két vezértengelyre is, de takarja a blokk másik oldalához tartozó 770 wattos generátort. A többi szerelvény viszont hagyományos



Megnyerően egyszerűnek látszik az új műszertábla, a süllyesztett, tehát tükrözésmentesen beépített műszerekkel. A jobb oldali körben időóra ketyeg, de helyére fordulatszámmérő is kerülhet



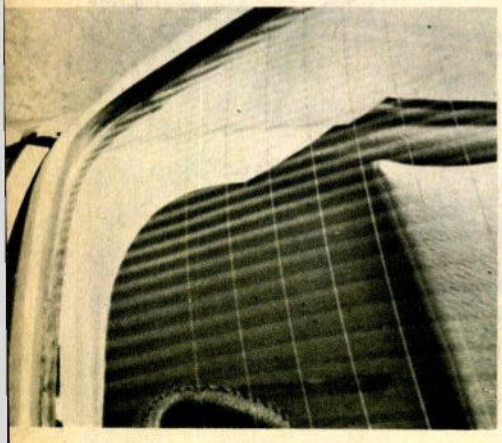


„... És az antennának sem örültem, amelynek fémszála újszerűen a szélvédő üvegébe van beépítve. Így a vétel sem lehet olyan tiszta, mint egy igazi antennával — legalábbis én így vélem —, és ha egy kő betöri a szélvédőt, akkor annak pótlása jóval többe fog kerülni, hiszen az üveggel együtt pusztul az antenna is. Különben nem volna rossz az ötlet, márcsak azért sem, hogy a világ hulligánjai ne törjenek le, ne hajlítgassanak meg annyi hagyományos antennát"

FÉMSZÁLAK AZ ÜVEGBEN

Ezeket a fenti „panaszos" sorokat londoni tudósítónk szőtte be az egyébként igazán kitűnőnek minősített új Opel-kocsi próbájáról írott cikk szövegébe, és mint egyéni észrevételt, egyéni véleményt, minden megjegyzés nélkül tolmácsoltuk lapunk ez évi 12-es számában.

A szélvédőüvegbe épített antennáról azóta igen sok kérdést kapunk, és mivel ma már nemcsak az új Rekord típusnál, hanem más modelleknél is találkozhatunk hasonló megoldással, úgy érezzük, a specialista nézetét is célszerű ismertetni erről a témáról. És itt mindjárt emlékeztetünk arra is, hogy ma már az autóüvegbe szőtt fémszálak nem ritkák, hiszen a hátsó ablakok páramentesítésére is sok gyár használ fűtőszálakat.



Sokszor panaszkodnak a gépkocsik vezetői, hogy meghatározott sebességen felül a kocsitestből kihúzott rádióvevő antenna kellemetlen sípoló-fütyülő hangot hallat. Más esetben a garázs bejáratába ütközik, esetleg kocsimosáskor a forgó mosókefék elkapják. Karambol esetén pedig a véletlenül odakerült gyalogosban vagy kerékpárosban komoly kárt okoz.

Mindettől eltekintve, akár kihúzható, akár motorral kihajtható botantennáról van szó — a legújabb ostorantennát nem is említve —, sajnos, a felelőtlen rongálásnak is ki van téve minden olyan antenna, amely a kocsi külsejéből kiáll. Gyakran visszatérő panaszok ezek. Orvoslásként csak jó tanács állt rendelkezésre, illetve a vezető figyelme arra, hogy — ha ez lehetséges — idejében és jól süllyessze az antennát a kocsitestbe. Akkor viszont a vétel nem lehetséges, mert a kocsi lemezborítása rendszerint túlságosan árnyékolja a vevőkészüléket.

A külső antenna rongálását sok amatőr úgy igyekszik elkerülni, hogy a kocsitető alá V-alakban húz ki két antennaszálat. Igaz, hogy ez az antenna kívülről nem rongálható, de nem sikerül mindig úgy, hogy ne rontsa a kárpitozás szépségét. A vétel sem mindig biztos a fent említett ok miatt.

Érdekes újítással lépett a nyilvánosság elé az Opel-gyár. Kívánságra botantenna helyett a szélvédő belső felületének szélébe vékony ezüsthuzalból álló, alig észrevehető antennát építenek be. A huzalt úgy méretezik, hogy az autórádió minden hullámsávjában jó vétel érhető el. Értesülés szerint a vétel minősége azonos, sokszor még meg is haladja a botantennával elért eredményt.

Ezzel sok gépkocsivezető régi óhaja teljesül. Olyan antenna áll rendelkezésre, amely a gépkocsi vonalvezetését nem zavarja, és a jármű egész élettartama alatt semmit sem veszít jó vételtulajdonságaiból. Ezenkívül nem rontja a kocsi formai hatását, és nincsen kitéve rongálásnak sem.

És ha egy kő betöri a szélvédőt? Igaz, hogy akkor azzal együtt pusztul az antenna is, de tény, hogy maga a szélvédő-üveg jóval értékesebb, jóval drágább eleme az autónak, mint maga a beépített antennaszál.

Tömösi M. Jenő

A MERCEDES „ESF" KOCSIK



GONDOLATOK ÉS MEGJEGYZÉSEK A BIZTONSÁGRÓL

A biztonságos autókat, illetve az ilyen jellegű modellekkel foglalkozó, Washingtonban rendezett konferenciát ismertető legutóbbi cikkeinkben már szóba került az „ESF" jelzés is. A német nyelvterületen rövidítik így az „Experimenter Sicherheits Farzeug", vagyis a kísérleti biztonsági jármű fogalmát.

A *Mercedes-Benz ESF—05*, valamint a legújabb *ESF—13* jelzésű kocsikról is találtak már két képet és néhány adatot olvasóink az AM hasábjain.

Az előzetes közlések folytatásaként most több érdekes részletét kívánjuk leírni a nagy figyelmet keltő 13-as kísérleti kocsinak, amelynek létrejöttét a gyáriak igen messzire vezetik vissza. Jóval régebbre, mint 1971 októbere, amikor is a második nemzetközi ESF-konferenciát rendezték, ahol már látható is volt egy Mercedes-Benz modell.

Akkor kilenc országból az autóipar több mint félezer szakembere adott egymásnak találkozót az NSZK-beli Sindenfingenben, hogy megvitathassa a gépkocsik, illetve az autózás biztonsággal összefüggő kérdéseit.

Ott ugyan csak egyetlen biztonsági autót, a Mercedes ESF—03 kísérleti típusát mutatták be, de nem kétséges, hogy akkor már a többi gyár is készült az 1972-es, június 2-án lezárult washingtoni konferenciára, amely ebben a témakörben a harmadik tanácskozás volt.

A Daimle-Benz Művek szóvivői viszont a múlt évben hangsúlyozták, hogy a Mercedes biztonsági kísérletek négy évtizedes múltra vezethetők vissza. Az akkor kiadott tájékoztató — külön említve az úgynevezett aktív, valamint passzív biztonsági területeket — a felsorolást az 1931-ben tervezett 170-es típusú Mercedes-kocsival, illetve annak elöl és hátul alkalmazott lengőtengelyeivel kezdte...

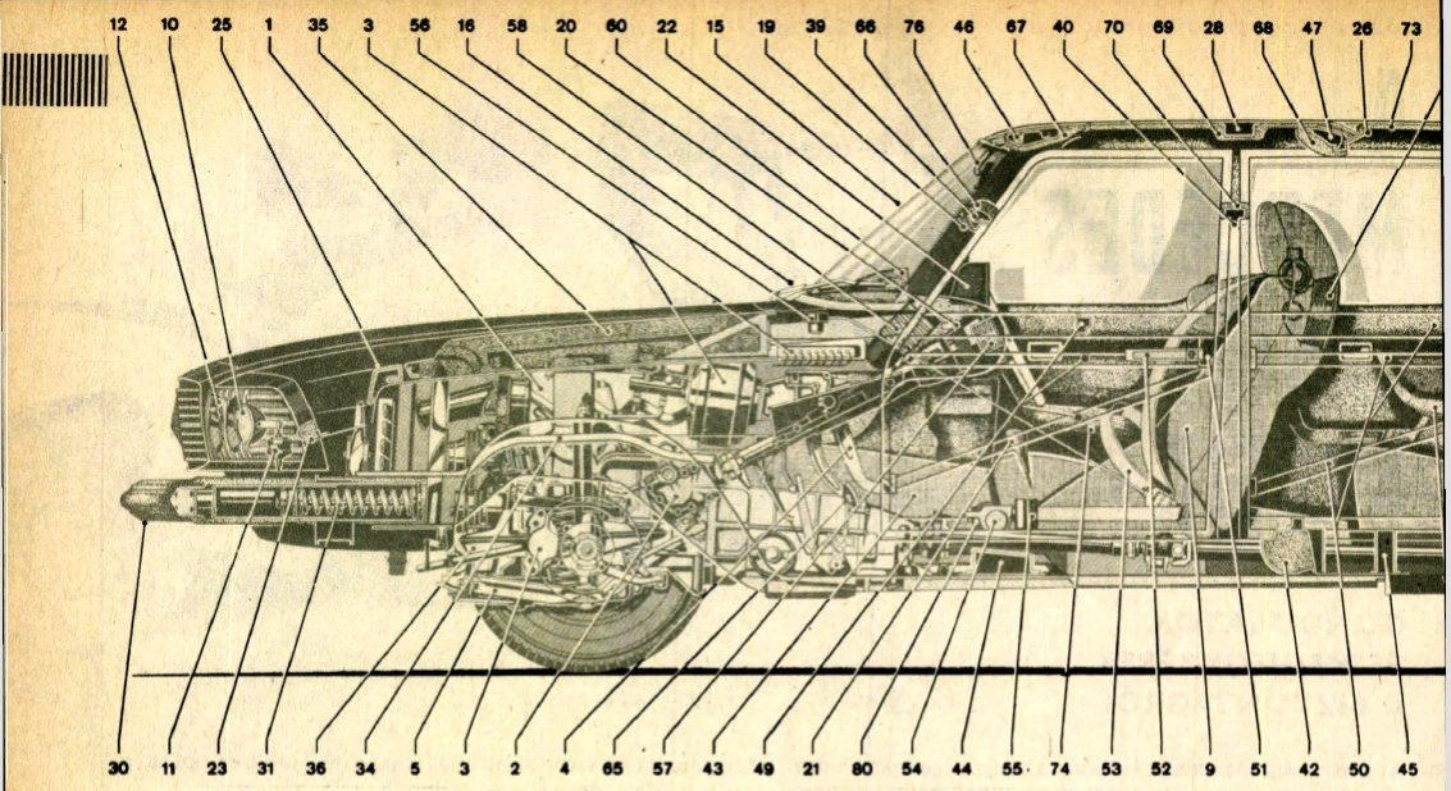
Azután szép sorban utaltak a fékdobok hűtésére, a kettős hatású lengéscsillapítók bevezetésére, a már 1938-ban alkalmazott kísérleti kétkörös, szervóműködésű biztonsági fékre, de az aktív biztonság rovatába vették az ugyanakkor szériásított négyfokozatú, teljesen szinkronizált Mercedes-sebességváltót is.

A későbbi évek modelljeit említve, utaltak a torziós stabilizátorok, a biztonsági ajtózárak, az úgynevezett Duplex-fékek rendszeresítésére, majd az 1951-ben szabadalmi védettséget is nyert, különleges biztonsági karosszériára. Ennél a megoldásnál dolgozták ki a merev, ellenálló középső magot, vagyis a védett utasteret, és az ütközési energiák elnyelését szolgáló, „gyűrődő" első és hátsó zónákat.

Ebben az időben már igen élénken foglalkoztak olyan ütközési vizsgálatokkal, mint amilyenről a címsorok melletti karambolos kép is készült. A képről csak annyit, hogy a törött kocsiban bábukat helyeztek el, a szabadalommal kapcsolatban pedig szívesen említjük meg, hogy a magyar származású *Bela Barenyi*, vagyis Barényi Béla nevéhez fűződik, aki évtizedek óta aktív részese, illetve egyik irányítója a Daimler-Benznél folyó eredményes karosszériatervezésnek.



Sok-sok hagyományos építésű Mercedest törtek össze bábukkal a kísérleti pályákon — és sajnos, élő emberekkel is számos autóbaleset történt —, amíg kialakították az eddigieknél nagyobb biztonságot ígérő ESF 13-as modellt. Természetesen ebben a kivitelben nem kerül futószalagra, de az biztos, hogy sok részletét tudják hasznosítani a következő szériakocsiknál is. A feltűnő festés és a hátsó üveg előtti védőháló bizonyára hamarosan látható lesz más kocsikon is



Nem látjuk szükségesnek e nem sajtó számára készült metszeti kép mind a 80 pontjának részletes elemzését. A figyelmes szemlélőnek, az autósembernek anélkül is sokat mond. A 3-as jelzésű MB/Teldix-ABS szisztémájú fékszerkezetre, a 11-es pneumatikus fényszóróállítóra, a 26-os, gumiból készült esőcsatornára külön is felhívjuk a figyelmet. A 30—31-es számozású puhabetétes, illetve teleszkopikus rugózású vészhárító sem lehet ismeretlen lapunk olvasói előtt

Az pedig tény, hogy napjaink biztonsági autóinál a legnagyobb figyelmet éppen a karosszéria, vagyis annak újszerű külső és belső kialakítása kelti. Ez lemérhető az érdekelt kísérletezők által kiadott kép- és rajzanyagokból is...

A Daimler-Benz jelentése is kiemeli az 1953/54-es éveket, amikor áttértek az önhordószerkezetes karosszériák gyártására, amelyekbe azóta, fejlesztésük során számos új anyagot, új konstrukciós elemet ültettek át. Közben természetszerűen a futóművek sem maradtak változatlanok. Életképes lett az egycsapszeges függesztett lengőtengely, tökéletesítették a kormányszerkezeteket — hétköznapi lett a szervókormány, és gyakori a kormányoszlop, illetve a kormánykerék párnázása. Nem ritkaság a nívószabályozó szerkezet sem. A fékhatás javítására mind több modell kap tárcsaféket, blokkolásgátlót, s ezeknek még újabb, kombinált változataival most kezdünk ismerkedni.

Beszélhetünk még az ülésekről, a biztonsági övekről és a műszerfalak kialakításáról, a klímaszabályozásról és ma már az utastérben működő ionizátorról is.

Ezek közül egyik sem marad ki a Mercedes-kísérletek listájáról, de az ESF—13-nál már az ütközéskor automatikusan felfúvódó légzsákról, a rugóbetétes ütközőről is sokat hallani.

Nem kétséges, hogy az előírásoknak megfelelően olyan személyautót tervezni, amelyik akkor is biztosítani képes utasainak épségét, ha 80 km/óra sebességgel falnak vagy oszlopnak ütközik, illetve kétszeres felborulás után sem roppan össze — nem könnyű mesterség. És ami nagyon kérdéses: minden megoldható-e olyan áron, hogy a jövő biztonsági autója piacképes maradjon.

És bizony, itt kezdődnek az ellentmondások. Az USA közlekedési minisztere, *A. Volpe* szerint: *„A biztonságból nem szabad luxuscikket csinálni..." Georg Leber*, az NSZK közlekedésügyi minisztere pedig éppen az első Mercedes ESF-modell bemutatásakor mondta, hogy a kocsi gyártása ebben a formában — magas ára miatt — lehetetlen...

Az amerikai *Ford* is kijelentette, hogy ha az állam megköveteli a tervezett biztonsági berendezéseket — pedig ezek még nem a legszigorúbbak lennének —, máris minden kocsinál minimum 140 dollárral emeli az árakat. Nem érdektelen azt sem ide írni, hogy amikor a Mercedes-gyár vezető stilisztája, *Karl Wilfert* megpillantotta az egyik amerikaiak által tervezett biztonsági monstrumot, nagyon csodálkozott. Erről a találkozásról nem félt kimondani: *„Megijedtem, amikor meglátam..."*

Nos, a Daimler-Benz tervezői valóban többet törődnek az esztétikával is, hiszen a korábbi 05-ös modell fekete orrmányát, vagyis az ijesztően előrenyúló, harmonikaszerű ütközőt már nem alkalmazták az újabb ESF 13-as prototípusnál, mint ahogy más, túlzottnak tartott dolgokat sem ismételtek itt meg.

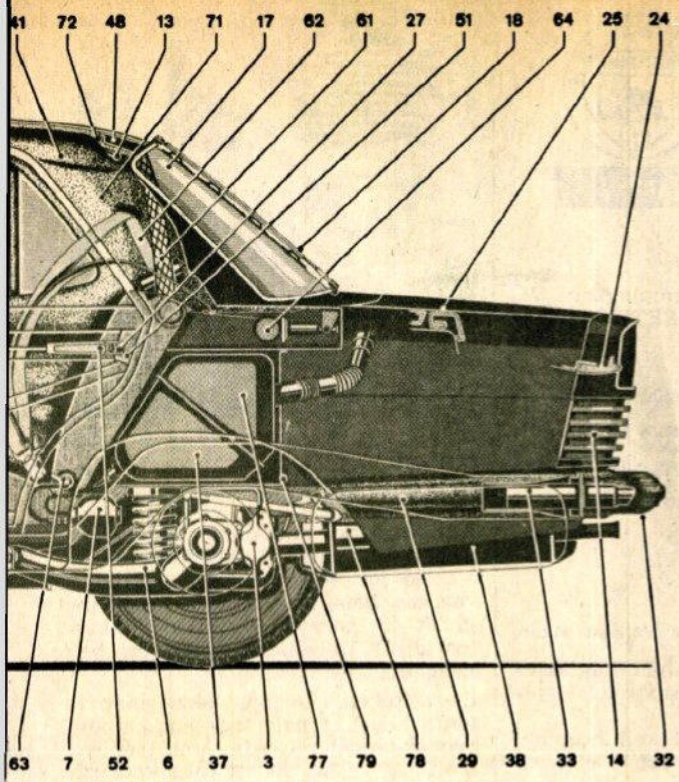
És még várható, hogy sok-sok más ma tárgyalt téma jut az elfelejtés sorsára. Például a most nagyon is felfújtnak mondható kérdésről, az utastérben elhelyezett kísérleti légzsákról így vélekedik *Henry Ford: „A légzsák több ember halálát okozhatja, mint ahányat megmenthet"*. De a biztonsági öv szerinte is biztonságot jelent.

*

Úgy véljük, nem árt tudni, milyen nézetek vannak kialakulóban, amikor az autózás jövőjéről világszerte folynak a viták. Ha több tény ismeretében akarjuk tanulmányozni bármelyik ESF, ESV, ESC vagy VESC jelzéssel szereplő biztonsági modellt, helyesebben tudjuk mérlegelni a realitásokat.

Néhány ilyen kulissza mögötti hang sejteti azt is, hogy mi juthat tovább, és mi maradhat le egy sériatípusnál mindabból, amit például Mercedesék új ESF kocsija mutat.

Liener György



Ennél a rajzrésznél a hátsóhíd fölé került benzintankra utalunk, no meg arra, hogy ütközésnél automatikusan elzáródik a motor felé vezető benzincsőben a tüzelőanyag útja



A képen nem könnyű észrevenni, de egy kis böngészés után megfigyelhető, hogy a lámpaüvegekhez fvelt karú törlőlapátokat szereltek



Az 523,5 cm hosszú, 179,6 cm széles és terhelés nélküli 143 cm magas, mintegy 2100 kg önsúlyú és 400 kg-mal terhelhető ESF—13 Mercedes-modell legtöbb érdekessége az utastéren belül található. A kormánykerék kialakítását főként azért említjük külön, mert ezt a mintát először a három- és négytárcsás Wankel-motorokkal épített Mercedes-Benz kísérleti sportkocsiknál láthattuk először. Az itteni hárompontos rögzítésű biztonsági öv pedig azért is érdekes, mert olyan megoldású, hogy amikor a kocsiajtó bezáródik, a bent ülő vezető és utas szinte automatikusan becsatolódik. Maga a műszerfal és a műszerfal kapcsolóinak elhelyezése külön tanulmányt érdemel ennél a 2778 cm³-es, 140 DIN lóerős, V/6-os benzinbefecskendezős motorral szerelt, ötszemélyes biztonsági autónál, amelynek végsebességére azonban nem tér ki a gyári ismertetés

MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

A BALATON VÁRJA A MOTOROSOKAT

Augusztus 18—20. között Fonyód-Bélatelepen, a Napsugár kempingben: VI. NEMZETKÖZI TÚRAMOTOROS TALÁLKOZÓ és III. NEMZETKÖZI BALATON MZ—SIMSON RALLYE.

PROGRAM:

18-án: 12 órakor: ünnepélyes megnyitó — 16.30 órakor: Tréfás vetélkedő — 20 órakor: MZ—Simson bemutató, vetítés

19-én: Délelőtt fürdés, szabad program — 12 órakor: Nevezések lezárása a tájékozódási versenyre — 14 órakor: Motoros tájékozódási verseny — 18 órakor: Műszaki és Kresz-vetélkedő — 21 órakor: A mozgósítási és ügyességi versenynevezések lezárása — 22 órakor: Tábortűz

20-án: 8.30 órakor: Motoros ügyességi verseny — 12 órakor: Eredményhirdetés, díjkiosztás, a találkozó ünnepélyes bezárása.

SZERVIZSZOLGÁLAT:

MZ—Simson: 19-én: 9—12 és 14—17 óráig
Pannónia-szerviz: 19-én: 9—12 és 14—17 óráig
20-án: 9—12 óráig

A szervizszolgálat idején a Csepel Jármű- és Műszaki Kereskedelmi Vállalat alkatrész-árusítással áll a klubtagok rendelkezésére.

A találkozón részt vehet minden motoros, a versenyeken azonban csak szervezett, egyesületi tagok indulhatnak. A versenyen mindenki saját felelősségére indul. A Kresz szabályainak betartása kötelező!

A résztvevők saját sátrukban szállnak meg, amit magukkal kell hozniok. A táborozók ellátását jól felszerelt ABC-áruház, büfé, önkiszolgáló étterem biztosítja. Üdítő italok rendszeresen kaphatók.

Költségek: Sátorhely személyenként 15 Ft — Üdülőhelyi díj személyenként 2 Ft — Motorkerékpár után 5 Ft — Személyautó után 10 Ft a napidíj.

A mozgósítási verseny értékelése a klubok által mozgósított tagok számának, a megtett kilométereknek és a klubok 1971. évi létszámának arányában történik.

A vetélkedők és versenyek helyezettjei a rendező szervek és a felajánló vállalatok értékes díjait kapják. A tábortűznél a résztvevők között motorkerékpár-alkatrészeket sorsolnak ki .

DUNÁNTÚLI MOTOROS TALÁLKOZÓ

Az Országos Motoros Bizottság találkozóra hívja a Dunántúl — Vas, Zala és Győr-Sopron megye — motorosait.

Szeptember 1—3-ig Szombathelyen a kempingben kerül sor a Dunántúli Motoros Találkozóra. A rendezőség várja azokat is, akik még nem szervezett klubtagok, de érdeklődnek a motorosok összefogása iránt.

Szállás hétvégi faházakban, vagy saját sátorban! Hétvégi faház igényelhető a Magyar Természetbarát Szövetség, Bp. V., Rosenberg házaspár u. 1. címén (4 ágyas szobában 20 Ft, 3 ágyasban 30 Ft naponta, személyenként).

A programból. Tájékoztató a motorosklubok tevékenységéről, külföldi és belföldi túráiról; — ügyességi verseny; — vetélkedő Kresz- és műszaki ismeretekből.

Motorosaink a Tátrában

A Szlovák Turista Szövetség július elején motoros turisták és kempingezők találkozóját rendezte meg Tátralomnicon, a legújabb kempingben. Hazánkból több mint 50 motoros és autós turista jelent meg, így az OMB képviselői örömmel vették át a rendezőségtől a legnagyobb létszámmal megjelenő külföldi csoport részére kiírt oklevelet.

A motoros tájékozódási versenyben is eredményesek voltak a magyarok: a 3—4—5. helyet *Tamási Gyula, Sipos József* és *Tasi László* (Siroki Vasas), a 7. és 10. helyet pedig *Liza Pál* és *Lizák József* gyöngyösi motorosok szerezték meg.

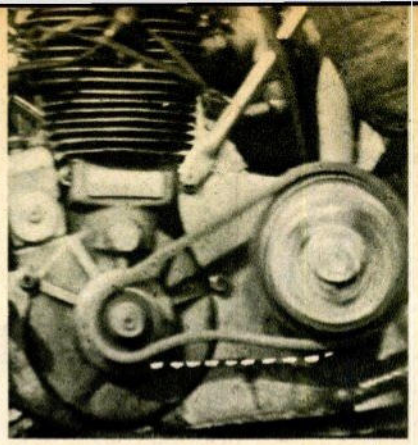
A FERENCVÁROSI MOTOROS KLUB HÁZATÁJÁN

A IX. kerület szívében, a Czuczor utcában működik a környék fiatal túramotorosainak pinceklubja. Ez a pince, amelyet oly nehezen sikerült megszerezni, évekig kihasználatlanul és sötéten tátongott — s most friss élmények szerzésére alkalmas. Halványzöldre festett boltíves falai között három helyiség is van, és több mint negyven motorosnak nyújt otthont. A legnagyobb helyiségben klubfoglalkozások: Kresz-vetélkedők, szaktanácsadások, túramegbeszélések folynak, a másik két kisebb helyiség pedig motorgarázsnak és barkácsműhelynek van berendezve. A zöld-fehér motorosklub 1971-ben alakult. Több mint fél évig az utcán voltak, a Bakáts téren tartották összejöveteleiket, a környező házak lakóinak legnagyobb bosszúságára. Végre az MTS segítségével megkapták, pontosabban bérelik e helyiséget. A lelkes fiatalok saját erőből napok alatt rendbehozták az elhanyagolt pincehelyiséget és ma már kedvükre bűvölhetik itt motorjaikat.

Takács Ferenc, a Motorosklub vezetője elragadtatással beszél fiatal motorosairól, közben szerényen elhallgatja, hogy egyszemélyben ő itt a mindenes. Klubnapot szervez, motort javít, túrára megy, s mindezt azért, mert szereti a motort, és megelégedéssel tölti el, hogy a klubtagság itt nagyon jól érzi magát.

A jó klubélet eredménye természetesen az, hogy a ferencvárosi motorosok az utóbbi hónapokban egyre többet hallattak magukról. Általános elismerést váltott ki, hogy egy fegyelmezett motoroscsoporttal, március 15-én részt vettek a váci 48-as emlékmű koszorúzásán. A verőcei országos találkozón az FKBT által meghirdetett közlekedési verseny díjait az ő motorosaik aratták le. Különböző terepügyességi versenyeken is számos helyezést értek el. Rendszeresen járnak a Farkasvölgybe a crosspályára, ahol igazi terepviszonyok között gyakorolják a motorozást.

BALOGH ZOLTÁN



Ha a lánc beszélni tudna

Régi, szirupos műdalnak, vagy valamiféle kriminek is lehetne a címe a felső sor — pedig egészen másról van szó. Igen, az Ön motorkerékpárjának a láncáról (egyes esetekben láncairól) szeretnénk e helyen beszélgetni.

Bevezetőként kérjük, nézze meg a fenti képet, amely egy salakmotor primer-láncát mutatja, amint éppen „ostorozva" fut. És itt még kedvező a szegény lánc helyzete, mert nincsen terhelés alatt, azaz nem kell húznia. Könnyen mondhatná most a kedves motoros, hogy ez a példa sántikál, hiszen itt versenygépről van szó. Nos, az ellenvetésnek csak a második fele igaz, ugyanis a képen látható két lánckerék közötti távolság lényegesen rövidebb, mint az utcai motorkerékpároknál a sebességváltó és a hátsó kerék közötti táv, azaz a lánc lógási lehetősége sokkal nagyobb, mint a példának bemutatott salakmotornál.

Most pedig vonjuk le a hasznosítható tapasztalatot. Elsősorban is rendszeresen ellenőrizzük a lánc helyzetét, állapotát. A lánc élettartamára döntően fontos, hogy

1. vonalban fusson a lánc, azaz a meghajtó és a meghajtott lánckerék síkja „takarja" egymást, mert már a legcsekélyebb oldalirányú eltolódás a lánccsapok gyors tönkremenéséhez vezet;
2. a lánc ne legyen feszes, de ne is lógjon a két tengely között; középen mérve mintegy 20 mm felle mozgást engedélyezzünk a láncnak. Ez alkalommal — ha száraz és tiszta — ápoljuk le a benzinkutaknál és a szaküzletekben kapható Áfor lánczsírral. A tokozatlan láncot petróleumos fürdőben tisztítsuk meg a szennyeződéstől, és csak e fürdő után ápoljuk le a zsírral.

Rosszul takarékoskodik, aki a kopott, megnyúlt láncot nem cseréli ki újra, mert a megváltozott szemtávolságú lánc tönkreteszi, meghorgosítja mindkét lánckereket, és ennek nyomán megduplázódik a javítási költség.

(Különösen most, a túraidény alatt gondoljon motorjának láncára; még rövid útra se induljon el meghosszabbodott lánccal!...)

SZÉP TERVEK CSEPELEN

Export-P20 Párizsba és Münchenbe

Az egész világon nagy üzlet lett a motorkerékpár. Ezt már jó néhányszor megírtuk. A nyugati országok autószalonjainak csillogó kirakataiban megjelentek a sokhengeres, drága, luxus motorkerékpárok is. (Áruk vetekszik a négykerekűekével.)

Ennek a hullámnak fodrai kicsapódnak Csepelre is, ahol egy francia és egy nyugatnémet cég megrendelésére éppen ottjártunkkor készítették elő szállításra az első sorozat P20-ast. Ezenkívül előrehaladott tárgyalások folynak egy olasz céggel, amely P20 motorokat akar vásárolni. Amennyiben a magyar próbamotorok megfelelnek, akkor egy itáliai márkajelzéssel kerülnek majd forgalomba a csepeli kéthengeresek. Erről és sok egyéb fontos kérdésről beszélgettünk a gyártmányfejlesztési osztály vezetőjével, *Szente Gyula* konstruktőr-mérnökkel.

— Legnagyobb problémánk a sajnálatos munkaerőhiány — panaszolta elsőként. — *Többek között erre vezethető vissza a pannóniások jogos kifogása, az alkatrészhiány. Tudom, a motorosok mit sem törődnek a bennünket szorongató exportkötelezettségeinkkel, amelyektől pedig a gyár léte függ. A mi osztályunk is létszámgondokkal küzd, ennek ellenére rövid idő alatt több új modellt terveztünk. Tudom, az AM olvasói számon tartják munkáinkat, ennek ellenére szabadjon felsorolni ezeket. Az elmúlt öt esztendőben elkészült néhány prototípus alakjában az egyhengeres 125-ös és 175-ös, a kéthengeres 350-es, valamint a legújabb egyhengeres, a T250. Időközben módosítottuk a P20-at, és elkészítettük a stabilmotort, amelyet azóta már sorozatban gyártunk; igaz ugyan, hogy a keresletet nem tudjuk kielégíteni.*

Tervünkben szerepel egy újabb típus, a P250, amelynek futóműve a 350-esből származik majd és a P20 továbbmódosított motorja lesz az erőforrása. A közelmúltban mutattuk be a kereskedelem képviselői előtt a legújabb egyhengeres T250-es modellünket, amely ugyan általános tetszést aratott, de egyben az volt a kívánság, hogy ne vegyük le a programról a T5 és a P10 gyártását. Kérdem én: hol van az a gyár, amely ennyiféle típust képes, aránylag kis darabszámban, gazdaságosan előállítani? Igaz, a japánok gazdag típusprogrammal rendelkeznek, de ne feledjük, hogy ők hatalmas mennyiségben gyártanak. És még valamit: Japánban nincs munkaerőhiány.

Jelenleg három típust gyártunk: a T5-öt, a P10-et és a P20-at. Úgy tervezzük, hogy a két régi egyhengeres szerepét átvenné a T250, amely a Budapesti Nemzetközi Vásáron nagy közönségsikert aratott és a P20 helyére a kéthengeres T250-es kerülne. Ez utóbbira azért is lenne szükség, mert a szovjet kereskedelmi partner, amely a legnagyobb külföldi átvevőnk, kéthengeres motorokat kíván. Nos, ehhez a nagyszériagyártáshoz jelentős gépi beruházásra lenne szükségünk. Mindezt megértette a trösztünk, és már megkezdték az igények felmérését. Amennyiben megkapjuk a szükséges munkagépeket, automatákat, akkor a fent említett típusok mellett talán beiktathatjuk a P350 gyártását is.

*

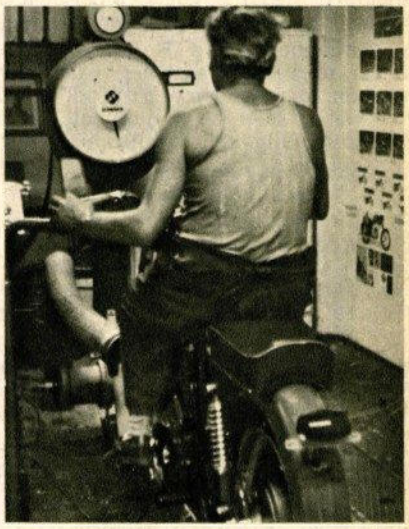
A gyári séta során rövid látogatást tettünk a nagy múltú kísérleti műhelyben is, ahol az egykori versenyző, *Bába Antal*, az aranykezű szerelő készíti elő a 24 órás Bol d'Or versenyre a kiszemelt három motort. Hogy mit fognak tudni ezek a P20-asok? — *Semmi különöset...* — mondta *Bába Antal*. — *Csak éppen zokszó nélkül kell kibírniuk az egy nappali és az egy éjszakai száguldást.*

És ez nem is lesz csekélység.

— ergyé —

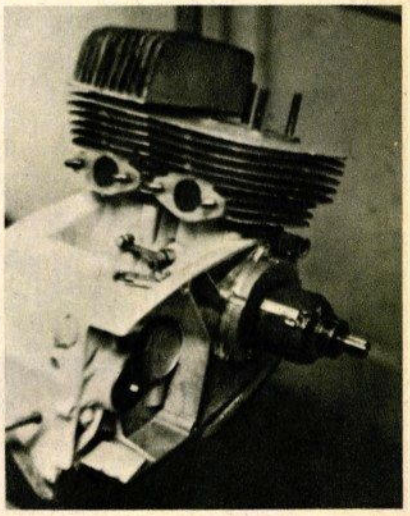


Részlet a szállításra váró, vörösre fényezett „francia" P20-asokból. A megrendelés szerint első sármentőt ott kapnak, s a forgattyúsházat feketére festették



Teleki Károly, az egykori versenyző fékezi a nagy Schenk-padon a „franciákat" — és mindegyik leadja az előírt teljesítményt

A másik volt versenyző, Bába Antal bűvöli azt a három P20-ast, amelyik a Bol d'Or versenyen fog — reménlhetőleg — száguldani





A sebességmérő és az elektromos meghajtású fordulatszámmérő között szerénykedik a töltést jelölő piros és a távfénnyel együtt égő kék ellenőrzőlámpácska



Több mint félmillió embert érdekel

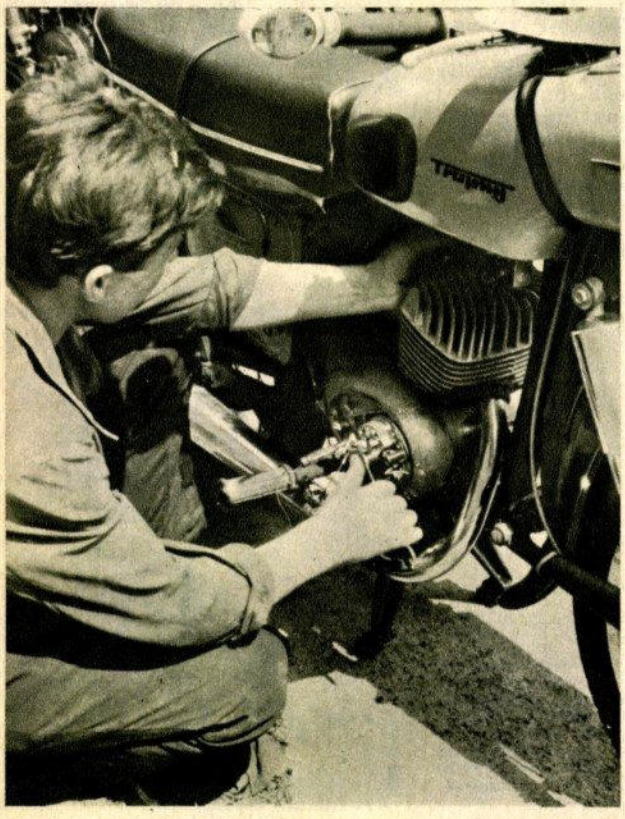
Ez a felső nyitókép — az „előszobázó" járművekkel — hűen tükrözi a főváros (és valószínűleg az egész ország) motorkerékpárszerviz-, illetve javítóműhely-helyzetét. Nemcsak nagyon kevés, hanem szűkre méretezett az a meglevő néhány telep, amelynek több mint félmillió motoros igényét kellene kielégítenie. Kellene...

A lehangoló kép a Hungaroszerviz Ktsz pesterzsébeti, Lázár utca 2. sz. alatti új — tavaly ősszel megnyílt — telepén fogadja a motorost, aki az úgynevezett kötelező szervizre hozza be a még jótállás alatt levő járművét. Vajon meddig kell várnia, amíg sorra kerül?

A kérdésre a részleg vezetője, a szakma régi és megbecsült tagja, *Csík Géza* felel.

— Van úgy, hogy két óra múlva már kapun kívül van az ügyfél, de lehet, hogy négy órát is várnia kell. Napi 30—40 szervizt végzünk, de volt már 60 is. Mi csak annyi türelmet kérünk ügyfeleinktől, amennyit tőlünk kapnak. Aztán még azt is kérjük, ne változtassák meg motorjukon az általunk beállított gyújtást, mert mi ezt műszerrel végezzük. Szerelőink, akikkel már 12 éve együtt dolgozom, valamennyien munkájuk mesterei, kiváló szakemberek, és ha meghallgatják a motor hangját, vagy ránéznek a kipufogócsőre, tudják máris, melyik szerszámmal, hová kell nyúlniok. Megkönnyíti helyzetünket, hogy csak az MZ, Simson, Komar és Riga márkák tartoznak hozzánk. Az évek folyamán „kitapintották" az egyes modellek gyenge pontjait, ezért aztán tényleg nem boszorkányság a gyors hibamegállapítás, illetve a javítás.

Csalhatatlan műszerrel állítják be a gyújtást. De sajnos, nem a munkapadon a műhelyben, hanem a betonozott udvaron — guggolva — mert a műhelyben már nem volt talpalatnyi hely...



A maszek javítók sorának ritkulása is növeli nálunk a zsúfoltságot. Mind több motoros keresi fel a szövetkezeti ipart, mert nemcsak megbízhatóbb a munkánk, de alkatrészellátásunk is kedvezőbb. Nálunk például mintegy félmillió értékű a raktár, noha az alkatrészbeszerzéssel nekünk is vannak problémáink. Ha meghalljuk, hogy valamelyik vidéki szaküzletben kurrens árut lehet kapni, bizony kocsiba ülünk, és hozzuk azokat ügyfeleinknek. Évente sok ezer motorkerékpárt szervizelünk, illetve javítunk, természetesen új alkatrésszel.

Nem dicsekvésből mondom, de számtalan ügyfelünk távoli vidékekről hozza fel hozzánk motorját, ámbár városukban is van javító, ahol talán a nálunk fizetendő 57 forintos órabérnél olcsóbban dolgoznak. Persze, a garanciális munkáért nem fizet az ügyfél.

Most a nyári szabadságidőben kevesebben vagyunk, pedig éppen ilyenkor, amikor a motorcsónakosok is hozzánk fordulnak segítségért, az eredeti 13 szakmunkáslétszámunk is kevés, akárcsak a műhelyünk területe, amelyen már alig tudunk mozogni.

A telket és a motorkerékpár-javítás céljaira tervezett épületet a kerületi tanácstól kaptuk. További terjeszkedésre azonban nincs lehetőségünk, mert körül vagyunk építve. Azt is beszélik, hogy szanálják ezt a környéket, könnyen lehet, hogy meg kell itt szüntetnünk a működésünket. Csakis a munkatársaim igyekezetének köszönhető, hogy a végzett munkára nincsen panasz, mert ilyen zsúfoltságban képtelenség rendet tartani. Csaknem büszke vagyok arra a két-három panaszoslevélre, amely évente érkezik a vezetőségünkhöz...

Nem azért mondom, mert telepünk túlterhelt, hanem mert a motorosok valóban mostohagyermekek, ami a karbantartást és a javítást illeti. Arról nem is akarok szólni, hogy mit jelent számukra az alkatrészbeszerzés. Vonatkozik ez elsősorban a vidékiekre. Bizonyára kisebb lenne a nyomás a javítóiparra, ha az ügyfeleink megkaphatnák a szaküzletekben a szükséges alkatrészeket, amelyeket saját kezűleg építenének a motorjukba. Hiszen a motorosok nagyobb hányada ügyes kezű barkácsoló.

*

Teljes egészében megértjük a már 30 esztendeje a motorosokat szolgáló *Csík Gézát*, aki ebben a kaotikus helyzetben nem is tudhat nagyobb rendet teremteni és folyamatosabb munkát végezni.

További újabb és nagyobb szervizekre van szükségük a motorosoknak!

R. Gy.

Itt így közlekedjünk!

A teherautó-vezetőket minden bizonnyal még ma is élénken foglalkoztatja az ő járművüket érintő forgalomkorlátozás bevezetése, illetve további kiterjesztése. Erről legutóbbi számunkban tájékoztattuk olvasóinkat. Azóta minden bizonnyal sokan rájöttek arra, hogy akinek nincs dolga a belső városrészekben, legjobban teszi, ha ezt a területet a gyűrű alakban futó utak valamelyikén „nagy ívben" elkerüli.

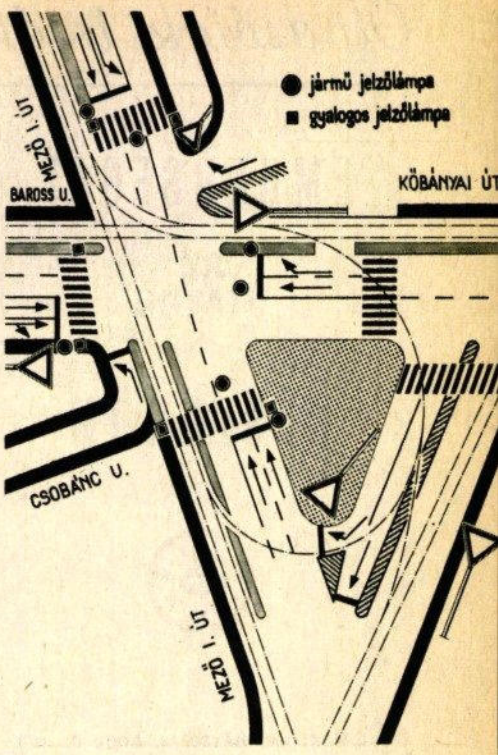
A legkülső ilyen körút: a Fehér út—Nagy Lajos király útja. Ennél azonban sokkal kedvezőbb vezetésű a beljebb fekvő Könyves Kálmán körút—Hungária körút—Róbert Károly körút vonala. A korlátozás alá vont kerülethez egyébként legközelebb eső ilyen körútnak tekinthetjük a Hámán Kató út—Mező Imre út —Rottenbiller utca vonalvezetését is.

Ezek az útvonalak tehát napjainkban még az eddiginél is nagyobb figyelmet érdemelnek. Ezért választottuk témául az ezeknek az útvonalaknak egyikén, a Mező Imre úton fekvő két kereszteződést. Két igen forgalmas, és főleg teherforgalommal jellemezhető főútvonal találkozik az **ORCZY TÉREN:** a Baross utca és folytatásában a Kőbányai út, valamint a keresztező Mező Imre út. Ez utóbbi a főútvonal jellegét is megtartja a téren, tehát a Baross utcából, illetve a Kőbányai út irányából jövők tartoznak elsőbbségadással. Feltéve persze, ha nem működik a forgalomirányító jelzőlámpa. Ez pedig gyakran előfordulhat itt, ugyanis ez a berendezés nem tartozik a legmegbízhatóbbak közé, időszerű lenne ezt is korszerűsíteni. Ez idő szerint a forgalmi sávra, illetve az útkeresztmetszetre alkalmazott jelzésrendszerek keverékével találkozhatunk itt.

A Baross utca torkolatában levő két forgalmi sáv egyenesen vezet a Kőbányai út irányába. A külső sávból ugyanakkor még jobbra kisívben is elkanyarodhatunk a Mező Imre útra. És itt vigyázzunk! Nehogy egy „folyosóval" korábban kanyarodjunk, mert akkor a Csobánc utca trolibusz-kivezető úttorkolatában találhatjuk magunkat. Ide tilos behajtani, és ezt azért is érdemes megjegyezni, mert besorolóskor a túlzott előreállással a trolibuszokat a legkedvezőbb kihajtási lehetőségtől fosztjuk meg. Emlékeztetünk arra is, hogy a Csobánc utcából a Baross utcára kihajtva „Állj! Elsőbbségadás kötelező!" táblával találjuk szembe magunkat. Ezt a kihajtást jelzőlámpa nem is szabályozza.

A szemközti — Kőbányai úti — torkolatban ugyancsak két forgalmi sáv található, de a belsőből csak egyenesen, a külsőből pedig csak jobbra szabad haladni. A jobbra kanyarodást kiegészítő fényforrás is irányítja. A balra kanyarodás ezekből az irányokból nem lehetséges. Közvetve azonban könnyűszerrel pótolhatjuk ezt is. Például a Baross utcából érkezve túlhaladunk a kereszteződésen, és a rajzon is jól látható szigeten túl jobbra kanyarodunk. Így a sziget teljes megkerülésével máris folytathatjuk utunkat a Mező Imre úton a Baross tér felé. A Kőbányai útról egyszerűbb a helyzet, mert ebből az irányból nem szükséges bemenni a kereszteződési négyszögig, hanem a sziget előtt kell balra bekanyarodni. Így tulajdonképpen benne is vagyunk az egyenes irányban. A Mező Imre út vonalához érkezve azonban elsőbbségadással kell számolnunk, ugyanis a főútvonal vezetése — a rajzon is szemléltetett módon — kanyarodik. Bár az úttest egyenesen vezet át a kereszteződésen, mégis ez a veszélyesebb és nagyobb figyelmet igénylő manőverezés. Ezt azzal is magyarázhatjuk, hogy a Mező Imre út szélessége mindössze három forgalmi sávra elegendő. Ez tehát önmagában — bármelyik irányt tekintjük is — sok bonyodalmat okoz.

A Nagyvárad tér felőli irányból az osztályozóban két sáv áll rendelkezésünkre az egyenes haladáshoz. A kereszteződésen túlhaladva azonban már csak egyetlen sávban folytathatjuk utunkat. Hiába, a tölcsér egyik vége szűkül, és ezek a forgalmi tölcsérek a szűkülő irányban roppant veszélyesek. Bár a szabály itt eléggé egyértelműen alkalmazható (a külső sávba sorolók haladhatnak akadálytalanul tovább), mégis, naponta sok súrlódás adódik ebből. Itt — illetve itt is — alkalmazhatjuk a cipzár-közlekedés íratlan szabályát. Tény, hogy az ilyen és ehhez hasonló szűkületekben (például az Alagút utca Alagút előtti torkolatában is) a mai forgalmi körülmények között a szabályok merev, minden áron való erőltetésével magunknak és másoknak is könnyen bajt okozhatunk. Gyakran megesik, hogy a belső sávba sorolók utoljára maradnak, és a nagy kereszteződés-távolság miatt csak későn tudják elhagyni a kereszteződést. Erre a körülményre a szemből elindulóknak feltétlenül figyelniök kell. Bár igaz, van olyan szabály is, hogy: a kereszteződésbe tilos behajtani, ha azt a zöld jelzés tartama



alatt nem tudjuk elhagyni. De ugyanakkor — és éppen ezzel összefüggésben — igaznak kell lennie annak is, hogy tilos addig behajtani a kereszteződésbe, amíg azt az előző fázishoz behaladó járművek nem hagyták el!

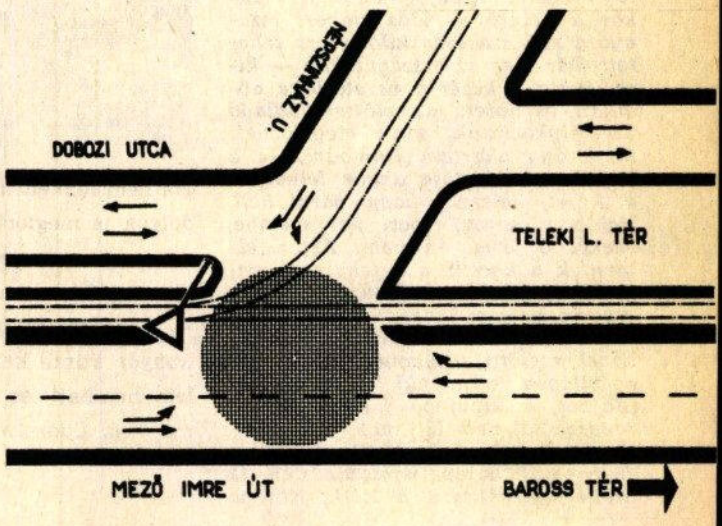
A Baross tér felőli járműosztályozóban sokkal kevesebb a probléma. Itt ugyanis a külső sávból csak egyenesen, a belsőből pedig csak balra szabad menni. Mivel az egyetlen sáv meglehetősen kevés az egyenesen haladóknak, gyakran előfordul, hogy aki a Salgótarjáni út környékén előzésbe kezd, már nem tud visszajutni a jobb oldali sávba. Ha így adódik, mi azt ajánljuk, hogy ne akasszuk meg tejlesen a forgalmat, hanem nyugodtan forduljunk el balra, hiszen a Kőbányai útra érkezve mindjárt jobbra kanyarodhatunk, és ezzel máris a kívánt irányban vagyunk. Igaz, némi kerülővel . . .

A Népszínház utca (pontosabban a Teleki tér) **Mező Imre úti kereszteződése** így rátekintésre nem is tűnik bonyolult „csomópontnak". Mégis gyakran fordulnak elő itt közlekedési balesetek.

A kereszteződés a gyakorlatban is viszonylag jól áttekinthető, nem is bonyolult, és az is nyilvánvaló, hogy ezen a ponton a Népszínház utca irányából jövők tartoznak elsőbbségadással. Csakhogy nem olyan könnyű ezt az elsőbbséget mindenkor biztosítani, hiszen meglehetősen nehéz innen a Népszínház utcai torkolatból a Mező Imre út többnyire sűrű forgalmába bekapcsolódnunk. Ha az autók éppen kis szünetet is hagynak, biztos, hogy az egyik vagy a másik irányból pont akkor érkezik a villamos. Nemegyszer előfordul, hogy a szabad kilátásunk érdekében előrehúzódva — jóllehet teljesen jóhiszeműen — a villamosvágányokon ragadunk. Ilyenkor persze csak az udvarias gesztusok segíthetnek rajtunk. Élnünk is kell ezzel, de — körültekintően!

Előfordulhat ugyanis, hogy a Mező Imre úton haladók megpróbálják kiengedni a villamosvágányon rekedteket, intéssel, fényvillogtatással siettetvén őket a menekülésre. Nem szabad vakon engedelmeskednünk az ilyen és segítő szándékú jelzéseknek, mert lehet, hogy a nekünk jelzést adók mellett, nagy tempóval és segítő szándékú gesztus nélkül, előnyük biztos tudatában elszáguldanak majd mások!

A rajzon pontozva jeleztük azt a veszélyes zónát, ahol hasonló okok miatt gyakran adódnak balesetek. Körültekintéssel és feltétlenül mérsékelt tempóval közelítsük meg — mindkét irányból jövet — ezt a veszélyes területet!





Gondolom, természetes, hogy az ember, ha maga is autóssá lesz, jobban figyeli más gépkocsik vezetőinek viselkedését, mint azelőtt, amikor még „csak" gyalogosként észlelte a különbséget az udvarias és az udvariatlan, az önmagát járműve magányában is közösségi embernek érző és az erőszakos „egyéniség" között.

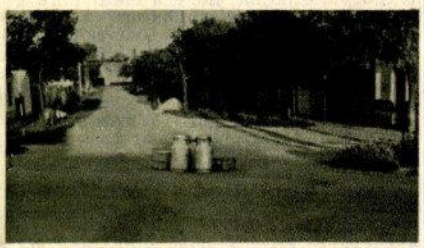
Miután magamat sem sorolom az agressziv vezetők közé, nagy örömmel fogadtam a hírt, amely szerint a Magyar Autóklub bevezeti a már sok országban dívó, humanitásra szólító emblémát. Éppen a hír televízióbeli elhangzásának másnapján volt szerencsém a következő esethez a balatoni autóúton:

Egy öreg Csepel teherautó baktatott az úton, éppen azon a részen, ahol a kanyarok miatt nem lehet látni a szembe jövő forgalmat. Ketten mentünk mögötte személykocsival, s mi tagadás, már magam is kezdtem szidni a teherautó vezetőjét, mert az öreg masina rettenetesen nagy füstöt eregetett kipufogójából. Am akkor a vezető — idős ember, bizonyára sok százezer kilométert tehetett már meg az országutakon — kinyújtotta a kezét a vezetőfülke ablakán, és intett az előttem haladó személykocsinak: most megelőzheti őt. Utána akartam iramodni, de a teherkocsi vezetője akkor felemelte a kezét, jelezve, hogy várni kell. Valóban: három kocsi jött szembe, ezeket ő látta, én nem. Aztán elmentek a kocsik, s a teherautó vezetője újra intett, és lehúzódott, hogy megelőzhessem. Azt hiszem, nem túlzás erre a viselkedésre a néhány évvel ezelőtti filmcímet idézni: Ha a világon mindenki ilyen volna! (Sajnos, a kipufogó füstje miatt a rendszámát nem láttam.)

Am — nem mindenki ilyen. Július 15-én, szombaton, pontosan déli 12 órakor megálltam a XIII., Katona József utca 39. számú ház előtt. Néhány perces dolgom volt a környéken, s mire visszaértem a kocsihoz — a Belkereskedelmi Szállítási Vállalat FI-11-91 rendszámú teherautója zárta el az utat. Se előre, se hátra nem mehettem, csak mintegy félórai várakozás után engedett utamra. Az FI-11-91 első szélvédőjén közben zavartalanul olvasgathattam a kis cédula szövegét: „Emberséget az utakon is! Köszönöm!"

Nos, cédula ide vagy oda — ezzel a gépkocsivezetővel nem szeretnék valahol az országúton találkozni. Tartok tőle, hogy egészen furcsán, egyéni módon értelmezi az emberséget...

Várkonyi Endre



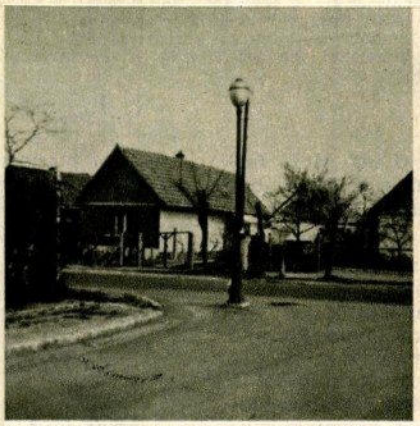
Hát, ez is megtörtént! És igazán csodálkozom, hogy megtörténhet. A színhely: Csongrád, a Szentesi út és a Dohánysor utca kereszteződése, a Kisker Vállalat 225. sz. üzlete előtt. A fotó készült: 1972. május 31., hajnali 4 óra 30 perckor. De készülhetett volna ugyanebben az időpontban tegnap vagy akár holnap is. Meddig?

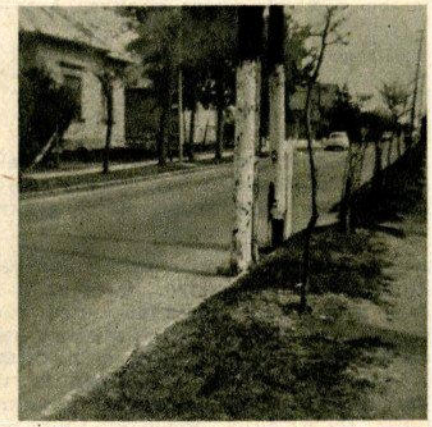
KÁDÁR DEZSŐ
Csongrád



Nem értem, hogy egy ilyen nagy ipari üzem, mint a Tiszai Vegyi Kombinát ilyen táblát eltűr, sőt kitesz a saját területére. Hogyan értelmeznénk másképp, mint így: „Vigyázz, a teherautó veszélyes!" — majd alatta a kiegészítő tábla szövege — ezért: csak személyautók részére...

KAPOCSKA LÁSZLÓ
Miskolc

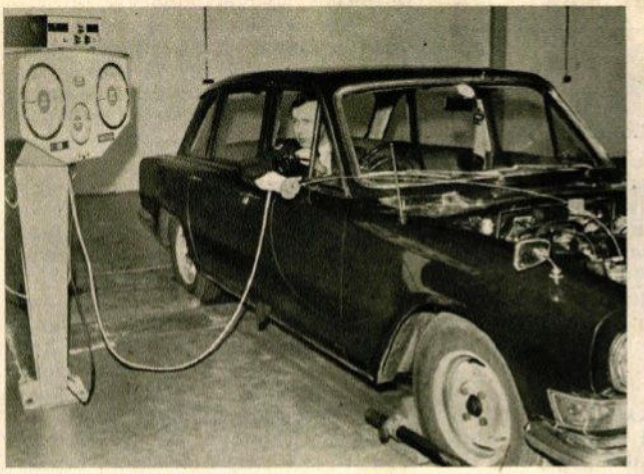




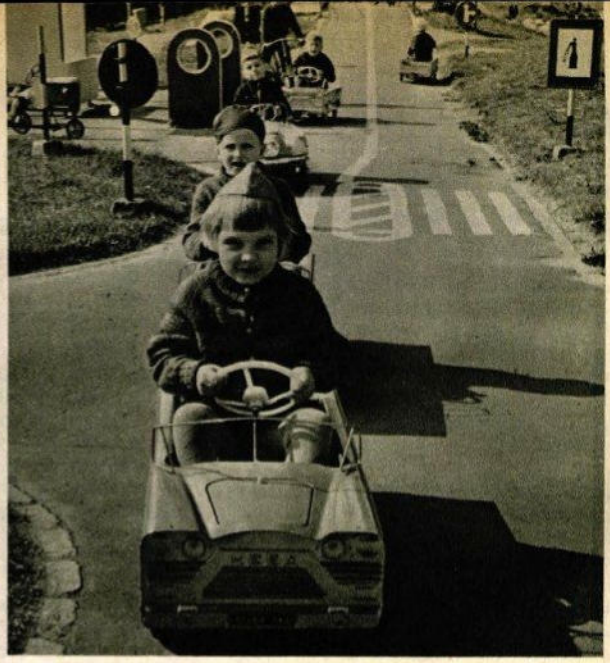
Ha nem lennének ezek a fotók, talán senki sem hinné el, hogy ma még ilyen dolgok is megtörténhetnek a fővárosban. A fehérre meszelt faoszlopok — szinte az utca teljes hosszában — Rákoshegyen, a Melczer utcai úttesten okoznak kínos meglepetést a járművezetőknek. Akik pedig ezt a vasoszlopot — Rákoskeresztúron a Ferihegyi úton — így építették az út, illetve az útkanyar szinte kellős közepébe, minden bizonnyal így okoskodtak: „Ha valaki nekihajt, és életét veszti, sebaj! A vasoszlop lámpában végződik, s így majd az áldozatnak örök világosság fényeskedik..."

KILI TAMÁS
Budapest

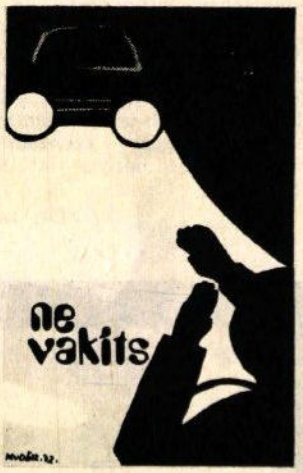
KÖZLEKEDÉSI MOZAIK



Az angol Autóklub (AA) „önkiszolgáló" műszaki ellenőrző-állomást állított fel tagjainak Dél-Angliában. Az „intelligens laikusok" számára berendezett kis laboratóriumban valamennyi ellenőrző műszer különösebb hozzáértés nélkül is kezelhető. Pontos, megbízható választ ad arra, hogy az önkéntes vizsgálat alá vetett autó biztonsági, elektromos, üzemanyagellátó berendezései milyen állapotban vannak. A közlekedés biztonságát szolgáló ilyen állomások további felállításával az Angol Autóklub reméli, hogy a szigetország autóútjain a műszaki hibából eredő baleseteket számát csökkenteni tudja. A Laycock-dinamométer jelzési képei is érzékeltetik az autósnak, hogy milyen hibák kijavításáért kell a szervizben jelentkeznie



A Leningrád melletti Szolnisko gyermeküdülő autópályáján minden olyan, mint az igazi: alagút, viadukt, benzinkút, orvosi segélyhely, garázsok, jól látható burkolati jelzésekkel ellátott utak, színes közlekedési táblák és jelzőlámpák „dolgoztatják meg" a kis vezetőket. Nem hiányzik az egyenruhába öltöztetett rendőrpajtás sem. Pedig mindnyájan csak ősszel kezdik az első osztályt! Az autópálya működéséért a leningrádi Autóközlekedési Felügyelet munkatársai vállalták a védnökséget; ők a kivitelezők és ők az oktatók, valamint a pedagógusok rendelkezésére álló tanácsadók. Eddig háromezer kis leningrádi ismerkedett meg itt az utcai közlekedés szabályaival. Ma már minden nagyobb szovjet városban működnek hasonló közlekedési játszóterek. Az óvodákban a zene és az irodalom mellett a közlekedés szabályaiból is ízelítőt adnak a gyermekeknek. Ebben illusztrált kiadványok és asztali játékok is segítik őket. A játékboltok a közlekedési szabályokat, a jelzőtáblákat és az autótípusokat ismertető társasjátékokból is bő választékot kínálnak



Régi ismerősünk, a fiatal Kudász Ferenc ezúttal ezt az újabb plakáttervét küldte be, amely minden évszakban időszerű — és önmagáért beszél!



„Spagetti-csomópontnak" nevezték el az angolok a Birmingham közelében épülő, több szintű, kereszteződésmentes elosztóút-labirintust. Az impozáns műtárgy 18 különböző irányba osztja el majd a szigetország bármely részéből ide befutó gépjárműsorokat

Éveken át tartó kísérletezések után Karl-Heinz Engel, Majna-Frankfurt-i bányamérnöknek sikerült egyfajta különlegesen kemény mesterséges követ előállítania. Ez az újdonság a feltevés szerint forradalmasítani fogja a hagyományos útépítést. A „Sinterit" elnevezésű műkő kvarchomokból, ásványból, vasból és bázikus vegyületekből áll. Nyomás- és fagyálló, rendkívül kemény, nem kopik, és lehetővé teszi a legkülönbözó „színárnyalatú" utak építését. Az ilyen anyagból épített út felülete még nedves időben is kitűnő csúszó-súrlódási adottsággal rendelkezik, és kevéssé veri vissza a fényt. Az olcsón előállítható Sinterittel Hamburgban építik az első kísérleti útszakaszt. A feltaláló a műkő keménységének szemléltetésére üveget karcol



Hány közlekedési tragédiát lehetne megelőzni, ha a gyalogjárók nem az országút jobb oldalán, hanem a forgalommal szemben, szorosan a bal oldalon bandukolnának! Erre a nagyon hasznos tanácsra hívja fel a gyalogosok figyelmét ez a fajta tábla az NDK-ban. Bár nálunk is több gondot fordítanának erre! Például a közúti baleset-elhárítással megbízott és azért felelős megyei szervezetek . . .



A tárgyalóteremből

A leggyakrabban előforduló *sérüléses* baleseteket a Btk. új rendezése *közlekedési vétségként* jelöli meg, s a balesetek súlyához képest az elbírálásban széles differenciálást tesz lehetővé.
A Btk. 194/A. § szerint:

„Aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével gondatlanul másnak vagy másoknak súlyos testi sértést okoz, ha súlyosabb bűncselekmény nem valósult meg, két évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő."

Ezt a cselekményt — a sérüléses baleset alapesetét — az követi el, aki egy vagy több személynek súlyos sérülést okoz a közlekedési szabályok *tudatos* vagy *gondatlan* megszegésével, feltéve, hogy az elkövető magatartása nem képez súlyosabb *szándékos veszélyeztetést*, avagy más, élet vagy vagyon elleni bűncselekményt.

A büntetés három évig terjedő szabadságvesztés, ha

a) járműnek vagy munkagépnek közúton szeszes italtól befolyásolt állapotban történő vezetéséből keletkezett a baleset, vagy

b) a cselekmény maradandó testi fogyatékosságot, illetve súlyos egészségromlást, tömeges balesetet vagy különösen nagy kárt okozott.

Mellékbüntetésként járművezetéstől eltiltásnak is helye van.

Ezek a súlyosabb minősítésű sérüléses balesetek mutatják, hogy részint a durva közlekedési szabályszegés, részint a súlyos következmény alapján milyen széles keretben kívánja a törvényhozó a balesetek ellen a társadalom védelmét szolgálni.

Az új törvény idézett rendelkezései alapján hozott néhány bírói döntés:

*

Az egy hónappal azelőtt gondatlan veszélyeztetés miatt 1200 Ft pénzbüntetésre ítélt vádlott baráti társaságban a kora délutáni órákban négy korsó sört fogyasztott, majd este 21 órakor szóló motorkerékpárjával, egy utast szállítva, tompított világítással kb. 50 km-es sebességgel, közvilágítással el nem látott úttesten közlekedett. Későn észlelte, hogy előtte két házaspár egymásba karolva egymás után halad az úttesten, mivel kiépített gyalogjárda nincsen. A motoros változatlan sebességgel behajtott a gyalogosok közé, majd áthaladt az úttest bal oldalára, és felborult. Három személy súlyos törési, két személy könnyű sérülést szenvedett. A motoros ugyancsak megsérült; vérében a cselekmény elkövetésekor már csak 0,34 ezrelékes alkoholkoncentráció volt.

Vakon vezetés, alkoholfogyasztás több ember sérülése s hasonló jellegű cselekmény miatt a vádlott ellen már folyt eljárás. Ezek a cselekmény jellemzői. Saját súlyos sérülése enyhítő körülmény.

Az első- és másodfokú bíróság egyaránt a vádlottat 6 hónapi, fogházban letöltendő szabadságvesztésre ítélte és 3 évre mindennemű közúti gépjármű vezetésétől eltiltotta. A büntetés a letöltéssel rehabilitáció alá esik, a büntetés $^2/_3$-át kell letölteni, ha erre az elítélt érdemessé válik.

*

Egy tehergépkocsivezető kb. 40 km-es sebességgel közelített meg egy kijelölt gyalogátkelőhelyet. Féktávolságon kívül észlelte az úttestre lelépő és ellenkező oldalra figyelő, normális léptekkel haladó 73 éves gyalogost. A gyalogos előtt akart elmenni, kissé balra is kanyarodott, a manőver azonban nem sikerült. A kocsi eleje elhaladt ugyan a gyalogos előtt, az idős ember azonban megijedt, nekiment a kocsi oldalának, és kulcscsonttörést szenvedett.

A büntetlen előéletű, családos, több éve kifogástalanul dolgozó gépkocsivezetőt a bíróság 10%-os bércsökkentéssel járó 8 hónapi javító-nevelő munkára ítélte. A büntetés az ítélet jogerőre emelkedésével rehabilitáció alá esett. Ha azonban a végrehajtás alatt elkövetett bűncselekmény miatt vagy súlyos munkafegyelemsértés következtében a javító-nevelő munka hátralevő részét szabadságvesztésre változtatnák át, akkor természetesen a büntetést le kell tölteni.

*

A vádlott személygépkocsi-vezető erősen lelassulva, egy 6,5 m széles úttesten akkor kezdte meg előzetes irányjelzés mellett a balra kanyarodást, amikor egy mögötte kb. 60 km-es sebességgel haladó személyautó 50 méternyire már előzésben volt az úttest bal oldalán. A vádlott csak az utolsó pillanatban vette észre az előző járművet, amikor már a közelében volt. Azonnal fékezett és megállt, az előző jármű útját azonban csaknem elzárta. Az előző jármű az úttest bal oldalán féknyom és sodródási nyom hátrahagyásával elkerülte ugyan az összeütközést, azonban az úttestre való visszatérés közben megcsúszott és az árokba fordult. Három személy könnyű sérülést szenvedett.
Az adott helyzetben az előzésnek akadálya nem lévén, a baleseti veszélyt kizárólag a vádlott idézte elő figyelmetlenségével.

A bíróság a kétgyermekes, büntetlen előéletű, néhány éve vezető vádlottat 2500 Ft pénzbüntetésre ítélte.

*

Egy korábban ittas vezetésért pénzbüntetésre ítélt, egyébként kiváló dolgozó, családos vádlott személygépkocsiját a kijelölt és előjelzővel is jelzett gyalogátkelőhely közelében kb. 50—60 km-es sebességgel vezette. Jóval féktávolságon kívül vette észre, hogy egy 72 éves gyalogos álló helyzetből az úttestre lép és egyenletes léptekkel halad az úttesten. A vádlott sebességét nem csökkentette, a gyalogos a gyorsan feléje haladó gépkocsitól megijedve megtorpant. A vádlott ekkor fékezett, a kocsit azonban nem tudta már megállítani, balra kormányozott; a gyalogos elütését elkerülte ugyan, de összeütközött egy vele szembe haladó, utast is szállító szóló motorkerékpárral. A motorkerékpár felborult, vezetője olyan súlyosan megsérült, hogy hosszú hónapok múlva is csak mankóval tudott járni. Utasa könnyű sérülést szenvedett.

A bíróság a vádlottat 6 hónapi, három évi próbaidőre felfüggesztett szabadságvesztésre és egyévi mindennemű közúti gépjárművezetéstől eltiltásra ítélte.

A szabályszegésében durva, eredményében súlyos baleset szabadságvesztés kiszabását tette szükségessé. Az egyébként kiváló munkavégzés, a családos állapot, valamint a súlyos egészségromláson felüli további sérülés, valamint a korábbi hasonló jellegű cselekmény miatti eljárás a szabadságvesztés 3 évi felfüggesztését és a járművezetéstől eltiltást indokolta. A büntetés mentesítés alá esett, véglegessé azonban csak a próbaidő eredményes leteltével válik.

Dr. Imre Iván



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 felvilágosítás: a

MERKUR
autószalonjaiban

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

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

POL-MOT

Gépjármű-
külkereskedelmi
Vállalat

Warszawa
Stalingradzka 23.

POLSKA

POLSKI
FIAT 125p =



KÉNYELEM
BIZTONSÁG
GAZDASÁGOSSÁG

SHELL INTERSERVICE
ÁLLOMÁSOK

Shell

INTERAG RT
INTERSERVICE

Budapesten

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

INTERSHOP
XIII., Rajk László u. 11

Vidéken

Balatonfüred
Dunaföldvár
Miskolc
Pécs
Szántód
Szeged
Veszprém

Új töltőállomás nyílt
a XIV., Népstadion úton

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

A szervizek 6—22 óráig vannak nyitva

AU

HASZNÁLT AUTÓK

- adásvétele
- bizományi értékesítése
- közületek és magánosok részére

A AUTOKER VÁLLALAT TELEPEIN: BUDAPEST XIII., Röppentyű u. 73.
DEBRECEN, Balmazújvárosi út 3.
GYŐR, Rét utca 27.
PECS, Fürst Sándor u. 6.
SZEGED, Vásárhelyi Pál u. 4.
SZÉKESFEHÉRVÁR, Széchenyi út 94.
SZOMBATHELY, Tolbuchin út 36.

TO

Autóklubtagok, figyelem!

Felhívjuk szíves figyelmüket, hogy a székesfehérvári

STOP-étteremben

(Balatoni út 2.)

10%-os engedménnyel

kedvezményes étkeztetést

nyújtunk érvényes klubtagtagsági igazolvány felmutatásakor.

STOP Bistro

Látogassa meg az 1000 éves Székesfehérvárt, vegye igénybe a STOP-étterem szolgáltatásait!

Szeretettel várja kedves Vendégeit a Fejér megyei Vendéglátóipari Vállalat

BUDAŐRSI VEGYESIPARI SZÖVETKEZET

Szentendre, Pannónia u. 1–3. sz. alatti

AUTÓSZERVIZE

vállalja személy- és teherautók szervizelését (2,5 tonnáig), kis- és középjavítást, karosszéria szakszerű javítását, továbbá

SKODA és MOSZKVICS

garanciális gépkocsik átvizsgálását és javítását, valamint

RIGA, MZ, SIMSON, KOMAR, JAWA és **CZ** motorkerékpárok garanciális átvizsgálását és javítását

Autókerékre

DÍSZTÁRCSA **DÍSZKARIKA**

minden típusra készen kapható

Díjtalanul felszerelem

MÉSZÁROS fémnyomó

Bp. VI., Csengery u. 66. Telefon: 127-584

SZEMÉLYGÉPKOCSI hátsó ablakára

RELUXA REDŐNY

a kívánt méretre megrendelhető a

VASÉRT

boltjában:

Bp. VIII., Baross u. 47.

Nyitva: 10–18-ig,
szombaton 10–14-ig

AUTÓRÁDIÓK

autómagnók, antennák speciális javítása
Közületeknek is
(Bemérés díjtalan)

SZÉLL SÁNDOR
Bp. VI., Szondi utca 20.



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

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

DUÓ MŰSZAKI SZAKÜZLET

Budapest VII., Kertész u. 23.
Telefon: 223-444

Autófelszerelési cikkek
Speciális fékbetétek
Autóvillamossági cikkek
Golyóscsapágyak
Tömítések, ékszíjak
Gumiharangok, Hardy-tárcsák
Autóápolási cikkek ... stb.

SZAKSZERŰ KISZOLGÁLÁS

Az OM válaszol

TOLNAI VILMOS — BUDAPEST. Végeredményében a 2/1972. (V. 30.) BM sz. rendelet szerint lényegében csupán a „szolgáltató" kategóriába sorolt személyautók kapnak új rendszámot — az egészségügyi (mentő) és postai szolgálatot teljesítő kocsik kivételével, amelyek változatlanul viselik a fehér alapon M, illetve P betűvel kezdődő rendszámokat. A többi szolgáltató személyautó *f e k e t e* alapon fehér AT, AU, AV, AZ, AX vagy AY betűjelzést kap.

TÓTH SÁNDOR — ZALAEGERSZEG. Tudtunkkal a kereskedelem nem exportálja ezeket a motorkerékpárokat. Kérdésével forduljon a Csepel Nagykerhez, Budapest VI., Bajcsy-Zsilinszky út 57.

KAUFMANN GYULA — KOMLÓ. Garanciális Wartburgjára számozatlan új motorblokkot és egyéb új alkatrészt szereltek fel a szervizben. Tudomásunk szerint a javítóműhely a motormunkákra ezek után külön ad garanciát, de azt célszerű a szerviz vezetőjével tisztázni, hogy mennyi időre, milyen feltételekkel. A javítóműhelytől egyébként kérjen írást a motorblokk garanciális cseréjéről, arról is, hogy szám nélküli blokkot kapott, és ezzel keresse fel a megyei Rendőrfőkapitányságot, hogy vezessék ezt be a forgalmi engedélyébe.

ZENTAI ISTVÁN — KUNFEHÉRTÓ. Ingatlanát úgy szeretné értékesíteni, hogy a telken épült garázs változatlanul az Ön tulajdonában maradjon. Véleményünk szerint ennek semmi akadálya: ilyen magánjogi megállapodást kell kötnie a vevővel. A megoldás azonban nyilván az lehet, hogy az egész terület a vevő tulajdonába kerül, csak a garázsépítmény marad az Öné, és annak a néhány négyzetméteres telekrésznek a használatáért az új tulajdonosnak bért fizetne. A bér összege is megállapodás kérdése.

ANGYAL LÁSZLÓ — MAKÓ. A baleseti törés alkalmával a motorkerékpárra vállalt garancia valóban megszűnik. Ha az ilyen kár saját hibájából keletkezett — s a csúszós út miatti elesés annak számít —, a biztosító nem fizethet kártérítést, mert nincsen idegen „felelős", akinek a kötelező felelősségbiztosítása alapján a kártérítési eljárást lefolytathatnák. Más a helyzet, ha olajfolton csúszott volna el, és megtalálná azt a személyt, akinek hibájából az olaj az úttestre került. Az önkéntes motorkerékpár-biztosítás az évi csekély 50 forintos díjért a motorkerékpárban tűz, villámcsapás, kő- és földomlás, földrengés, vihar által okozott károkra, továbbá a jármű teljes ellopásából eredő sérülések vagy hiányok megtérítésére érvényes. (Ha a motorok törési káraira is érvényesítenék, a biztosítási díjat aránytalanul fel kellene emelni.)

MOPEDRAJONGÓ. A probléma nem olyan egyszerű, mint gondolná. Örömmel vennénk, ha Pesten jártában látogatásával megtisztelné szerkesztőségünket, de erről előzetes értesítést kérnénk. Bizonyára nem kerülte el figyelmét, hogy vásárolhat magának kedve szerinti mopedot; a Babettára gondolunk.

STUMPFHAUSER JÓZSEF — VESZPRÉM. Ha a magyar állampolgár — függetlenül attól, hogy egy másik állampolgársága is van — itthon ajándékoz gépjárművet, a kcm-enkénti 2,50 Ft átírási okirati illetéket kell fizetni, ha az ajándékozott kocsi azelőtt is magyar rendszámú volt. De ha külföldi rendszámú kocsit ajándékoz, a vámot kell megfizetni, amely új kocsinál a belföldi érték 60%-a, a használt kocsié pedig az itteni leszázalékolt érték 100%-a.

SZOCIALISTA BRIGÁD — HÓDMEZŐVÁSÁRHELY. 1. A Munka Törvénykönyve 40. §-a értelmében a gépkocsivezetőnek is lehetőséget kell biztosítani az étkezésre. Helytelen, ha ezért a bérből félóra ebédidőt levonnak, mert ez a vállalat miatt kiesett munkaidőnek számít. Erre az időre pedig a 7/1967. (X. 8.) MüM rendelet 6. §-a alapján legalább „az iparágra (ágazatra) érvényes legalacsonyabb munkás bértétel alsó határának 80%-át" kell téríteni. Általában az ebédidő külön elszámolása a gépjárművezetők esetében nem szokásos, hiszen nincs pontos időben meghatározható munkaközi szünete. — 2. Ahol minden második szombat szabad, 44 órás munkahétről beszélünk, s a gépkocsivezető alapbére havi 191 órára szól.

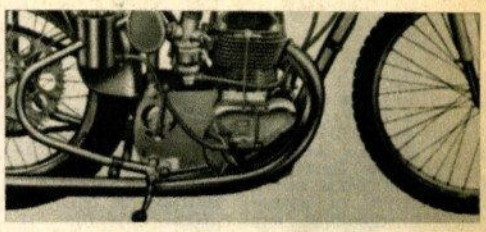
SZENTPÉTERI LÁSZLÓ — GYŐR. Ha egy vállalat a gépjárműve szabad kapacitását bérbeadás útján kívánja hasznosítani, ehhez a KPM Autófőosztályának engedélyét kell kérnie.

MÜLLNER NÁNDOR — PÉCS. 1. Az 5/1971. (II. 8.) kormányrendelet 6. §-a szerint a szövetkezeti tulajdonban levő és nem lakás céljára szolgáló helyiségek bérbeadása vagy használatba adása a szövetkezet közgyűlésének hatáskörébe tartozik. A használó bért, illetve használati díjat köteles fizetni, a nem lakás céljára szolgáló helyiségek béréről szóló 8/1971. (II. 10.) sz. kormányrendelet és a végrehajtására kiadott 8/1971. (II. 10.) ÉVM sz. rendelet értelmében. Ezek szerint a nem állami tulajdonú helyiségek bérét — köztük a szövetkezetiekét is — a bérbeadó és a bérlő megállapodása határozza meg. A bér mértéke azonban nem haladhatja meg az állami tulajdonban álló helyiségek bérének a kétszeresét. Mindezek alapján a havi 300 forintos garázsbérleti díj nem több, mint amit a jogszabályok megengednek. A garázsok bérleti díja nem hasonlítható össze a szövetkezeti lakásokért havonta fizetendő törlesztési díjjal, mivel a lakások felépítéséhez az állam jelentős támogatást adott. Ezzel szemben ilyen támogatásról a garázsok létesítésekor nem lehet beszélni. — 2. A behozatalra kerülő személyautók típusairól és azok mennyiségéről még nem tudunk felvilágosítást adni, reméljük, mihamarabb megkaphatjuk a Merkur ilyen irányú tájékoztatását.

HÓRA GÉZA — BUDAPEST. Téves a vállalati szakembereknek az az „értesülése", hogy az autótartással kapcsolatos legutóbbi rendeletek életbelépésével hatályon kívül helyezték volna a nem gépjárművezetői munkakörben foglalkoztatottak részére rendszeresített gépjárművezetési pótlékról szóló 123/1964. (16—17) MüM—KPM sz. utasítást. Változatlanul érvényes tehát, hogy a vállalati kocsit rendszeresen vezető, egyébként más munkakörbe beosztott dolgozónak ,ha személyautót vezet, 300 Ft-ig, ha teherautót, havi 700 Ft-ig terjedő pótlékot kell fizetni.

FELHÍVÁS. Heller Tibor (Bp. XI., Bártfai u. 8.) kéri azt a Victoria-tulajdonost, akinek a bukósisakját június 15-én elvitte, hogy jelentkezzék.

TALÁLJA KI...



... hogy milyen nemzetiségű ez a fék nélküli sporteszköz, mi a gyártmány neve, hozzávetőlegesen hány lóerős, van-e sebességváltója és körülbelül mennyi a súlya. A legjobb válaszadók között három könyvet sorsolunk ki. Beküldési határidő: augusztus 19.

•

Július 6-i képsorozatunk látszólag nem okozhatott nagy fejtörést, mert egy kivételével valamennyi megfejtőnk a *s z e m é l y a u t ó* balra kanyarodási módját tartotta helyesnek. Sőt: legtöbben ezt a befordulási módot tartották egyedül *s z a b á l y o s n a k*. Azzal indokolják, hogy a villanyoszlop körül épített, az úttestből kiálló aszfalt egyrészt központi körnek számít, másrészt terelőszigetnek, amelyet egyes megfejtők szerint „ha nincs jelzés, csak jobbról lehet elkerülni". Csakhogy a dolog mégsem ilyen egyszerű! Először is: a Kresz 28. §-a szerint a terelőszigetet, ha azon nincs haladási irányt jelző tábla — jobbról és balról is meg lehet kerülni! Azután: sajnos, a képről ez nem tűnik ki, s hibát követtünk el, hogy a rejtvényszövegben nem tértünk ki arra, mászerint a villanyoszlop körül mindkét úttestrészen *k é t i r á n y ú* forgalom van. Tehát akár jobbról, akár balról halad el a balra kanyarodó jármű, mindkét esetben kétszer kell kereszteznie a szembejövő forgalmat. A megfejtés tehát: **szabálysértést nem követett el a teherautó vezetője sem, mégis inkább javasolható a személyautó bekanyarodási módja.** Egyrészt mert — bár a „középponti kör" fogalma tulajdonképpen csak útburkolatra festett jelzésre vonatkozik —, ez esetben ez a kör alakú járdasziget képzeletbeli központi körnek minősíthető, amelyet jobbról kell megkerülni, másrészt a valóban „nagyívben" befordúló személyautó vezetője jobban átláthatja a terepet, és kevésbé zavarja az átkelő gyalogosokat. Tanulság: mindenképpen érdemes lenne **útburkolati** jelzésekkel, vagy egyéb módon rendezni ezt az útkereszteződést. A három jutalomkönyvet sorsolás alapján: **NAGY TIBOR** (Bp. V., Múzeum krt. 3.) — **PINTÉR ALAJOS** (Pécs, Hegyalja utca 18.) és **VINCZE ISTVÁNNÉ** (Bp. II., Kapy u. 7.) megfejtőink címére postázzuk.

Könyvekről

DÓZSA (Szépirodalmi). A tragikus sorsú parasztvezér születésének ötszázadik évfordulójára mintegy 70 magyar költő versét ötvözte kötetté Tóth Gyula, hogy szép és dörgedelmes szavakkal emlékeztessen a hamvába hullt, de halhatatlan lázadásra.

METROPOLIS (Corvina). Hét ismert karikaturista-művész vette ceruzahegyre a nagyváros veszélyeit — ironikus figyelmeztetőül: Vigyázat! Budapest lakóin még lehet segíteni — ha ők maguk is akarják...

LIPATOV: Falusi detektív (Európa). Egy bűnügy kapcsán feltárulnak a hóba süppedt kis szibériai falu lakóinak szövevényes kapcsolatai, erkölcsi és társadalmi problémái.

MÉREI FERENC—V. BINET ÁGNES: Gyermeklélektan (Gondolat). Gondolkozni és érezni a gyermekek helyett — ez a felnőttek feladata, amikor utódaikat arra akarják nevelni, hogy majdan megtalálják önmagukat a felnőttek társadalmában. Ehhez ad segítséget a két pszichológus.

JASZUNSZKI: A démon évei (Kossuth). A mccharthyzmus: fogalom. Annak a szenátornak a nevéhez fűződik, aki hosszú ideig kezében tartotta, megfélemlíthette az USA lakosságát, s a hidegháború légkörét árasztotta el az egész világon.

DÁVID ANTAL: Muzsikáló kút (Móra). Történelmi regény Bodor Péterről, aki egykor Marosvásárhelyt annak a kútnak az eredetijét készítette, amelynek mása ma megnémultan áll a Margitszigeten. Egy magányos magyar zseni életével ismertet meg költői egyszerűségű stílusban.

TECHNIKAI ÉRDEKESSÉGEK (Műszaki). A népszerű „t" sorozat ez évi második száma ismét sok-sok autós-motoros érdekességről, újdonságról tájékoztat. Képek, rajzok is fokozzák a cikkek hasznosságát.

TECHNISCHES HANDBUCH — DIESELMOTOREN. A VEB Verlag Technik Berlin küldte be szerkesztőségünknek a szép kötetet, amely felöleli a gázolajtüzelésű motorok minden jellegzetességét, és segítséget ad nemcsak a technikusoknak, hanem az ilyen járművek vezetőinek is.

RÓZSA GYÖRGY tudósításai két VB-futamról

FORRÓ NAP A SACHSENRINGEN

Veszteni tudni kell – Szép magyar siker – Az MV-nek is lehet baja – Tizedelt a hőség – A legkisebb óriások – Csónakmotorral a szárazon – Negyedmillió néző – Köszönet a magyar TV-nek a pompás közvetítésért

Enyhe kék füst gomolyog a rajthely fölött, amikor 40 motor vinnyogását elnyeli a kanyart takaró domb. **A 125 KCM-ES KATEGÓRIA** világbajnoka, a kis termetű spanyol **Angel Nieto** zilált küllemű, tűzpiros Derbijével keményen támadja a két Yamahást, az angol **Mortimer**-t és a svéd **Andersson**-t. Hátrább, a boly első negyedében **Repits Géza** hajszolja MZ-jét, akárcsak **Reisz** és **Godány.** Közben elöl **Nieto** átveszi a vezetést, hogy néhány kör után leadja azt a svéd **Jansson**-nak (Maico). A Derbi lassul, majd a 9. körben végleg leáll és **Nieto** sok értékes pontot hagy a Sachsenring átforrósodott betonján. A magyar csikók végigálljják a hőcsatát, és **Godány Béla** a 11., **ifj. Reisz János** a 19., **Repits Géza** lassuló motorján a 20. helyen fut át a célvonalon. A győztes **Jansson** fél perc előnnyel ért célba.

A 4. hely története. Hamar Zsiga és Drapál Jancsi a rajthely felé tartanak — Kezdődik a nagy színjáték — Befejeződik az előadás, lecsapódik a kockás zászló — Ifjú neje kíséri Jancsit a dobogóhoz — És végül: a dobogón
(RÓZSA GYÖRGY felvételei)











EREDMÉNYEK. 125 KCM (táv 12 kör = 103 km, 40 ind., **25** bef.): 1. **B. Jansson,** S (Maico) 39,55,6 = 155,34 km/ó, — 2. **C. Mortimer,** GB (Yamaha) 40,27.7 — 3. **K. Andersson,** S (Yamaha) 40,53.7 — 4. **H. Bartol,** A (Suzuki) 40,54.2 — 5. **J. Churgers,** NL (Bridgestone) 41,57 — 6. **H. Bischoff,** NDK (MZ-RE) — 7. **R. Mankiewitz,** P. (MZ) — 8. **B. Köhler,** NDK (MZ-RE) — 9. **J. Beningo,** C (MZ) — 10. **W. Rösch,** NDK (MZ-RE) . . . — 14. **Godány B.,** (MZ-RE) 1 kh . . . — 19. **Reisz J.** (MZ-RE) — 20. **Repits G.** (MZ-RE). — **Leggyorsabb kör: Nieto,** 3,15.8 = 158,45 km/ó.

Na, most jövünk mi, már mint **Drapál Jancsi,** aki a **350-ESEK** között az 5. rajtkockát verekedte ki a szombati edzésen. Az első sorban ez a sorrend: **Saarinen** (vízhűtéses Yamaha), **Agostini** (MV), **Pasolini** (Yamaha) és **Read** (MV). Jancsi mellett a finn **Länsivouri** (Yamaha) és **Braun** (Yamaha) áll.

Végre felvillan a zöld fény, a 21 szupermotor felüvölt, és — az első kanyarban nem a világbajnok **Ago** vagy **Read,** hanem a mi **Jancsi** fiúnk száguld elsőként a tömör boly élén. Mire a 8,6 km hosszú pályán végigcikázik a falka, addig ilyenképpen rendeződik a sor: **Ago, Braun, Pasolini, Read, Drapál.** De hol marad a finn **Saarinen,** aki az edzésen 173-as átlaggal a legjobb edzési időt futotta? Aki azt hiszi, hogy a motorsportban nincs csoda, az téved, mert a következő körben már **Saarinen** üldözi a verhetetlennek tudott **Agót.**

Jancsi biztosan tartja a 6. helyét. Okos fiú ez a Drapál — gondoltuk magunkban —, most csak tartja ezt a helyét, aztán majd csak történik valami . . . **És** történt is. **Drapál** motorjának gyári új főtengelye megszorul. Nincs tovább. Kinek vigasz az, hogy három körrel a futam befejezése előtt a hangtalan MV-vel gurul a box elé a tucatnyi VB-cím tulajdonosa, **Giacomo Agostini!**

Az izgalomtól és a napfénytől átforrósodott versenypályán nincs pillanatnyi nyugalom. **Phil Read** már verhetetlennek látszik, hiszen a másik nagy ellenfél, **Saarinen** is kiesett (Yamahájának kis lánckereke lelazult). De rendre, sorra állnak ki hőgutával a motorok. **Reisz Janika** kíméli Aermacchiját, tizenötödikként fejezi be a nehéz versenyt.

EREDMÉNY. 350 KCM (18 kör = 155 km, 21 ind., 16 bef.): 1. **P. Read,** GB (MV) 54,40.6 = 170,22 km/ó új útvonalrekord — 2. **R. Pasolini,** I (Yamaha) 54,59.9 — 3. **D. Braun,** NSZK (Yamaha) 55,19.8 — 4. **S. Grassetti,** I (MZ-RE) 57,01.3 — 5. **Länsivuori,** SF (Yamsel) 57,11.4 — 6. **M. Ankone,** NL (Yamsel) — 7. **B. Granath,** S, 1 kh. — 8. **B. Kneubühler,** CH — 9. **K. Carisson,** S — 10. **S. Kangasniemi,** SF (mind Yamaha) . . . 15. **Reisz J.** (Aermacchi) 2 kh. — **Leggyorsabb kör: Agostini:** 2,57.5 = 174,78 km/ó új körrekord.

A sűrű vérű **Nieto** vezetőhelyről állt ki **50 kcm-es** Derbijével. Aki pedig látványos jelenetet várt a temperamentumos madridi fiútól, az csalódott. **Angel Nieto** úgy viselte el ezt a második kiesést, mint egy fogadását elvesztett lord. Meglepetés volt a két szovjet fiú, **Boriszenko** hetedik és **Smertien** 11. helye Riga-motorokkal. A holland **Timmer** 134 km-es átlaggal hozta győztesként célba a Yamathiját.

EREDMÉNY. 50 KCM (táv 7 kör = 60,3 km, 37 ind., 23 bef.): 1. **T. Timmer,** NL (Yamathi) 26,58.1, 134,21 km/ó — 2. **H. Hummel,** A, 27,46.9 — 3. **O. Busserini,** I, 28,14.9 — 4. **J. Huberts,** NL (mind Kreidler) 28,20.8 — 5. **L. Rinaudo,** I (Tomos) 29,32.5. — **Leggyorsabb kör: J. de Vries,** NL (Kreidler) 3,41.2 = 140,25 km/ó, új körrekord.

Az induló versenyzők nemzeti lobogóit hozzák az úttörők, és mögöttük masíroznak, motorjuk mellett a **250-ES KATEGÓRIA** résztvevői. A szerelőknek marad még néhány percük, majd felhangzik a rajtbíró utasítása: „A segítők hagyják el a rajthelyet!" És már is halljuk az időmérők vezetőjének hangját: „Ég a vörös lámpa. Hatvan másodperc múlva rajt!" A harmadik sorban álló **Drapál János** ismét az élbollyal tör be a kanyarba, és a három perc múlva visszaérkezőket már az Aermacchi-gyár legjobbja, **Pasolini** vezeti, mögötte **Braun, Länsivuori, Drapál** és **Saarinen** (az edzés leggyorsabbja), valamennyien Yamahán.

Ami ezután következett, az volt a forró nap legforróbb futama. Úgy kezdődött, hogy az első sorból induló **Read** az első kör végén lábával jelezte kiállási szándékát. Fehér Yamaháját a falhoz támasztja, és mint aki egy jól sikerült kirándulásról érkezik, leveszi sisakját, majd elsétál. Így fejezte be a versenyt. De nem úgy a többiek. A száguldó körhinta elején ugyan még **Pasolini** cikázik, nyomában **Saarinennel,** akit **Braun, Gould** (a volt világbajnok), **Länsivuori, Jansson** (Derbi), **Grassetti** (MZ-RE) és **Drapál** követ.

A finn **Saarinen** elemében van és körrekorddal átveszi a vezetést. A közönség érthetően favorizálja az olasz **Grassettit,** akinek MZ-je lassul, majd végül kiadja lelkét. A magyar tábor **Drapál**-ért szorítja hüvelykujját; érdemes is, hiszen a hatodik helyet tartja. Ekkor **Jansson** bukik a célkanyarban, és „fáradalmait" az ott álló mentőkocsiban pihenti ki. Az elfogult közönség legnagyobb szomorúságára **Braun** is a kiesettek listájára került. Aztán **Saarinen** megdönti **Read** 1968-ban felállított 3,01.1 = 171,313 km/óra körrekordját. Végül is az indulóknak csak a fele érte el a célt, és kitűnő helyezéssel köztük van az öreg motorokkal nagyszerűen viaskodó két magyar fiatal is: **Repits Géza** és **Juhos Árpád.**

EREDMÉNYEK. 250 KCM (táv 15 kör = 129, 2 km, 31 ind., 16 bef.): 1. **J. Saarinen,** SF (Yamaha) 46,19.2 = 167,44 km/ó — 2. **R. Pasolini** (Aermacchi) 46,33.1 — 3. **R. Gould,** GB, 47.02.9 — 4. **Drapál J.,** 48,57.9 — 5. **K. Andersson,** 49,05.6 (mind Yamaha) — 6. **B. Tüngenthal,** NDK (MZ-RE) — 7. **Repits G.,** (Yamaha) 1 kh. — 8. **Juhos Á.** (Yamaha) — 9. **G. Bender,** NSZK (Maico) — 10. **R. Richter,** NDK (MZ-RE). — **Leggyorsabb kör: Saarinen:** 3,01.1 = 171,31 km/ó, új körrekord.

A forró nap utolsó futamához 18 versenyző készült fel. Az **500-AS MOTOROK** között a legérdekesebb a 85 lóerős, négyhengeres König csónakmotor, amely után egy hatfokozatú Schafleitner-váltót akasztott a konstruktőr és versenyző, az újzélandi **Kim Newcombe.** (Övé volt a második legjobb edzésidő.) És a második körben a szép hangú König száguld elöl, leelőzve **Ago** MV Agustáját. A dicsőség azonban csak az ötödik körig tart, innen kezdve **Ago** veszi át az irányítást, amit a célig meg is tart. Hiába, **Newcombnak** még nincsen olyan gyakorlata, mint **Gouldnak,** aki felfúrt 354-es Yamahában lassan utóléri, és elveszi tőle a második helyet. A lassuló König pilótájának szerencséjére csak 21 kör a táv, mert már csak 3/100 másodperc választja el a célban az őt üldöző svájci **Kneubühler** Yamahájától. **Juhos Árpi** kíméletesen vezette Metisse-ét, és ennek köszönheti a megérdemelt 9. helyet.

EREDMÉNY. 500 KCM (táv 21 kör = 180 km, 18 ind., 11 bef.): 1. **G. Agostini,** I (MV Agusta) 1:03,36.1 = 170,72 km/ó — 2. **R. Gould** (Yamaha) 1:06,10.5 — 3. **K. Newcombe,** NZ (König) 1:06,24.8 — 4. **B. Kneubühler** (Yamaha) 1:06,25.1 — 5. **C. Mortimer** (Yamaha) 1 kh. — 6. **B. Granath,** S (Husqvarna) — 7. **A. Maxwald,** A (Rotax) — 8. **P. Wal,** NL (Kawasaki) 2 kh. — 9. **Juhos Á.** (Metisse) 3 kh. — 10. **J. Özelt,** A (Matchless) 4 kh. — **Leggyorsabb kör: Agostini,** 2,58.9 = 173,42 km/ó.

AZ ÉSZAKIAK NAPJA BRÜNNBEN

A magyar fiatalok helyen vannak – Saarinen a motoros Nurmi – Halálos baleset az utolsó futamban – Ago is tud bukni

Inkább tényként említem és nem panaszként: az egész heti csehszlovákiai fagyoskodást újabb hőhullám váltotta fel július 16-án. Valódi VB-hangulat vibrál a majdnem hermetikusan elzárt depóban. A nyüzsgő életben új színfoltot jelentenek a Champion gyertyagyár szellősen öltözött, lakkcsizmás lányai, akik szorgalmasan ragasztják a kocsikra a matricákat, és kedvesen mosolyognak a 17 nemzet motorosfiaira. Egy helikopter körözi a depó, illetve a pálya felett, a magasból készül a filmhíradó. De filmet forgat még a társrendezést vállaló angol Marlboro cigarettagyár, amely többek között az angol BRM Forma–1 versenyistállójának is „véradója".

A tegnapelőtti edzés megkezdésekor a rendezőség egy **Agostini** által vezetett, versenyzői bizottsággal végigvizitálta a pályát, amelyre Agoék további 200 szalmabálát kértek. Alakult ugyan némi vita, de igazi edzéssztrájkra nem került sor, mert néhány óra alatt helyükön voltak a hiányolt bálák. (És hogy milyen jogos volt a kívánság, azt éppen Ago bukása igazolta, de erről majd később lesz szó.) E sorok írója nem az idén kezdte a betűvetést, de bizony az ő gyomra is vibrálni kezd, amikor felsorakoznak a rajthoz a **125-ÖS GÉPOSZTÁLY** versenyzői. (Egy órával a rajt előtt, a HSE műhelykocsijának tövében kuporgott **ifj. Reisz Jancsi** hamuszürkén ott izgulva. „Így van ez mindég, és csak akkor csillapodik a gyomorrángásom, ha nyeregbe ülök.")

Végre útnak indul a 35 főnyi mezőny, és az apró spanyol, mármint **Angel Nieto** kilőtt nyíl gyanánt tűnik el Bosonoki irányában, a többiek csak kellő távolból igyekeznek utána. A világbajnok és az ő Derbije verhetetlenek. **Jansson** (Maico) és **Mortimer** (Yamaha) vállalják a vadászkutya szerepét. A kis **Repits** pompásan hadakozik öreg MZ-jével és a 22. helyről lassan bár, de szívósan a 12-ikre rukkol, amikor beáll motorjának főtengelye. Ugyanez történik a mögötte repesztő **Godány Béla** motorjával is. Csak **Reisz Jancsika** tartja magát. Utolsó kör. Nieto nincsen sehol. A félelmetes Derbi kilehelte lelkét, mint egy leszúrt bika. Így veszít ismét ez a derék spanyol sportember — és ezért nyeri élete első VB-versenyét a svéd **Jansson,** akit honfitársai a koszorúzás után háromszor feldobnak a magasba. Nem történt semmi baja.

EREDMÉNY. 125 KCM (8 kör = 111,5 km, 35 ind., 14 bef.): 1. **B. Jansson,** S (Maico) 47,24.6 = 141,3 km/ó — 2. **C. Mortimer,** GB (Yamaha) 48,18.8 — 3. **K. Andersson,** S (Yamaha) 48,23.7 — 4. **G. Bender,** NSZK (Maico) 48,59.8 — 5. **D. Braun,** NSZK (Maico) 49,54.5 — 6. **P. Isnardi,** I (Mondial) — 7. **J. Lothar,** NSZK (Yamaha) — 8. **B. Köhler,** NDK (MZ) — 9. **A. Brito,** C (MZ) — 10. **A. Garcia,** C (MZ) . . . 12. **Reisz J.** (MZ) — **Leggyorsabb kör: Nieto, 5,51.5 = 143 km/ó.**

Nagy csatát ígér a második futam, a **350-ESEK VERSENYE. Ago** 20 ponttal vezet a VB-listán **Saarinen** és **Pasolini** előtt, így tehát az MW-csillagnak nem kell kockáztatnia. Annál inkább **Read**-nek, aki bár a 6. helyen áll a második számú MV-vel, mégis esélye lehet egy jó VB-helyezésre. **Drapál Jancsi** a második rajtsorban várja az indulási jelet, amelyre nagyszerűen, elsőként ugrik ki, de az aluljárónál már elsuhan mellette a két MV, és a nyújtott vollgázas kanyarnál már az ötödik. A két olasz rakéta pilótája derekasan nyüstöli egymást. **Read** szélárnyékban utazik. (Akaratlanul is felvetődik a kérdés: vajon pontosan olyan gyors-e az angol motorja, mint az olaszé?) A harmadik körben úgy tűnik, mintha **Ago** maga elé engedné **Readet,** de a látszat csal. **Ago** motorja lassul, és már egyenesen ül a nyeregben, amikor egy vollgázas enyhe kanyarban, olyan 80 körüli tempóban megszorul az MV motorja — és a fekete olasz máris a szalmabálákba repül. A vörös MV búgócsigaként pörög az oldalán . . . Szerencsére senki sem közeledik mögötte. A feltápászkodó **Agostini** derekát és a kissé vérző bal kezefejét fájlalja. A motornak sincs lényeges baja. Hja, bukni is tudni kell! De veszíteni is . . .

Tessék csak figyelni! **Saarinen** 160 km-es új körrekordot futva megtámadja az élen száguldó **Readet.** Csodálatos a két versenyző párviadala. Ki nyer ma? Természetesen nem hanglemezt, hanem 15 VB-pontot. Az utolsó körben vagyunk, amikor **Read** győzelme már valószínűnek látszik . . . És az angol versenyző feladja a további harcot motorjának műszaki hibája miatt.

A mi házunk táján is bajok vannak. **Drapál** Yamahája egyre lassul, és végül az eltörött első fékje miatt ő is kiesik.

EREDMÉNY. 350 KCM (11 kör = 154,3 km, 35 ind., 21 bef.): 1. **J. Saarinen,** SF (Yamaha) 57,56.2 = 154,8 km/ó — 2. **R. Pasolini,** I (Aermacchi) 59,43.8 — 3. **D. Braun,** NSZK, 1:00,21.3 — 4. **B. Neubühler,** CH, 1:00,30.6 — 5. **W. Pfirter,** CH, 1:01.19.4 — 6. **T. Länsivuori,** SF (mind Yamaha) — 7. **F. Srna,** CS (Jawa) — 8. **S. Grassetti,** I (MZ) — 9. **J. Dodds,** AUS (Yamaha) — 10. **B. Nelson,** GB (Yamaha). — **Leggyorsabb kör: Saarinen 5,12.8 = 160,3 km/ó, új körrekord.**

Őszintén szólva, a következő futamban, a **250-ESBEN** még kevesebb **Drapál János** esélye, lévén Yamahája lassú. Mutatja ezt, hogy a harmadik sorból rajtol; **Repits** a nyolcadikból és **Juhos** a kilencedikből.

Az irgalmatlanul gyors új kéthengeres, kétütemű Aermacchit nyargaló szemüveges **Pasolini** vezeti az első három kört. De aztán ellenállhatatlanul feljön az iménti győztes **Saarinen,** és a célig nem adja ki kezéből a vezetést, és **Pasolini** marad a második, **Read** a harmadik. Meglepetéssel **Repits Géza** szolgál, aki a 12. helyre érkező **Drapál** mögött a 15. helyen végzett, míg **Juhos** 17. lett.

EREDMÉNY. 250 KCM (9 kör = 125,5 km, 35 ind., 23 bef.): 1. **J. Saarinen** (Yamaha) 48,42.3 = 152,82 km/ó — 2. **R. Pasolini** (Aermacchi) 49,23.8 — 3. **P. Read** (Yamaha 49,36.6 — 4. **R. Gould,** GB (Yamaha) 50,03.3 — 5. **S. Grassetti** (MZ-RE), 50,03.9 — 6. **B. Jansson** — 7. J. Dodds — 8. **T. Länsivuori** — 9. **W. Pfirter** — 10. **K. Andersson** (mind Yamaha) . . . — 12. **Drapál J.** (Yamaha) . . . — 15. **Repits G.** (Yamaha) . . . — 17. **Juhos Á.** (Yamaha). — **Leggyorsabb kör: Saarinen 5,19.1 = 157,28 km/óra.**

Ago itt, Ago ott, Ago mindenütt! Itália legjobbja már majdnem birtokosa az **500-AS** VB-címnek, s most úgy rajtol el, hogy a célig senki sem tudja majd zavarni. Így is történik; 28 ellenfele csak messziről üldözi, és közülük a finisig 11 kiesik. **Juhos Árpi** becsülettel küzd veteránnak számító Metisse-ével, és javára legyen mondva, tizenötödikként el is éri a célt.

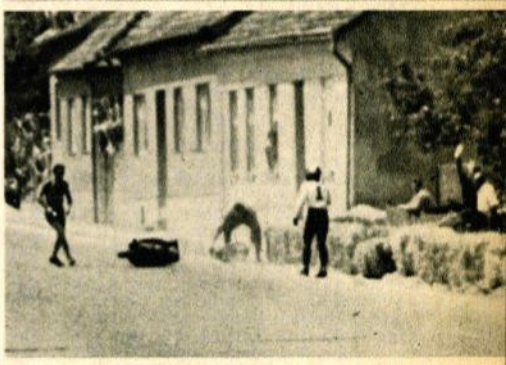
EREDMÉNY. 500 KCM (13 kör = 181.2 km, 29 ind., 18 bef.): 1. **G. Agostini** (MV Agusta) 1:07,47.8 = 160,8 km/ó — 2. **J. Findlay,** NZ (Kawasaki) 1:10,20.7 — 3. **B. Kneubühler,** CH (Yamaha) 1:10,50.3 — 4. **R. Gould** (Yamaha) 1:11,46.1 — 5. **B. Nelson** (Hannah-Paton) 1:12,39.8 — 6. **S. Gunnarson,** S (Kawasaki) — 7. **B. Granath,** S (Husqvarna) — 8. **L. John,** NSZK (Suzuki) 1 kh. — 9. **S. Kangasniemi,** SF (Yamaha) — 10. **K. Carisson,** S (Yamaha) . . . 15. **Juhos Á.** (Metisse) 2 kh. —

Leggyorsabb kör: Agostini, 5,06.8 = 163,9 km/óra.

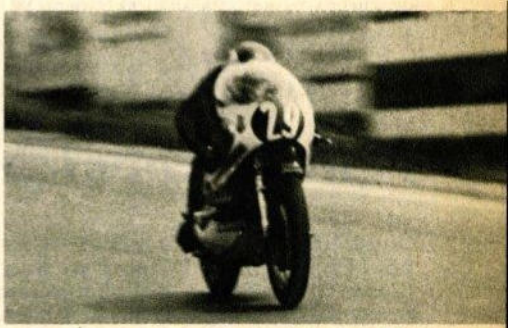
Jó délutánra fordul az idő, amikor a nap utolsó futamára kerül sor. Nem mindennapi a kép, amikor 27 különös formájú **HÁROMKERÉKŰ** rakéta robban el a tribün előtti „kilövő-állomásról". A volt kétszeres világbajnok, **Enders** és társa, **Engelhardt** (BMW), valamint márkatársuk, **Lutringshauser** között nagy tüzijáték kezdődik. De a második körben Lutringshauser utasa, **Aga Neumann** sajnálatos baleset áldozata lesz. Sérülése oly súlyos, hogy az orvosok már nem tudnak rajta segíteni. A negyedik körben az osztrák **Hahn-házaspár** kerül le a pályáról, és mindkettőjüket a kórházba viszik a mentők. A 15 VB-pontot **Endersék** könyvelhetik el.

EREDMÉNY. OLDALKOCSIK (8 kör = 111,5 km, 22 ind., 12 bef.): 1. **Enders/Engelhardt,** NSZK (BMW) 46,40.1 = 142,7 km/ó — 2. **Vincent/Kassi,** GB (Münch URS) 47,53.9 — 3. **Wegener/Heinrichs,** NSZK, 48,57.1 — 4. **Schauzu/Kalauch,** NSZK, 49,21.9 — 5. **Venus/Gundel,** NSZK, 49,51.6 — 6. **Binding/Leck,** NSZK — 7. **Pape/Kahlenberg,** NSZK — 8. **Vannester/Vannester,** B — 9. **Schons/Schons,** NSZK —10. **Müller/Hoffmann,** NSZK (mind BMW). — **Leggyorsabb kör: Enders, 5,46.6 = 145,3 km/óra.**

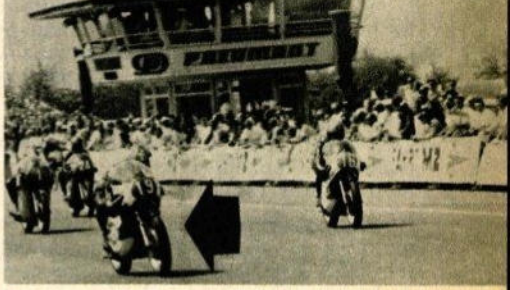




Ago bukásakor távol állt a fotós: mire közelebb szaladt, Ago már a bálák mögé sántikált. A rendező a motor felé fut



A kis Repits Géza megérdemli a további támogatást, pompásan tartotta magát a motorsport legjobbjai között



Ime a bizonyság: elsőként Drapál rajtol, mögötte Ago (1) és Granath, jobbról Braun



Az abszolút győztes Pinto/Macaluso kissé összegyűrt gyári Fiatjával befut a krakkói célba

(Fekete András felvételei)

XXXII. RAJD POLSKI

Nyolc nemzet autósai gyülekeztek Krakkóban, hogy összemérjék erejüket a Versenyzők Rallye Európa-bajnokságának 6. futamában. A rangos mezőnyben a Volán SC csapata képviselte a magyar színeket.

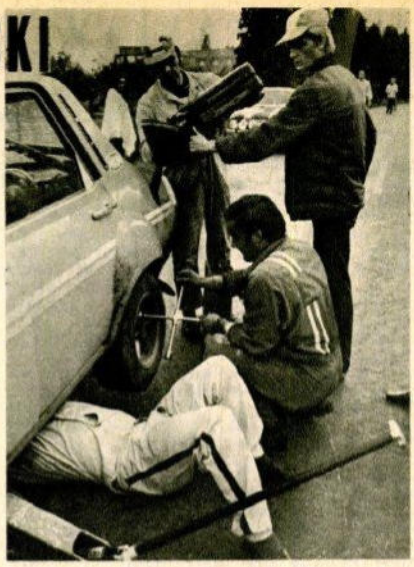
A krakkói stadionból 106 kocsi rajtolt, és az 1450 km-es, illetve 1150 km-es táv megtétele után mindössze 30 kocsi érkezett a célba. Nemcsak a 40 (!) gyorsasági szakasz, a nagy átlagsebességek, hanem a rossz időjárás (eső, sűrű köd) és a rossz utak is nehezítették a versenyzők dolgát. A rendkívül nehéz feltételekre jellemző, hogy már az első gyorsasági szakaszon egy 50 méteres szakadékba zuhant és porrá égett az egyik nagy esélyes, az olasz **Trombotto/Enrico** kettős Fiat—124 Spyderje, nem sokkal később pedig **Pinto** gyűrte össze jócskán a másik gyári Fiat hátulját. Rosszabbul járt az Európa-bajnok Zasada, aki nemcsak Porscheját, hanem lábát is törte. Sajnos, a balszerencse a magyar csapatot sem kerülte el: a **Balatoni/Sándor** és a **Kiss/Iriczfalvy** párosok műszaki hiba miatt állították félre gépeiket.

Az abszolút győzelmet a bravúros stílusban versenyző **Pinto/Macaluso** kettős szerezte meg. **Ferjáncékat** először harmadikként hirdették ki, de ezt az eredményt később megóvták és így helyet kellett cserélniük az ugyancsak kitűnően versenyzett **Brunza/Brum** szovjet kettőssel.

A nagyon erős mezőnyben a 30. helyen végeztek a **Szenttornyai-testvérek** az egyetlen célbaérkezett Zsigulin, ami ezen a versenyen szép sikernek számít.

FEKETE ANDRÁS

AZ ABSZOLÚT SORREND: 1. **Pinto/Macaluso** (Fiat 124 Spyder) — 2. **Röhrl/Berger** (Ford Capri RS) — 3. **Brunza/Brum** (Moszkvics—412) — 4. **Ferjáncz/Zsembery** (R—12 Gordini) — 5. **Hommel/Bork** (Wartburg—353) — 6. **Mucha/Zyszkovski** (Polski Fiat 1500) — 7. **Spukt/Kalanais** (Moszkvics—412) — 8. **Stawoiak/Czyczyk** (Polski Fiat 1500) — 9. **Back/Jansen** (Opel Ascona 16) — 10. **Dobranski/Ryniak** (Polski Fiat 1500) ... 30. **Szenttornyai/Szenttornyai** (Lada). — **A RALLYE EURÓPA-BAJNOKSÁG ÁLLÁSA:** 1. **Pinto,** 60 pont — 2. **Zasada,** 40 — 3. **Darniche,** 35 — 4. **Barbasio,** 33 — 5. **Warmbold,** 30 pont.



Szinte percek alatt cseréltek kerekeket, töltötték fel az abszolút sorrendben a 4. helyen végzett Ferjáncz—Zsembery páros Gordinijét a packovi állomáson. A kocsi alatt fekvő Ferjáncz nem pihen, hanem — dolgozik

Fekete kocsi arany csíkkal...

Óriási élményben volt része július 15-én a motorsport rajongóinak. Az utolsó percig nem lehetett tudni, hogy ki nyeri majd a Brands Hatch-ben a John Player Grand Prix-nek titulált versenyt. Mint azt még az idény elején megírtam, egyre több helyről tiltják ki a cigarettagyárak hirdetéseit. Még a tévében sem sugározzák azokat. Ezért a cigigyárak most egyre jobban koncentrálnak a sportra, amelyet heti több órán át közvetít a tévé. Ezért futnak a versenylovak is egy *Player* vagy egy *Benson & Hedges*, esetleg egy *Dunhill* Kupáért. Elképzelhető, hogy előbb-utóbb ezt is betiltják. Addig viszont ezek a gyárak sok ezer fontot fektetnek be a különböző sportágakba. És nem vitás, hogy ennek nyomán például a versenyautók is jobbak lettek, mert a konstruktőröknek több pénzük van új motorokra, új, drága fémekre, mint például a titániumra, és a legjobb versenyzők szerződtetésére. A Player-gyár annyi fontot ajánlott fel *Colin Chapmen*nek, a Lotus-istálló tulajdonosának, hogy JPS-re (John Player Special) keresztelték át a kocsikat, amelyek olyan feketék, arany csíkkal, mint amilyen a John Player cigaretták doboza. Elképzelhető tehát az öröm, amikor *Emerson Fittipaldi* egy csaknem kétórás csata után megnyerte a *JP Grand Prix*-t egy JPS-ben.

A verseny óriási küzdelmet hozott *Stewart, Ickx* és *Fittipaldi* között. Hármukat a 48. körig egy másodperc választotta el, miközben 170 km-es átlagsebességgel száguldtak. A 48. kör végén *Ickx* Ferrarijának elfogyott az olaja, és lassan bekocogott a depóba. De még mindig több mint 20 kör volt hátra, és *Stewart* egy pillanatra se hagyta fel *Fittipaldi* üldözését. Ez volt tehát a helyzet: a fiatal, nem sok tapasztalattal rendelkező brazil versenyzőt a kétszeres világbajnok, húsz VB-futam nyertese, *Stewart* kergette. Hibázik-e majd *Fittipaldi*, vagy képes-e ellenállni a skót támadásainak? Ellenállt és 200 mérföld után 4 másodperccel nyert. Utána derült ki, hogy milyen óriási szerencséje volt a brazilnak; ahogy a tiszteletkört befejezte és kocsija megállt, a jobb első kereke leült. Defektet kapott. Hozzá kell tennem, hogy még valami hozzájárult *Emerson* sikeréhez. *Stewart* új kocsija nagyon jól ment az edzésen, és Jackie gyorsabb volt benne, mint Emerson a JP-Lotusban. Amilyen pechje volt a skót bajnoknak, valami eltört az új kocsin, és így kénytelen volt a régivel indulni, ami körönként majd 1 másodperccel volt lassúbb.

A többiek közül *Merzario* volt a nagy szenzáció; a fiatal olasz most vezetett először Forma—1-es Ferrarit, és nagy harcok után 6. lett. Meg is kapta a „Verseny hőse" díjat mind a BP-től, mind a Jo Siffert-díj zsűrijétől.

A. Frankl

EREDMÉNY: **E. Fittipaldi** (JPS-Lotus) 1:47,50.2 = 179,29 km/óra — 2. **J. Stewart** (Tyrrell-Ford) — 3. **P. Revson** (Yardley-McLaren) — 4. **C. Amon** (Matra-Simca) — 5. **D. Hulme** (Yardley-Mclaren) — 6. **A. Merzario** (Ferrari).

SPORTHÍREK

DRAPÁL JÁNOS a 7. helyen végzett 350-es Yamahájával a Svéd GP-n. Győzött Agostini. Drapál indult a 250-es géposztályban is, de a 6. helyen — szerencsésen — bukott és kiállt.

APOLDÁBAN az 500-as cross VB-n Friedrichs (CZ) győzött 3 helyezési ponttal a világbajnok belga Coster (Suzuki) előtt.

NÉGYEZER NÉZŐ volt kíváncsi a Szegedi Volán SC által rendezett IV. szenior salakbajnoksági futamra, amelyet ez alkalommal a sokszoros magyar bajnok, Gyepes Barnabás nyert meg az esélyes Szőke előtt. A további sorrend: Csató, Perényi, Radácsi, és Berki.

ISMÉT CSATASORBA ÁLL a BMW a Forma—2 géposztályban. Az 1,6 literes motort 2000 kcm-re „bővítették" és 8900 fordulaton 275 lóerős. A March cég igazgatója megállapodott a BMW-vel: 1973-ban ezekkel a motorokkal látják el az F—2 March kocsikat.

MÉGIS LESZ NÉPLIGETI VERSENY, amelyet a HSE rendez szeptember 10-én. Eddig biztosra vehető Dodds, Nelson és Turner indulása.

A 24 ÓRÁS BOL D'OR VERSENYRE a következő hat versenyzőt jelölték: Juhos, Reisz, Nagy, Kovács, Petró és Böndicz. Közülük, válogatás után, öten utaznak Franciaországba.

ISMÉT SZAMÁRHEGYEN rendezi a SZIM Vasas a szenior crossbajnokság IV. futamát. Rajt: augusztus 20-án 14 órakor a 11. főút 55. km-kövénél.

DR. SZELNÁR ALADÁRNAK, a magyar autó- és motorsport egykori vezetőjének síremlékét ünnepélyesen avatták fel a budaörsi temetőben.

REKKENŐ HŐSÉGBEN, kemény, poros pályán rendezte a Kaposvári Volán SC országos cross versenyét. **EREDMÉNY. 250 KCM:** 1. **Mohácsi J.** — 2. **Poszmik Á.** — 3. **Gubala P.** (mind HSE) — 4. **Mandasitz L.,** SZIM Esztergom; — **500 KCM:** 1. **Kökényesi Gy.** — 2. **Závodny I.** — 3. **Szép A.** (mind ZM) — 4. **Czuni L.** Kiskunlacháza (mind CZ).

A SOPRONI ÜNNEPI HETEK záróakkordjaként a helyi IKV és az MTS Városi Tanácsa nemzetek közötti motocross versenyt rendezett a Bécsi Dombokon. **EREDMÉNY. 250 KCM:** 1. **Grabacz L.,** Videoton — 2. **Poszmik A.** — 3. **Szűcs K.,** IKV Sopron — 4. **Mandasitz L.** (mind CZ) — 5. **Hans Gundacker,** Ausztria (Bultaco) — **500 KCM:** 1. **Szép A.** — 2. **Nádudvari L.,** HSE — 3. **Demeter Á.,** HSE — 4. **Weisz F., MÁV NTE** — 5. **Tosoki Gy.,** Videoton (mind CZ).

ANDREW FRANKL tudósítása

A FRANCIA AUTÓ GRAND PRIX-RŐL

Hajszál híján óriási francia siker született a Clermont—Ferrand-i pályán. *Chris Amon* a Matrával messze a leggyorsabb volt, és a hazai publikum legnagyobb örömére vezetett is sok körön keresztül. Mögötte a gyomorfekélyéből felépült *Jackie Stewart* foglalta el a második helyet. Szegény *Amon*t megint balszerencse üldözte. Mint ismeretes, ő az a versenyző, aki mindig az éllovasok között van, gyakran vezet, de valamilyen műszaki hibával mindig kiesik. Még egyszer sem nyert VB-futamot, bár kilenc éve ül Forma—1-ben. Mindenki azt hitte, talán most, ennyi év után megfordul a kocka. Nem így lett. Az egyik abroncs defektet kapott, és kereket kellett cserélni, ezért 50 másodpercet vesztett, és visszaesett a 11. helyre. Nem adta fel a küzdelmet, és egy igazán szenzációs harc után a harmadik helyre dolgozta fel magát. Még egy kör, és második lett volna!

Stewart szépen tovább „kocogott", megnyerte huszadik VB-futamát, és így ő áll az idei VB második helyén. A lista élén álló *Emerson Fittapaldi* másodikként fejezte be ezt a versenyt. Nagy teljesítmény, mert először indult itt, és a 8 km-es pálya nagyon nehéz, 54 kanyar tarkítja. Ezeknek nagy része lejtőn lefelé, majdnem olyan, mintha a Hármashatárhegyről kellene leszáguldani ötödik sebességben, több mint 200-zal, és aztán fel a másik oldalon még gyorsabban... *Amon* 2 perc 53,9 alatt tette meg a leggyorsabb kört, ami 166 km-es átlagnak felel meg.

A többiek közül *Hulme* és *Ickx* kapott defektet. A pálya olyan, hogy ha valaki nem nagyon precíz, akkor egy kerékkel könnyen a kövek közé kerülhet, amelyek a hegyoldalból legurulnak, és ellepik az út szélét. Az osztrák *Helmut Marko* sajnálatosan még rosszabbul járt. Az előtte száguldó kocsi kerekétől egy kő felcsapódott, és mivel éppen 250-nel mentek, a kő, mint egy puskagolyó, a védőüvegen keresztül a szemébe pattant. Amikor e sorokat írom, még nem tudjuk, képes lesz-e ezután versenyezni tovább.

Most, a félidőben, hat verseny után *Fittipaldi* 34 ponttal van az élen, *Stewart* 21, *Hulme* 19 és *Ickx* 16 ponttal követi.

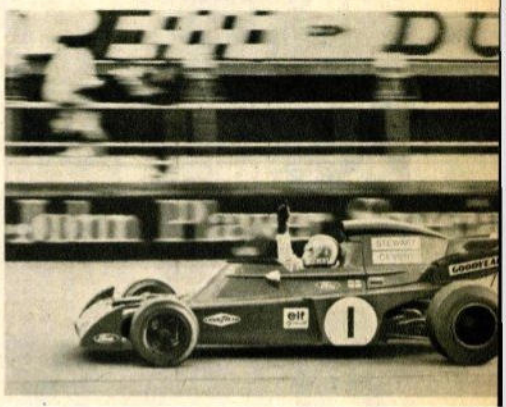
Fittipaldi Lotus-kocsija most olyan jól, megbízhatóan megy, és a brazil versenyző annyi önbizalommal vezeti, hogy nagyon nehéz lesz őt utolérni. Még ha *Stewart* folyton nyerne is, akkor is nagyon szoros lesz a világbajnokság. *Emerson* Clermont-ban is hat pontot kapott, és a 13 pontos előny azt jelenti, hogy ha *Stewart* nyer is egy újabb VB-futamot, és a brazil nem kap pontot, az utóbbi még akkor sincs nagy bajban...

A Ferrarinak az idén valahogy „nem jön ki a lépés". A kocsi jó, *Ickx* remek, de — mégsem nyernek versenyeket. *Petterson*, aki tavaly második volt, ez évben szóhoz sem tud jutni, a March, úgy tűnik, nagyon rossz, valószínűleg jövőre nem is versenyez ezzel a márkával.

Angliában sok év után először lehet fogadni autóversenyeken. *Fittipaldi* a favorit, *Stewart* a második...



Ritka érdekes felvétel Chris Amonról, amint éppen arra kíváncsi: lát-e valakit a kocsi jobb oldali tükrében



Ez a különös formájú kocsi nincsen, csak volt. Az történt a Francia GP előtt, hogy ezzel a Ford-Cosworth-motorral meghajtott és a régebbinél 50 mm-rel rövidebb és alacsonyabb új Tyrrellt Cevert kipróbálta. Remek köröket futott vele, míg nem lekerült a pályáról, és nemcsak a kocsit törte össze, hanem a bal karját is. Begipszelt karral ült a másik versenykocsijába és negyedikként érte el a célt...

Még a dupla Armco-védőpalánk sem véd mindig. Az angol Knight, Forma—3 kocsijával átszaltózott a védőpalánk felett — és a landolását rögzíti a kép. Mi lett Knighttel? Mindössze néhány bordája tört el

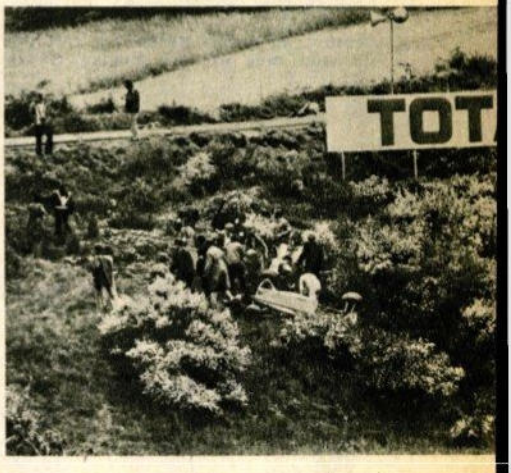


Jackie Stewart szerencsés volt ezúttal. Mosolyogva integet, miközben többen a lábán állnak...



A verseny előtt készült ez a kép a két osztrák GP-versenyzőről, Niki Laudáról és dr. Helmuth Markóról, akinek bal szemét mégis sikerült megmenteni.

(A. FRANKL felvételei)



CÍMOLDALON:

Lapzártakor érkezett kép a 228 km/óra végsebességű új, Maserati-motoros Citroën SM próbaútjáról

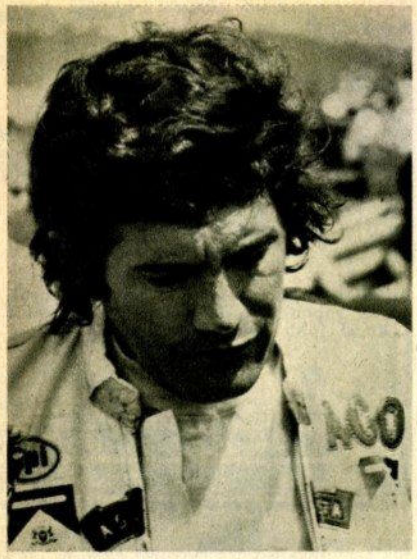
„Autó-Motor" — Főszerkesztő: B. Pór Ibolya. — Megjelenik havonta kétszer, 6-án és 21-én. — Szerkesztőség: Budapest V., Bajcsy-Zsilinszky út 22. V. em. — Levélcím: Budapest 5., Pf. 582. — Telefon: 112-888. — Felelős kiadó: Sala Sándor. Kiadja a Lapkiadó Vállalat. (VII., Lenin körút 9—11. Telefon: 221-285.) — 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

72.8047 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató

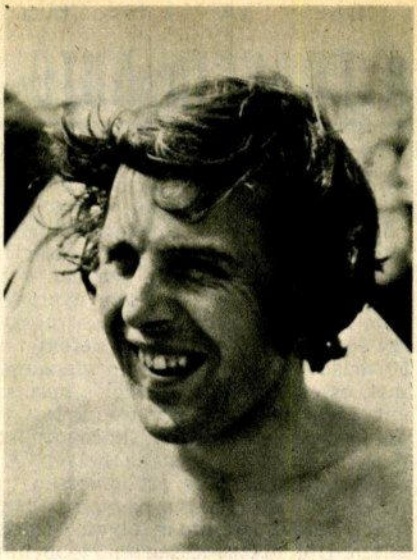
ARCOK a világbajnoki futamokról



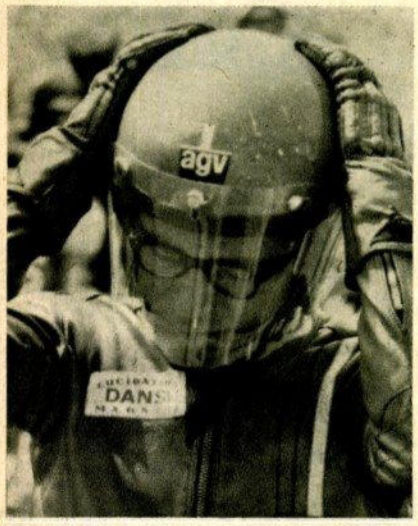
A gondba süllyedt Agostini megnémult motorja mellett elmélkedik



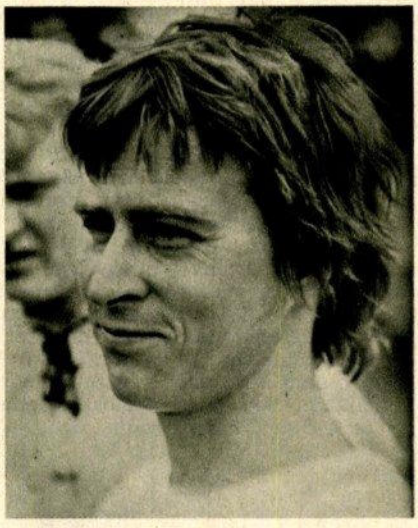
A volt világbajnok, az angol Rodney Gould fáradtan törli verejtékét a futam végén



Most már könnyen nevet, újabb győzelme után az ugyancsak angol világbajnok, Phil Read



A szemüveges Renzo Pasolini a rajt pillanata előtt még egyszer megigazítja sisakját



Kétszeri futamgyőzelme után persze vidám a finn mérnök, Jarno Saarinen

Vajon min töpreng arany FIM-jelvénnyel a nyakában az ezúttal balszerencsés Angel Nieto?

Figyelmesen hallgatja a svéd Kent Andersson egy angol sportújságíró fejtegetéseit

„Itt a meleg spagetti!" hívja hangos szóval szerelőjét az olasz Silvio Grassetti

(RÓZSA GYÖRGY felvételei)

