

TÁJÉKOZTATÓ A MERKUR ÉS A KONSUMEX TÍPUSAIRÓL



autó-motor

XXIV. évf.
1971. I. 6.
Ára: 3 Ft

1



MAGÁNSZEMÉLYEK, VÁLLALATOK, SZÖVETKEZETEK részére vállaljuk

OPEL gépkocsik
speciális javítását, eredeti alkatrészekkel

Karambolos gépkocsik karosszériajavítása, fődarab-felújítás
WARTBURG, TRABANT gépkocsik is

Fényezésnél színre és fényre 1 éves garancia!

Kárpitos- és autóvillamossági munkák

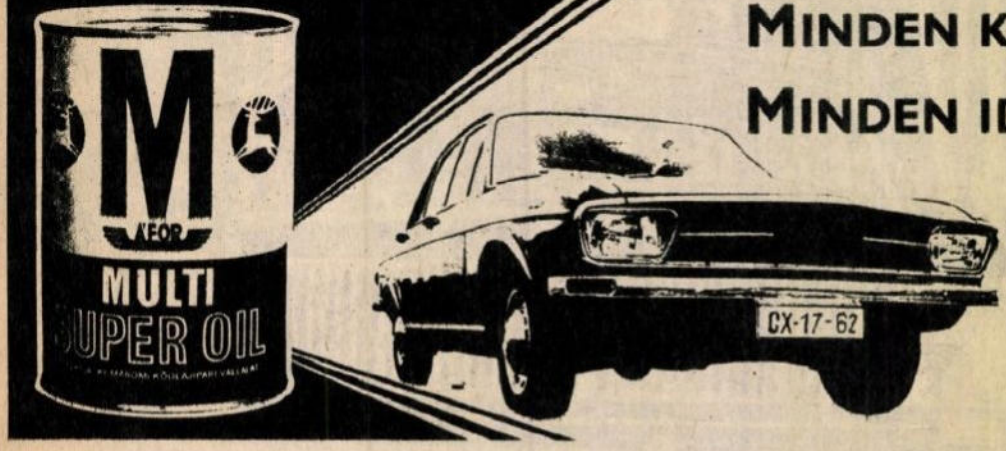
HASZNÁLT SZEMÉLYGÉPKOCSIK VÉTELE, ELADÁSA NAPI ÁRON

HUNGAROSZERVIZ KTSZ, Bp. XIV., Gizella út 20. Telefon: 835-975

VILÁGSZÍNVONAL

ÁFOR BENZIN-OLAJ

MINDEN KOCSIHOZ
MINDEN IDŐBEN



„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

70.5383 Egyetemi Nyomda, Budapest
Felelős vezető: Janka Gyula igazgató

Mindannyiunk ügye

Hazánk legfőbb törvényhozási testülete, az Országgyűlés legutóbbi ülésszakának fórumán a közúti közlekedés egészét érintő nagy jelentőségű kérdés is szóba került. *Dr. Belák Sándor* veszprémi képviselő, a Keszthelyi Agrártudományi Egyetem rektora a következő interpellációt intézte a belügyminiszterhez:

A közúti forgalom hazánkban örvendetesen fejlődött, de sajnos még nagyobb mérvű a közlekedési balesetek számának évenkénti 10—12 százalékos növekedése. Nagy gondot fordítunk arra, hogy a gépjárművezetők megfelelő kiképzésben részesüljenek és a közlekedési szabályokat, előírásokat betartsák. A közlekedési balesetek előidézője és okozója azonban gyakorta az útjainkon nagy számban közlekedő kerékpárosok és lovaskocsisok vigyázatlansága. Viszonylag keskeny és lakott helyeken átvezető útjainkon most már el kellene érni, hogy a sötétben *kivilágítatlan járművek és italos kerékpárosok ne közlekedhessenek.* A balesetek oka ugyanis gyakorta ezen gondatlanságok következménye és sajnos a közlekedésrendészeti hatóságok sem tudnak érvényt szerezni az ide vonatkozó szabályok és előírások betartásának.

Ennek következménye, hogy besötétedés után útjainkon a gépjárművek közlekedése igen veszélyes, lelassul és számtalan baleset következik be *a gépkocsivezetők hibáján kívül.* A sötétben, ködben, esőben, elöl és hátul egyaránt kivilágítatlan járművet valóban nehéz idejében észrevenni. Maga a közlekedő egyén nem is tudja, milyen veszélynek van gyakorta kitéve. *Baleset esetén viszont felelőssé többnyire a gépkocsivezetőket teszik „vigyázatlanság" indokával.* Fel kell tenni a kérdést: miért kell ennek így lennie? Ezen a helyzeten feltétlenül változtatni kell, mert többnyire olyan utakon közlekedünk, de fogunk még az elkövetkezőkben is, ahonnan a kerékpárok és a lovaskocsik nem tilthatók ki. Ezért úgy gondolom, ebben a kérdésben végre megoldást keresni — valamennyiünket érintő össz-társadalmi közügy. Ezért e helyről kérdezem a belügyminiszter elvtárstól: szerinte mi az oka annak, hogy ezen fontos, viszonylag könnyen végrehajtható közlekedésrendészeti előírásoknak nem sikerül érvényt szerezni? Továbbá: mit kíván tenni a jelenlegi tarthatatlan helyzet felszámolása érdekében?

Benkei András belügyminiszter az interpellációra az alábbiakat válaszolta:

Tisztelt Országgyűlés! A közúti közlekedés biztonságának megóvása, javítása az ország egész lakosságát érintő nagyon fontos probléma. Az objektív nehézségek mellett az emberi könnyelműség, a meggondolatlan magatartás, és gyakran a súlyos mulasztások — amelyek többségükben elkerülhetők lennének — hátrányosan hatnak a közlekedés biztonságára.

E helyen egy korábbi interpellációra adott válaszomban már jeleztem, hogy a közlekedés szabályait durván megsértőkkel, a mások életét veszélyeztetőkkel szemben szigorúbban lépünk fel. A balesetek megelőzését, a közlekedési fegyelem szilárdítását szolgáló intézkedéseink közül megemlítem, hogy ez évben közel 18 ezer vezetői engedélyt és ellenőrzőlapot vontak be szerveink olyan személyektől, akiknek agresszív magatartása, az életet védő szabályok semmibevevése súlyosan veszélyeztette a közlekedés biztonságát.

Úgy vélem, ez is hozzájárult ahhoz, hogy ez évben a személyi sérüléssel járó balesetek száma egy százalékkal csökkent. Ennek azért tulajdonítunk nagy jelentőséget, mert az előző években a balesetek száma

nagyon gyorsan — általában 10—14 százalékkal — nőtt. A mostani egy százalékos csökkenés tehát a tendencia pozitív irányú változását jelzi.

Ugyanakkor, sajnos, mindjárt hozzá kell tennem ehhez, hogy a halálos kimenetelű közúti közlekedési balesetek száma továbbra is növekszik. Ebben az évben november végéig 1273 ember vesztette életét közlekedési baleset következtében, ami 15 százalékkal több, mint az elmúlt év hasonló időszakában.

Ez évben, 11 hónap alatt 21 780 közúti baleset történt. Az interpellációban említett kerékpárosok által okozott balesetek száma évente meghaladja a háromezret, a lovaskocsik által okozott balesetek száma pedig 500—600 között van. Az összes balesetekhez viszonyítva ezek látszólag nem túl nagy számok, de veszélyességük miatt valóban külön figyelmet érdemelnek.

A folyamatos és akciószerű ellenőrzések során évenként több tízezer kerékpárt és lovaskocsit ellenőrzünk. Például ez év első félévében a rendőri szervek több mint 22 000 szabálysértési elmarasztalást és mintegy 20 000 helyszínbírságot szabtak ki. Jelentős részük éppen a kivilágítás elmulasztása alatt történt.

A rendőrség természetesen korántsem csak a bírság kiszabását tekinti egyedüli eszköznek az e téren tapasztalható hiányosságok megszüntetésére. A szocialista jogfelfogásnak megfelelően, évente sok tízezer kerékpárosnak és lovaskocsihajtónak tartanak felvilágosító előadást, amelyeken a helyes közlekedés követelményeit és szabályait oktatják.

Rendőreink a megelőzés számtalan formáját alkalmazzák. Így például több nagyvárosban a nagyobb üzemek segítségével sok ezer kerékpár felülvizsgálatát és a szabályoknak megfelelő felszerelését oldották meg.

A szabályok nem ismerése mellett meg kell említeni azt a gyakorlatban tapasztalható hibás szemléletet, hogy a lakosság egy része a kerékpározást tulajdonképpen nem tekinti a szó igazi értelmében vett közlekedésnek, és ezért nem is érzi fontosnak a kötöttségek ismeretét és betartását. A lovaskocsik tulajdonosai — amelyek ma már túlnyomó többségükben a termelőszövetkezetek és az állami gazdaságok — sem törődnek megfelelően ezzel a kérdéssel, nem gondoskodnak lámpákról, illetve nem ellenőrzik ezek használatát.

Szeretném tájékoztatni a Tisztelt Országgyűlést, hogy hazánkban a gépjárműállomány több mint egymillió és évente mintegy 70—80 ezerre tehető a növekedés. A gépjárműveken kívül mintegy két és félmillió kerékpár és százezer lovaskocsi vesz részt a forgalomban. Fokozza gondjainkat, hogy a forgalmi szabályokat nem ismerő, vagy ezekkel nem törődő kerékpáros és lovaskocsihajtó ugyanott közlekedik, ahol a 30 tonnás kamion, vagy a 150 lóerős személygépkocsi. Az ilyen heterogén összetételű járműforgalom önmagában is komoly problémát okoz a közlekedéssel foglalkozó szerveknek. A problémát természetesen csak fokozza, ha a részvevők gondatlanul, vagy tudatosan megszegik a rájuk vonatkozó szabályokat.

Szeretném ismét hangsúlyozni a Belák képviselő elvtárs által felvetett közérdekű probléma fontosságát és időszerűségét. Napjaink egyik legigényesebb — és előreláthatólag a jövőben is csak növekvő — problémája a közlekedés zavartalanságának és biztonságának megoldása. Ez azonban összetett feladat, amely *kötelességeket ró az állami, társadalmi és a kommunikációs szervekre egyaránt.* A kormány komoly erőfeszítéseket tesz, hogy a biztonságos közlekedéshez szükséges feltételek — út-, jelző- és biztonsági létesítmények — összhangban legyenek a forgalom növekedésével. Azonban csak ezek az intézkedések nem helyettesíthetik a helyes közlekedési szemléletet és morált.

Belák elvtárs interpellációjában jogosan kérdezi, hogy a Belügyminisztérium mit szándékozik tenni a kivilágítatlanul közlekedő kerékpárosok és lovaskocsi-hajtók ügyében. Mi folyamatosan felléptünk és fellépünk az ilyen, emberéleteket is veszélyeztető szabálytalanságok ellen. A felvilágosítás és nevelés mellett éppen a közlekedés biztonsága érdekében még hatékonyabban alkalmazzuk az ésszerű szigort. Szeretném még egyszer aláhúzni: az ésszerű szigort! Úgy gondolom, egyetért velem a Tisztelt Országgyűlés abban, hogy nem a szigor révén begyűjtött pénzből kell pótolnunk Vályi elvtárs költségvetési hiányát! (Derültség.) Úgy véljük azonban, hogy az interpellációban felvetett kérdés túlhaladja a rendőri intézkedés keretét.

A számtalan feltétel közül fontosnak tartjuk, hogy *a kerékpárokhoz és lovaskocsikhoz szükséges világítási eszközök az ország minden részén kellő mennyiségben a vásárlók rendelkezésére álljanak. Ma még helyenként problémát okoz beszerzésük.* Az állami gazdaságok és termelőszövetkezetek, illetve *mindazon szervek vezetőitől, amelyek lovaskocsikkal is szállítanak, jogosan elvárjuk azt a segítséget, hogy saját területükön e vonatkozásban is teremtsenek rendet.*

A rendőri szervek — szeretném ismételten hangsúlyozni — a rendelkezésre álló eszközöket következetesen alkalmazni fogják a valamennyi állampolgárt érintő közlekedés biztonságának szilárdítása érdekében. De — azt hiszem, ezen a helyen nem szükséges hangsúlyozni, hogy csupán adminisztratív intézkedésekkel e kérdést nem lehet megnyugtató módon rendezni. *Munkánk csak akkor lesz eredményes, ha mindenki, aki ebben valamilyen felelősséget visel — a közlekedő állampolgárt is beleértve — a maga területén a szükséges intézkedéseket megteszi.* Ehhez kérem a Tisztelt Országgyűlés segítségét.

A belügyminiszter elvtárs válaszát mind az interpelláló képviselő, mind az Országgyűlés tudomásul vette.

Remélhető tehát, hogy ezeket a szavakat megszívlelik mindazok, akik ebben az ügyben tehetnek valamit — illetve akiknek kötelességük mindent elkövetni, hogy ezek a panaszok megszűnjenek.

Mi a magunk részéről megígérjük, hogy a közlekedési morál témáját nem veszszük le a napirendről.

am híradó

A BELÜGYMINISZTER
a közúti közlekedés biztonsága érdekében kifejtett tevékenysége elismeréséül az Autóközlekedési Tanintézettől Dániel Mihály igazgatóhelyettes és dr. Árvai Ernő osztályvezető, az Autóközlekedési Tudományos Kutatóintézettől Berecz Tibor főmérnök, az Autóközlekedési Tröszttől dr. Dömény István főosztályvezető, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumtól Márfai Tibor főmérnök és Mészáros Árpád főmérnök részére a „Közbiztonsági Érem" aranyfokozata kitüntetést adományozta.

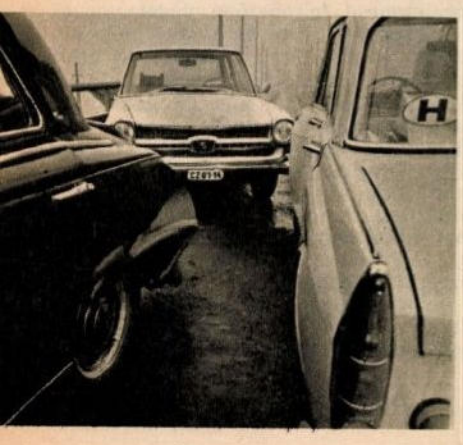
GYŐRÖTT
az ország egyik legkorszerűbb autós forgalmi-műszaki telepét átadták rendeltetésének. A 60 millió forintos beruházás 50 százalékát a Volán Tröszt Győrben működő 19-es számú vállalata fedezte. A 6,5 hektárnyi telep 2560 négyzetméter alapterületű nagycsarnokában 17 kocsit javíthatnak egyszerre. A dolgozók kényelmét 600 személyes öltöző, mosdó, ebédlő szolgálja, s a telephez 80 személyes tanműhely is tartozik.

AZ M1-ES AUTÓÚT
Tatabányával párhuzamos, hét kilométer hosszú szakaszát felújítva, új aszfaltburkolattal megerősítve átadták a forgalomnak.

ARANYJELVÉNYEKET
és díszoklevelet adtak át a nemzetközi közúti fuvarozásban kiváló teljesítményt elért magyar gépkocsivezetőknek. Az IRU — a Nemzetközi Közúti Fuvarozók Egyesülete — elnöksége által alapított kitüntetés elnyerésének feltétele: 500 ezer kilométeres teljesítmény és 10 éves balesetmentes, példamutató közlekedés a nemzetközi utakon. A 32 tagország több ezer pályázója közül 207 gépkocsivezető, közülük 18 magyar — mindannyian a Hungarocamionnál dolgoznak — bizonyult érdemesnek az IRU kitüntetésére.

AMSZTERDAMBAN
a csúcsforgalmi időben a közforgalmú közlekedési eszközök átlagos utazási sebessége 8 km/óra, a magánkocsiké 10 km/óra, a kerékpároké 12 km/óra. Érthető, hogy miért a kerékpár a hollandok különösen kedvelt közlekedési eszköze!

Ez a fotó a Soroksári úti felüljárón december 6-án bekövetkezett tömeges összecsúszás egyik részletét mutatja. Összesen 12 autó ütközött össze az első fagyos reggelen néhány perc különbséggel csupán azért, mert sokan nem vették figyelembe, hogy ilyenkor téliidőben még a viszonylag száraz útfelületet is hirtelen eljegesedett szakasz válthatja fel a páralecsapódásnak különösen kitett felüljárók, növényzettel határolt utak közelében. Ismét és ismét szeretnénk utalni ugyanakkor arra is, hogy a tempó értelemszerű csökkentése mellett párás, ködös időben a világítás bekapcsolása ugyancsak a biztonságot szolgálja. Még nappal is ! ! !
(MTI — Kácsor László felv.)





Új Áfor üzemanyagtöltő állomás nyílt Pestlőrincen, a Lakatos úti lakótelepen. A minden nap 6-tól 21 óráig nyitva tartó kútnál benzint, szuperbenzint, keveréket, gázolajat és háztartási tüzelőolajat szolgálnak ki
(Juhász Andor felv.)

GARÁZSOK ÉPÍTÉSÉRE SERKENTI
a városi tanács és a Mezőszöv a győri autósokat. A városban már három. 250 autó befogadására alkalmas garázsszövetkezet van. A garázsokat szerelőaknával, villanyvilágítással és vízvezetékkel látták el. Egy-egy épület 10—12 garázsból áll; területét a városi tanács nem építési telekként kezeli és így 30 százalékkal olcsóbban adja. Egy garázs mindössze 11 ezer forintjába kerül tulajdonosának. A közeli években újabb garázsszövetkezetek alakulnak a városban. A távolabbi jövőben pedig egy több szintes, 300 autó befogadására alkalmas garázst kívánnak emelni Győrött az M1-es és a 14-es út mentén. Miskolcon is összefogtak az autósok ilyen igényük biztosítása érdekében: több száz, már nyilvántartott igény alapján garázsszövetkezetek alakítását tervezik. Már megkezdték a tárgyalásokat a telkek kijelölésére és a jogi és egyéb kérdések tisztázására.

125 KRESZ AKADÉMIA
kezdi vagy már kezdte meg működését Pest megyében, kétszer annyi, mint tavaly. A TIT rendezésében egy-egy akadémián 7 előadást tartanak, többek között a közlekedési szabályokról, műszaki és elsősegélynyújtási ismeretekből. A rendezvények végén vetélkedőn vesznek részt a hallgatók. Az előadássorozatok többségét termelőszövetkezetekben tartják.

BUDAPEST UTÁN
vidéken először Pécsett szervezték meg a használt autók szövetkezeti adásvételét. A helyi Autó- és Motorjavító Szövetkezet — szakemberekből álló bizottság által meghatározott áron — megvásárolja a felkínált kocsikat, majd átvizsgálja azokat, s kijavítja a műszaki hibákat. Ezenkívül előny a vásárlóknak: ha a használt gépkocsit közülettől vásárolják, a vételár 50 százalékára OTP-hitelt kaphatnak 15 hónapos visszafizetési határidővel.

NEM TITKOLJA
a japán autóipar azt a szándékát, hogy a világ autógyártásában elért második helyét tovább szilárdítsa és evégett hat millió autót állítson elő. Ebből a Toyota 1,75 millió és a Nissan (Datsun) 1,6 millió autóval részesedik. A többi cég: a Mitsubishi, a Toyo Kogyo és a Honda sorrendben 530, 500—500 ezer kocsit kíván gyártani. A Toyota azt is reméli, hogy a következő öt évben maga mögött hagyja az USA-ba irányuló exportban a Volkswagent, s az Egyesült Államok legnagyobb kisautószállítója lesz.

DUISBURG
— amely az NSZK városai közül elsőnek kezdte meg 1955-ben kereszteződés nélküli városi autóút építését — jelenleg 11,1 km ilyen úttal rendelkezik, amely — 22 hídra építve — nagymértékben tehermentesíti a belvárost az átmenő forgalomtól.

Tallózás a világsajtóból

Dr. Günter John, a Német Demokratikus Köztársaság gazdaságkutató intézetének főmunkatársa leszögezte, hogy az NDK autópálya-hálózatának hosszát 1975-ig a jelenlegi 1400 kilométerről 1900 kilométerre szándékoznak növelni. A tervek szerint a 15 ezer kilométer hosszúságú vasúthálózat fő útvonalait eddig az időpontig ki kell építeni, illetve korszerűsíteni, 3500 kilométer hosszúságú mellékútvonalat pedig meg kell szüntetni.
(Kraftfahrzeugtechnik)

A Szovjetunió termelőszövetkezetei és állami gazdaságai ma körülbelül egymillió kétszázezer teherautóval rendelkeznek. Az állásidő csökkentése érdekében az állami szervek segítségével az Oroszországi Szövetségi Szocialista Köztársaságban áttértek a teherautópark központi karbantartására és javítására. Többszáz nagyméretű javítóműhelyt szereltek fel és láttak el speciális berendezésekkel, de gondoskodtak az új műszaki szolgáltató bázis megfelelő szakképzettségű munkaerőről is. A 646 vidéki autójavító állomásból álló szolgáltató hálózatot viszonylag gyorsan sikerült létrehozni. A javítóműhelyeket évi 200, 400 vagy 600 teherautó ellátására tervezték. A környező gazdaságokkal kötött szerződések hibamentes közlekedést garantálnak az előre meghatározott időben végzendő javítások közötti időszakban. A gyakorlat hamarosan igazolta a központosított műszaki szolgáltató rendszer létjogosultságát: 14—18 százalékkal kevesebb volt a műszaki hibákból eredő állásidő és 15—20 százalékkal csökkentek az autópark fenntartási költségei.
(APN)

Nemcsak hó, jeges út és esőzés okozhat kellemetlenségeket és veszélyeztetheti a gépkocsivezetőket, hanem a „titkos", az egyes ember számára nem tudatos időjárási veszélyek is. Saarbrücken térségében a rendőrség félév óta kíséri figyelemmel, hogy az ingerlő időjárási viszonyok egyáltalában kihatással vannak-e, és ha igen, milyen kihatással a közúti balesetek gyakoriságára. Azt már megfigyelték, hogy az ún. ingerlő időjárásnál (gyors hőmérsékletváltozás, légnyomássüllyedés, a levegő aránylag magas páratartalma stb.) a balesetek száma jelentős mértékben megnövekedett. A saarbrücken közlekedésrendészet vezetője rámutatott arra, hogy még nem állnak rendelkezésre pontos arányszámok, a kiértékelés befejeztével nyert pontos számadatokat sem tekinti majd tízparancsolatnak. A vizsgálattal elsősorban azt akarja bebizonyítani, hogy az ingerlő időjárási viszonyoknál azoknak a baleseteknek a száma növekszik, amelyeknél „maga az ember mondja fel a szolgálatot". A rendőrségi szakértő fokozott ellenőrzéssel és a rádióállomások autóradióadásaiban leközölt figyelmeztetésekkel, tanácsokkal akarja felvenni a harcot a jövőben az „ellenséges" időjárással szemben. A biotrópikus tényezőket figyelembe vevő időjárásjelentéseket ma még csak néhány erre a célra kiválasztott klinikának juttatják el, ahol bizonyos betegek gyógykezelését teszik ettől függővé. Hasonló előjelzések és óvások azonban a gépkocsivezetők számára is éppen ilyen fontosak lehetnek. állapította meg a saarbrückeni rendőrségi tanácsos.
(DaD)



A garázsrendelet végrehajtásával kapcsolatos tapasztalatok

A garázsrendeletnek nevezett 15/1970. (VI. 7.) ÉVM sz. rendelet hatálybalépése óta aránylag rövid idő telt el, így a jogszabály gyakorlati alkalmazását illetően még kevés tapasztalat áll rendelkezésre.

A tapasztalatok közül elsősorban *a garázs fogalmának értelmezésével* kapcsolatban felmerülő problémákat kell szóvá tenni. Ez a probléma nem újkeletű, de e rendelet megjelenése mintha bonyolította volna az egyébként is nehezen áttekinthető helyzetet.

A problémákat az okozza, hogy a különböző jogszabályok más és más fogalmat használnak a személygépkocsik elhelyezésére szolgáló létesítmény megjelölésére. Így pl. az Országos Építésügyi Szabályzat II. kötete a *garázs* és *gépkocsiszín* fogalmat használja, míg a Budapesti Városrendezési Szabályzat és az építési engedélyezési eljárásról szóló 10/1969. (VI. 8.) ÉVM sz. rendelet szövegében csak a *gépkocsiszín* kifejezés található. Az Országos Építésügyi Szabályzat I. kötete helyébe lépő 2/1970. (I. 17.) ÉVM sz. rendelet ezzel szemben a *személygépjármű-tároló* fogalmat alkalmazza. Ilyen előzmények után jelent meg a 15/1970. (VI. 7.) ÉVM sz. rendelet, amely címében a *személygépkocsi-tároló*, szövegében pedig a *garázs* fogalmat szerepelteti.

A különböző fogalmak értelmezését illetően a gyakorlat nem egységes, ami azért érdemel figyelmet, mert nem az állampolgárok értelmezik tévesen a fogalmakat, hanem a hatóságok. Egyes helyeken ugyanis az építésügyi hatóságok megkülönböztetést tesznek *gépkocsiszín* és *garázs* között olyan formában, hogy *gépkocsiszínnek* csak a tetővel ellátott, oldalfalak nélküli létesítményt tekintik. Azt a létesítményt, amely oldalfalakkal is el van látva, már *garázsnak* minősítik és építési engedélyhez kötik még akkor is, ha az a 10/1969. (VI. 8.) ÉVM sz. rendelet értelmében engedély nélkül építhető. Az építésügyi hatóságok álláspontjukat azzal indokolják, hogy engedély nélkül — meghatározott esetekben — csak *gépkocsiszín* építhető, *garázs* engedély nélküli felépítését azonban az előzőekben említett jogszabály már nem teszi lehetővé. Az építésügyi hatóságok ismertetett álláspontja téves, mert *garázs és gépkocsiszín azonos fogalmak* és ugyanazt jelentik, mint a *gépkocsivagy gépjármű-tároló*.

Nem volt helyes tehát a magyar nyelvben meghonosodott garázs kifejezés helyett más, magyarosabbnak mondható fogalmakkal kísérletezni. Ezek a fogalmak azonkívül, hogy egyesek — mint pl. a *személygépjármű-tároló* — mesterkéltnek is hatnak, nem képesek a már meghonosodott garázs elnevezést kiszorítani. Indokolt lenne ezért az érdekelt hatóságoknak egy olyan iránymutatást adni, hogy a különböző fogalmak azonos jelentésűek, és azokat nem lehet eltérően értelmezni.

A problémák kialakulásában szerepet játszott az a körülmény is, hogy a *garázs* fogalma nincs egyértelműen meghatározva, mivel a 15/1970. (VI. 7.) ÉVM sz. rendelet 1. § (1) bekezdése szerinti meghatározás nem tekinthető megnyugtatónak. A hivatkozott rendelkezés szerint *garázsnak* minősül *az állampolgárok tulajdonában álló személygépkocsik elhelyezésére szolgáló és az Országos Építésügyi Szabályzat előírásainak megfelelő épület, illetőleg épületrész.* Az Országos Építésügyi Szabályzat azonban arra vonatkozóan nem tartalmaz előírásokat, hogy mely épületrészek, illetve épületek minősülnek garázsoknak és így keletkeznek a sok bonyodalommal járó viták a gépkocsitulajdonosok és a hatóságok között. Az autósok közül ugyanis többen a kocsijuk fölé emelt védőtető, illetve fémrudakra elhelyezett ponyva esetében nem kérnek az építésügyi hatóságtól engedélyt, abban a tudatban, hogy az ilyen *létesítményekhez* nem szükséges a hatósági engedély. Miután az építésügyi hatóság az említett létesítményekről tudomást szerez, *építménynek* tekintve, elrendeli azok lebontását. Mindez elkerülhető lenne, ha egy jogszabályi rendelkezés a garázs fogalmát egyértelműen meghatározná.

A garázsrendelet végrehajtásával kapcsolatban felmerültek olyan kifogások is, hogy a tanácsi szervek az állami tulajdonban álló telkek eladásától tartózkodnak azért, mert anyagilag előnyösebb, ha a gépkocsitulajdonosok állami tulajdonban álló telken építenek garázst, és azért bérleti díjat fizetnek. Ez a kifogás azonban nem helytálló, mert a tanácsi szervek nem ilyen okokból hárítják el a garázsépítés céljaira alkalmas telkek megvásárlására irányuló kérelmeket. Nem volna helyes ugyanis a nagyobb állami tulajdonban álló telkeket egy vagy két garázs építésére alkalmas telekre szétaprózni. Ezért helyesen azok a tanácsi szervek járnak el, amelyek az ilyen telkek megvásárlása helyett engedélyezik az állami tulajdonban álló ingatlanon garázs építését. Ez a gyakorlat egyébként megfelel a 15/1970. (VI. 7.) ÉVM sz. rendelet 2. § (2) bekezdés b) pontjában foglalt rendelkezésnek is, amely szerint állami tulajdonban álló telket csak társas és csoportos garázsépítéshez lehet elidegeníteni. A tárgyilagosság kedvéért egyébként azt is meg kell állapítani, hogy a társas és csoportos garázsépítéshez szükséges telkek eladását illetően a tanácsi szervek részéről nem túl nagy az aktivitás.

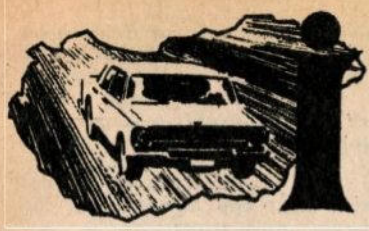
Nem tartozik ugyan a garázsrendelet végrehajtásával kapcsolatos tapasztalatok közé, de jó, ha tudják a gépkocsitulajdonosok a következőket:

A 10/1969. (VI. 8.) ÉVM sz. rendelet meghatározott esetekben lehetővé teszi garázs építési engedély nélküli létesítését. A tapasztalatok szerint az építtetők engedélyt kérnek akkor is, amikor erre nincs szükség, azért, hogy az engedély alapján az adókedvezményt megkapják. Ez a gyakorlat nem helyes, mert a Pénzügyminisztérium állásfoglalása értelmében az olyan épületek esetében, amelyek építési engedély nélkül építhetők, a felépítést tanúsító tanácsi igazolás is elegendő a házadómentesség vagy kedvezmény engedélyezéséhez.

Ajánlatos ismerniük a magánautósoknak a közelmúltban megjelent és a közterülethasználat engedélyezésével kapcsolatos 22/1970. (XI. 18.) ÉVM—KPM sz. együttes rendelet néhány pontját. Az új jogszabály közterületen garázs építését nem teszi lehetővé. Fontos, hogy a közterületek használatára vonatkozó tanácsi rendeleteknek az új jogszabállyal ellentétes előírásai hatályukat vesztik. Az új jogszabály azért érdemel figyelmet, mert egyes városokban az autótulajdonosok állami telekre épített garázsuk után tanácsi rendeletekben megállapított közterülethasználati díjat fizettek. Ezek a tanácsi rendeletek 1971. január 1. után összhangban kell hogy legyenek a 22/1970. sz. ÉVM—KPM rendelettel.

Az új jogszabály megjelenése feltehetően véget vet a közterület fogalmával kapcsolatos téves nézeteknek is. Több helyen a *közterület* és az *állami tulajdonban álló ingatlan* fogalmát azonosnak tekintették. Ez téves álláspont, mert az állami tulajdonban álló ingatlan csak akkor közterület, ha az a telekkönyvi helyrajzi szám mutatójában közterületként van nyilvántartva. A közterület fogalmának helyes értelmezése kizárttá teszi az olyan eseteket, amikor állami tulajdonban álló és nem közterületnek minősülő ingatlanokra is a közterületre vonatkozó szabályokat alkalmazták. A téves álláspont kialakulásában feltehetően szerepet játszott az a körülmény, hogy a közterület fogalmát az Országos Építésügyi Szabályzat egyik eldugott rendelkezése határozta meg, míg most már a Magyar Közlöny 1970. november 18-i számában az új jogszabály mindenki által megszerezhető.

Dr. Varga Emil főosztályügyész
Legfőbb Ügyészség



Ismerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER
a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

20

Ez utóbbi, az előző folytatásban ismertetett utat összeköthetjük egy szentendrei vagy visegrádi kirándulással is, hiszen a keskeny, de megfelelő minőségű úton haladva Budakalászra jutunk.

A harmadik út kissé hosszabb, de érdekesebb, változatosabb, s szépsége kevésbé ismert. A Kerektemplom jobb oldalánál igen jó minőségű 6 m széles út vezet Tátra, majd a községben csatlakozik a 10-es műúthoz. Ezen folytassuk utunkat Süttőig. Bizonyára sokszor hallottuk már ezt a nevet, hiszen a „süttői vagy piszkei vörösmárvánnyal" hazánkban nagyon sok helyen találkozunk. (Mint a későbbiekből kiderül, nem véletlenül tettük e szavakat idézőjelbe.) A községben levő jelzőtáblánál forduljunk balra Tardosbánya *felé. Ez a 13 km-es útszakasz keskeny, kanyargós, emelkedőkkel, bukkanókkal és lejtőkkel váltakozik. Az utat most javítják, korszerűsítik és pormentes burkolattal fedik. Jelzőtáblák csak elvétve akadnak, de azért ha 40—50 km-es sebességgel vezetünk, utunk biztonságos, s a táj szépségét is élvezhetjük.*

Tulajdonképpen a Gerecse-hegység „vadregényes" táját szeljük keresztül, ahol hangulatos völgyek, tisztások váltakoznak, s nemegyszer keskeny, gyér vízű patak mentén haladunk. Helyenként fehér mészkősziklák törik meg az erdők és mezők zöld palástját. Szép, sétára, kikapcsolódásra, táborozásra, s nem utolsósorban szalonnasütésre is kiválóan alkalmas tisztásokat találunk — de ez utóbbival legyünk különösen óvatosak. Akik a nyugalmat, a természet szépségét, a hegyvidéki táj változatosságát szeretik, ezt a kirándulást feltétlenül iktassák be programjukba. Tardosbánya központjában az útelágazásnál találjuk meg a hangulatos, kulturált Márvány éttermet és presszót.

Itt balra fordulva, majd az egyenes útról le nem térve laza burkolatú, keskeny, helyenként löszfalak között vezető úton juthatunk el a „márványbányához" (1. kép) *Ez a szakasz 3 km hosszú — de helyenként kiadós, 10%-os emelkedő is akad. Természetesen ezt az utat egy kellemes séta keretében is megtehetjük, de akkor is ezen az úton haladjunk, mert így jutunk legegyszerűbben a bánya bejáratához. A bánya területére behajtani nem szabad. A robbantást a bejáratnál levő piros zászló jelzi, ekkor a belépés szigorúan tilos. A márványt külszíni fejtéssel termelik ki. Itt bányásszák a híres süttői vagy piszkei „vörösmárványt", amit lágysága miatt tulajdonképpen „csak" vörös színű mészkőnek nevezhetünk. A XVIII. században a Gerecse-hegység területén olasz márványfejtő munkások telepedtek le. Olasz eredetű családnevekkel — mint például Paganini — most is találkozunk. A vörös mészkő és a Süttő határában levő fehér mészkő bányászása, szállítása, feldolgozása ma már korszerű eszközökkel történik ugyan, de a nagy szakértelmet kívánó fejtés és a tömbök előkészítése még mindig nehéz fizikai munkát jelent.*

Amikor Tardosbánya dolgozói visegrádi, majd esztergomi kiránduláson vettek részt, nem kis meglepetésükre tudták meg, hogy az oroszlános falikút rekonstrukciója az általuk Tardosbányán — a bánya jobb hátsó sarkában — fejtett „süttői vörösmárvány"-ból készült. Esztergomban már nem is csodálkoztak azon, amikor azt hallották, hogy a híres Bakócz-kápolnát szintén „süttői vörösmárvány"-ból építették, pedig ennek anyagát dédatyáink ugyancsak Tardosbányán termelték ki. Természetes tehát, hogy a „süttői és piszkei vörösmárványt" mi is Tardosbányán, vörös mészkő formájában leltük meg. A rejtély egyszerű: az itt bányászott vörösmészkő nagy részét a Duna partján levő kőfaragó telepeken dolgozzák fel, s ezért határainkon belül és azon túl is e helységek nevén ismerik.

A „márvány" szabályos rétegeződése, fejtésének művészete, a bánya hatalmas mérete nem kis élményt nyújt. A kilátás rendkívül impozáns. A Gerecse-hegység teljes szépsége, pompája tárul elénk.

Utunkat folytathatjuk tovább dél felé, így Tarján érintésével jutunk Tatabányára (20 km), s itt az M-1-en Budapestre.

Újabb élményekkel gazdagodva szerencsésen visszaérkeztünk a fővárosba. Most ígéretünkhöz híven elkalauzoljuk Önöket a Szentendrei-szigetre. *Ez a több mint 30 km hosszú sziget közvetlenül fővárosunk „árnyékában" húzódik meg. Budapest határa a Duna mindkét oldalán a sziget déli csücskétől északabbra húzódik. „Szárazföldünkkel" csupán egyetlen keskeny híd köti össze Tahitótfalunál, a Vöröskő étteremmel szemben. A sziget az evezősök nagy paradicsoma. Felvetődik a kérdés, miért nem lehetne egyben a miénk is? A fővárosunk közvetlen közelében levő, kissé „vadregényes" sziget tiszta levegője, csendje igen jó és könnyen megközelíthető kikapcsolódási lehetőséget jelent. A sziget északi részéről gyönyörű kilátás nyílik a Duna-kanyarra, délebbről pedig a pilisi, sőt a budai hegyekre is. Az úthálózattal azonban baj van. A szigetet hosszában végigszelő út minősége osztályon aluli, gödrös, gondozatlan.*

A váci Duna-ágban levő Szigetmonostor a hozzá tartozó Horányi-teleppel — amely nyáron valóságos sátorváros benyomását kelti —, a surányi üdülőtelep és a Pokol-csárda rendezett, kulturált, vonzó (jelenleg tatarozás alatt). A többi település és a Duna-partszakasz még jelentős fejlesztésre vár.

A sziget északi részén, Kisoroszi*ban igen jó táborozási lehetőség van. Nyáron sok a külföldi autós is.*

Tahitótfalu*ban találjuk Pollack Mihály XIX. század elején épített klasszicista stílusú szüreti házát, a szigeten levő temetőben pedig Ybl Miklós terve alapján épült síremlékét. Pócsmegyer irányába haladva, Tahitótfalu épületeit elhagyva, jobb kéz felől a fokozatosan emelkedő domb tetején levő temetőben, sajnos ezt is elég elhanyagolt állapotban találjuk. A sziget itt a legszélesebb — 3,5 km —, s innen már nem is olyan pokoli út vezet a Pokol-csárdába* (2. kép). *A hangulatos, minden igényt kielégítő, kulturált étkező és szórakozó helyiség mellett a IV. századból való római erőd és kőhíd maradványait találjuk. Többször is felkerestük már a Szentendrei-szigetet. Szépsége, vadsága mindig vissza-vissza csalogat, s nem rajta múlik, hogy öreges, beteges útjai meggyógyuljanak . . ,*

(Folytatjuk)

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



1



2



Simándi Józsefnél

A Mártonhegy alján állok és nézek felfelé: ott fenn a csúcson lakik Simándi József Kossuth-díjas művészünk. Nekem viszont rossz a kézifékem. Nincs más hátra, mint a „Kocogjon naponta legalább félórát!" — hegymenetnek felfelé.

Odafent a Szvesnyikov-kórus fogad és Ricardo jellegzetes kacaja az Álarcosbálból. Szvesnyikovék persze magnótekercsről, de a nevetés valódi: a házigazda jól mulat a női vezetők technikai készségén. Erre ugyanis bőven van példa a családból: felesége — Hegedűs Judit, az Operaház táncművésze — három éve Trabant-tulajdonos.

— Már megvolt a jogosítványa, a kocsi bent állt a garázsban, de addig nem engedtem a kormányhoz, amíg meg nem győződtem róla, hogyan vezet — mondja, miközben a ház asszonya odakint bevégzi konyhai teendőit. — Gyakoroltam vele jó ideig, míg önállóan közlekedhetett a forgalomban. A vezetésbe bele is jött, óvatos, körültekintő, mint a nővezetők általában, de a műszaki érzéke!... Hát istenem, az is nőies... Példaképp elmond egy történetet:

— Szeretek jó időben elindulni, amikor fellépésem van. Több mint hét éve lakunk a hegyen, már kiszámítottam, hány perc alatt érek a városba, kényelmes, biztos tempóban. Egyik délután is éppen ilyen rátartással készülök, és egyszerre megcsördül a telefon: a feleségem kiabál izgatottan, hogy a kocsi tiszta erejéből „bőg", nem mozdul, és két rendőr tologatja a József Attila utcában. Nyugodj meg, kisanyám, mondom én csillapítólag a fekete ruhámban, hófehér ingemben, fellépés előtt háromnegyed órával; viszek szerszámot, megyek érted... Kiderült, hogy a gázpedálrugó elszakadt és tüstént el is repült valahová. Tiszta szerencse, hogy én állandóan azzal a tudattal járok-kelek, hogy két kocsink van és nem lehet alkatrészt kapni...

(Nekem egy kocsim van és én is abban a tudatban járok-kelek, hogy nem lehet alkatrészt kapni. De mi ebben a szerencse?... Megtudom.)

...így minden csavart, kábeldarabot, alkatrész-maradékot, s egyéb olyan dolgot összeszedek, amit kis ügyeskedéssel még felhasználhatok. Például elszakadt egy zongorahúr az Operában, azt én azonnal eltettem magamnak. Na, abból csináltam rugót a József Attila utcában. A színpadi öltönyében. Még jó, hogy az utolsó pillanatban felkapott egy doboz mosóport a konyhában, s nem kellett könyékig olajosan elénekelnie a Carmen virágáriát.

— Ó, édesapa mindig a legjobb ruhájában szerel... — somfordál be a szobába a tizenöt esztendős Jutka.

— A múltkor is, amikor Vonyarcvashegytől Györökig egész éjjel...

— Mert elszakadt az ékszíj — mondja vörösen Európa egyik legszebb tenorja. — Édesanyád is tudja, mikor kell kölcsönadni a kocsiját.

S főleg azt, hogy kinek. Mert mondjam el már végre: a Magyar Népköztársaság Kiváló Művésze — szakképzett autószerelő.

— Sokoldalú, intelligens szakma, azért választottam. Meg aztán, mert nagyon szeretem az autót, a motort. A volt Szürketaxinál kezdtem 1931-ben — meséli —, később az Ezredes utcában dolgoztam egy javítóműhelyben. Huszonegy éves voltam, amikor komolyan elkezdtem az énektanulást, s huszonnégy, amikor az Opera énekkarába szerződtem. Azokban az években persze még csak motorozgattam, de azt szenvedéllyel. Mátyásföldről jártam be naponta az Operába, de egy ízben a hideg márciusi szélben alaposan megfáztam. Jött egy alkalmi cserеüzlet: szereztem egy rossz kis Topolinót, összepofoztam, azzal jártam a Mesterdalnokok próbáira. Első legnagyobb szerepem volt ez. A bemutatónak akkora visszhangja volt, hogy felemelték a fizetésemet. Másnap összerogyott a kocsi.

Az első nehezen összekuporgatott Merci után egész Mercedes-széria következett — majd próbaképpen egy Volkswagen és újabban sorra a Fiatok: a 850-es, a 125-ös Polski és most a 124-es. A fentiek után felesleges hangsúlyoznom, hogy maga tartja karban a kocsiját, szervizben akkor járt utoljára, amikor ott dolgozott. Egyébként is pihenteti, lazítja mindenfajta „bütykölés": legutóbb rossz Trabant-futóműből eszkábált motorcsónak-kihúzó szerkezetet. Napokig hiába várták a parkettást: fogta magát, egy szabad délutánján lerakta a parkettát. Judit virágokat akart a konyhába: szellemes gőzelvonó szerkezetet készített, olyat, amilyet szerelő korában a kovácsműhelyben látott.

— De térjünk vissza a kocsikhoz. Halljunk most egy hamisítatlan Simándi-féle autós sztorit!

Nevetve tárja szét karját:

— Sajnos, azzal én nem szolgálhatok. Az én kocsim mindig olyan állapotban van, nem érhet vele meglepetés.

— Akkor legalább néhány jól bevált tanácsot...

— Egy autós lapban? Azt nem mazsolák olvassák... Még nagyképűnek tartanának! — Aztán kis tűnődés után: — Persze van néhány olyan fogás, amely tulajdonképpen elemi, de sok gyakorlott vezető is figyelmen kívül hagyja. Megfigyeltem például, hogy az emberek nagyrésze egyszerűen nem tudja, mikor kapcsolhat új fokozatba. Pedig ezt nyilván tanítják a tanfolyamokon és a kocsi műszaki leírásában is feltétlenül benne van. Ez rendkívül fontos, mert a motor élettartama függhet a jó vagy rossz sebességváltástól.

Péter, aki végre előkeveredett a garázsból, és aki természetesen az Autóközlekedési Technikum tanulója — az örökös szerelőtárs — közli, hogy lecserélte az olajat a kocsiban. Ő adja a következő tippet.

— Ja, igen, az üzemanyagspórolás! — veszi vissza a szót az idősebb szerelőtárs. — Kedvencem az a típus, amelyik arra büszke, hogy a kocsija kevesebbet fogyaszt, mint amennyit a prospektus közöl. És persze azt is az előírtnál alacsonyabb oktánszámú benzinből... Állítom, hogy az Áfor-üzemanyag nagyon jó, de azon belül minden autóhoz azt a minőséget kell adni, amilyet megkíván. A Mercedest csak extrával járattam, most a Fiatot is. Ha valakinek a drágább benzint nem bírja a zsebe, vegyen igénytelenebb kocsit, amelyiknek kimondottan normál benzin kell. Egyébként a feleségemet éppen egy benzinkutas akarta az 1:25-ös keverékre rábeszélni — amíg közbe nem szóltam...

Ebben a házban már többet nem lehet autókról beszélgetni: Judit viharzik be, s felszólítja a Magyar Állami Operaház örökös tagját, hogy azonnal mondja fel a Cigánybáró boleróját, mert még biztosan nem vette át, s az idő sürget.

„Csapj kezembe, szép öcsém..."

Kis próbának vagyok tanúja, aztán minden óvó szándékú tiltakozásom ellenére a kapuig kísér a házigazda a metsző decemberi szélben.

— A jövő hét valamelyik napján jöjjön fel! — mondja búcsúzóul. — Megjavítom a kézifékjét.

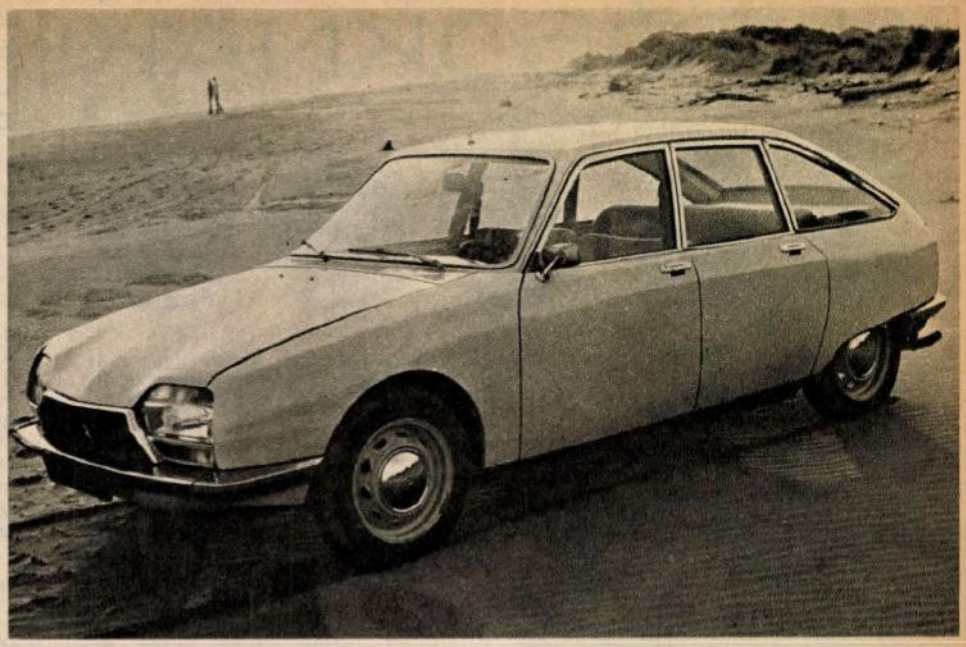
Bódis Sylvia

AZ ÉV AUTÓJA

címet az elmúlt 1970-es esztendő utolsó napjaiban szavazta meg a negyvennégy autós újságíróból álló igen tekintélyes nemzetközi zsüri, és a pontozások alapján a

CITROËN GS

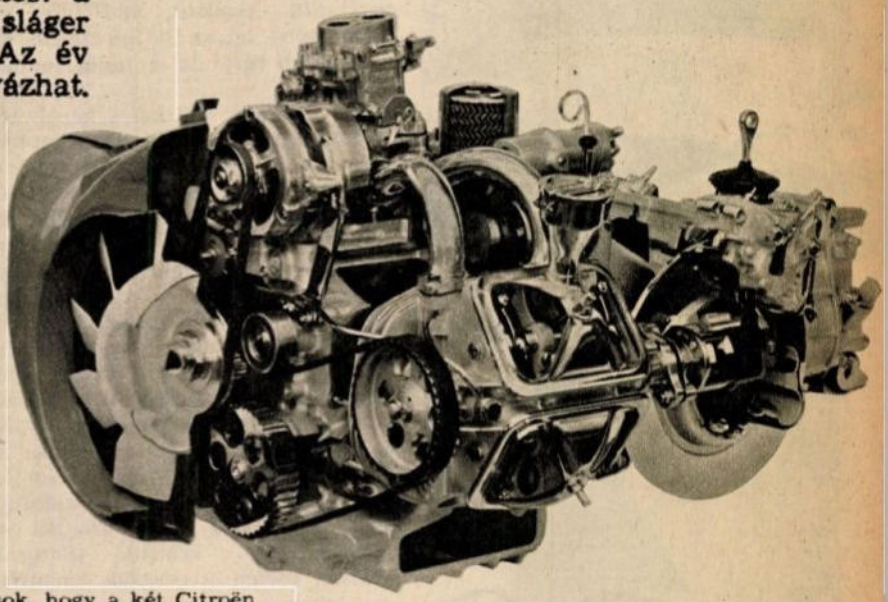
fölényes győzelmet aratott.



Egy biztos: a most született GS Citroën — sláger lesz mindenütt. Talán még „Az év autója" címre is jogosan pályázhat.

Ezeket a sorokat lapunk 1970. szeptember 21-i számában találták olvasóink. Akkor ismertettük részletesebben az új kocsit, amely most 16 más modellel együtt sikeresen pályázott az autósvilágban 1963 óta létező kitüntető rangért, címért, amelyet annak idején a holland Autovisie szaklap tűzött ki.
A szavazatok értékelése után az első hat hely most így alakult:

1.	CITROËN GS	233 pont
2.	VOLKSWAGEN K—70	121 pont
3.	CITROËN SM	105 pont
4.	OPEL MANTA	47 pont
5.	RANGE ROVER	47 pont
6.	FORD CORTINA TAUNUS	34 pont



Mint egyedülálló esetet említik a híradások, hogy a két Citroën — a GS, valamint a Maserati-motoros SM — együttesen a szavazatok 51 százalékát nyerte el, míg a többi hányad a pályázaton részt vett 15 más kocsi között oszlott meg.
A lista vezető helyeire jutott hat modell mindegyikét bemutatta már lapunk és a Citroën GS leírásakor az alábbi jellemzőket emeltük ki:

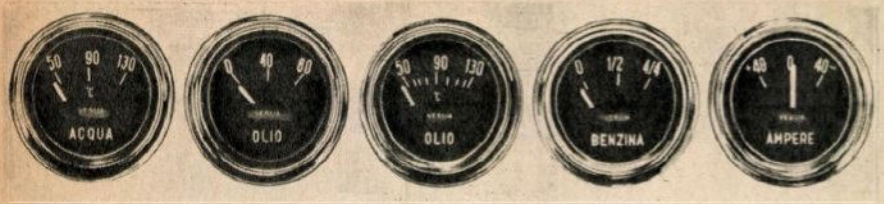
NÉGYHENGERES, LÉGHŰTÉSES BOXERMOTOR ● 1015 cm³ ● 61 SAE LÓERŐ ● FRONTHAJTÁS ● HIDROPNEUMATIKUS RUGÓZÁS ● NÉGY AJTÓ ● NAGY CSOMAGTARTÓ ● 149 KM/ÓRA SEBESSÉG

Az „Év autója" címet megítélő bíráló bizottság a GS minősítésekor a kocsi forgalmi értékét, minőségét, esztétikai megoldásait és technikai újdonságait egyaránt méltányolta, és külön kihangsúlyozta a konstrukció kiváló menettulajdonságait, tehát páratlanul jó úttartását és komfortját. No meg azt, hogy a 4120 mm hosszú, 1608 mm széles, elöl 1378, hátul 1328 mm nyomtávú, 2550 mm tengelytávú és alapállásban 1349 mm magas GS modell a terheléstől független, automatikus nívószabályozást sem nélkülözi.
Zárszóként csak annyit, hogy ez esetben nem csupán a GS modell, hanem egy nagyon következetes autótechnikai program győzelmét ünnepelhetik a Citroën konstruktőrei.

L. Gy.



AUTÓSOKNAK



A MŰSZEREK JELZÉSEIT figyelni kell, mert a mulasztás igen kellemetlen, néha súlyos következményekkel járhat. Alapfeltétel, hogy a kocsi jelzői megbízhatóak legyenek, de ha tudjuk, hogy hűen mutatják a különböző tényeket — például a víz hőfokát, az olajnyomást, illetve az olajhőfokot, a tankban levő benzin mennyiségét, az ampermérő pedig a villamostöltést, illetve az áramfelvételt —, akkor a jelzésekhez igazodva vezessünk és ha kell, intézkedjünk. Azért tesszük ezt most szóvá, mert a napokban egy autós — nem is kezdő autós — mesélte el, hogy a ködös, esős, úgynevezett szürke időben órákon át hajtotta kocsiját mindig csak a kritikus utat figyelve, és egyetlen pillantásra sem méltatta a sokat mondó műszereket...



TÉLI JAVASLAT — TAVASZRA



A turizmus nagyarányú fejlődése hozta magával, hogy nehezen lehet szállást találni. Különösen a külföldet járó kis pénzű autós turistákra érvényes ez. Ezek többsége kempingben, sátrakban tölti éjszakáit, ami olcsó és kellemes — ha az idő megfelelő. De a legszebb túrát is el tudja rontani az eső...

Ezen a gondon segíthet a képeinken bemutatott újítás. Összecsukva könnyen gördülő utánfutó, amelyet készítője a Trabantjával könnyedén vontat; felnyitva két ággyal, egy asztallal berendezett kényelmes, az időjárástól függetlenített hálókocsi. Ágyai kiemelhetők és külön is használhatók. A kocsi méretei: csukva 185 cm hosszú, 165 cm széles, 80 cm magas. Nyitva 180 cm magas „hálófülkét" nyerünk. Súlya berendezve 160 kg és 3,50×10-es szabvány kerekei vannak. Megvilágítása a kocsiból történik. További 40 kg csomaggal terhelhető. Az utánfutó váza különböző idomacélokból és farostlemezből készült. (Sorozatgyártás esetén üvegszálas műanyagot lehetne felhasználni.) A prototípust a hatóságok engedélyezték, és forgalomban is van.

Az újító most kivitelező vállalatot keres. A kapcsolat felvételéhez közöljük az újító címét: Novák László, Bp. II., Mártírok útja 5/b.

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, DECEMBER 30-ÁN

FIAT-500	2255
FIAT-850 Limousine	6689
FIAT-850 Sport Coupé	380
MOSZKVICS	20 914
RENAULT R-4	1012
POLSKI FIAT-7300	4907
POLSKI FIAT-1500	1482
SKODA	19 654
TRABANT Limousine	31 760
TRABANT Kombi	2928
VOLGA	797
VOLKSWAGEN-1300	1816
WARTBURG Limousine	14 121
WARTBURG de Luxe	10 373
WARTBURG Tourist	880
ZAPOROZSEC	722
ZASTAVA 750-M	2106

A MERKUR IRODAI — amint már korábban is közöltük — a IX., Üllői út 47—49. alól a VI., Szív u. 60. alá költöztek. Az új központi irodák telefonszáma: 127-250 (-259-ig). Információ: 313-390 és 312-543. A budapesti Autószalonok: VI., Népköztársaság útja 8. Telefon: 124-249 és VI., Lenin krt. 77. Telefon: 117-290.

Közöljük újra azt is, hogy december 1-én Szombathelyen a Merkur megnyitott egy használt személygépkocsi vételével és eladásával, bizományi értékesítésével foglalkozó telepet, amely Debrecen, Szeged és Székesfehérvár után a negyedik ilyen feladatú kirendeltségük. Az új szombathelyi központ Győr-Sopron és Zala megye körzetében is tevékenykedik.

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

JANUÁR 10.
Baja
Békéscsaba
Debrecen
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Siófok
Szeged
Szentes
Szombathely
Tata
Veszprém

JAN. 11., hétfő
Dabas

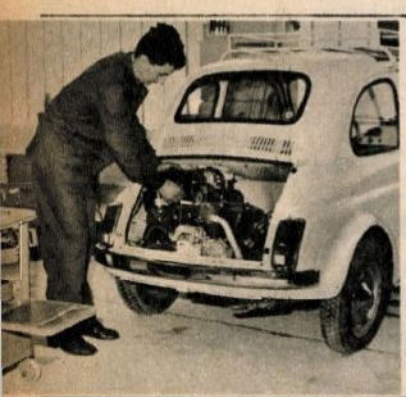
JAN. 13., szerda
Szentlőrinc

JANUÁR 17.
Debrecen
Dunaújváros
Miskolc
Mohács
Nyíregyháza
Orosháza
Pécs
Szeged
Szolnok
Tatabánya

JANUÁR 24.
Debrecen
Miskolc
Nyíregyháza
Szeged

JANUÁR 31.
Debrecen
Érd
Kecskemét
Miskolc
Nyíregyháza
Szeged
Zalaszentgrót

FEBRUÁR 7.
Debrecen
Gyöngyös
Győr
Gyula
Kaposvár
Kiskunhalas
Miskolc
Nyíregyháza
Szeged
Szentes
Székesfehérvár



FIAT POLSKI FIAT ZASTAVA SKODA RENAULT

SZERVIZ, ALVÁZ KONZERVÁLÁS, JAVÍTÁS, BALESETESJAVÍTÁS, MŰSZAKI VIZSGÁRA ELŐKÉSZÍTÉS. GYÁRI ALKATRÉSZEK KONSZIGNÁCIÓS RAKTÁRAKRÓL

AFIT

II. sz. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT típusüzemeiben

Központ: XIII., Váci út 82.
Termelésirányítás telefon: 205-943

PEUGEOT TRABANT MOSZKVICS ZAPOROZSEC NSU FORD

A tél sok esetben az autózás számára is holt szezon. Az autótulajdonosok nagy része leállítja a hideg hónapokra a kocsit, hogy óvja a téli időjárási és útviszonyok viszontagságaitól.

Tavasszal majd kiderül, a leállással óvta-e az autós a kocsiját, vagy a tél fagyfoga olyan nyomot hagyott benne, ami rosszabb a sózott út ártalmainál. A helytelen téli tárolás alatt ugyanis többet romolhat a kocsi állapota, mint téli üzemeléskor.

Helyes tárolással viszont még szabadban is jó állapotban telel át a gépkocsi.

Az ideális tárolóhely természetesen a „meleg" garázs. Meleg garázsnak tekinthető az a helyiség, amelynek falai téglából épültek, és amely bizonyos fokig enyhíti a nagy hőmérsékleti ingadozásokat. Ideális esetben még fűthető is a garázs.

Meleg garázzsal csak igen kevés autótulajdonos büszkélkedhet. Ilyen garázsban a téli tárolás nem okoz gondot. Egyetlen óvintézkedést kell csak betartani: téli — különösen sózott utakon megtett — utazás után le kell mosni a felrakódott sarat, havat, a sárvédők belső oldalát és az alvázat. Főként olyan kocsiknál, amelyeket gyárilag, vagy azt követően nem vontak be megfelelő védőréteggel.

Az utóbbi időben egyre inkább elterjednek az alumíniumból készült garázsok. Ezek korszerű és drágább típusai hőszigeteltek, tehát a hőmérsékleti viszonyok hasonlóak a meleg garázshoz. Különbség a páratartalomban van, ugyanis az alumínium nem szívja magába a nedvességet úgy, mint a tégla- vagy a betonfal, és így a relatív páratartalom az alumíniumgarázsban magasabb.

Az egyszerűbb alumíniumszerkezetek egyrétegűek, ezek a hőhatásokat nem egyenlítik ki, csak az időjárás egyéb viszontagságai ellen védenek. A téli időszakban alumíniumgarázsban tárolt gépkocsikat el kell látni korrózióvédelemmel. Célszerű a leállás előtt mind az alvázat, mind a belső részeket korróziógátló bevonattal ellátni (ML-szerviz). Hasonlóképpen a krómozott felületeket is be kell vonni krómvédő anyaggal.

A téli tároláshoz sokan használnak ponyvát, vagy műanyag fóliát. Ebben az esetben is kell a fenti korrózióvédelem a külső és belső részeken. Ügyelni kell arra, hogy a ponyva lehetőleg kevés helyen érintkezzék a fényezett felületekkel. Célszerű a gépkocsi tetejére a a ponyva alá alátéteket helyezni.

A legtöbb autótulajdonos kénytelen „csillaggarázsban", azaz a szabadban tárolni a kocsit.

Ha a leállás előtt elvégezzük az alább ismertetett karbantartást, a kocsi károsodása minimális lesz.

Legelőször szervizben le kell mosatni a gépkocsit. Az alvázat és a belső részeket el kell látni korróziógátló bevonattal. Az alváz védelmét a bevonóanyag minőségétől függően 1—3 évenként, a belső védelmet 3 évenként kell megújítani. A krómozott felületeket is be kell vonni krómvédő anyaggal.

A kezelés után a kocsit a tárolóhelyre kell vinni. Fáradt olajat ne hagyjunk a motorban, mert az olajban levő savas bomlástermékek korróziót okoznak. A fáradt olajat tehát le kell engedni. Legcélszerűbb a motort korróziógátló olajjal feltölteni. Erre a célra kapható a Ferrokémia Ktsz által forgalomba hozott Tectyl-876 jelzésű motorvédő olaj. A korróziógátló olajjal néhány percig járatni kell a motort. Leállás után a gyertyák helyén is be kell fecskendezni kevés olajat. Tavasszal a tárolás után a védőolaj leengedhető, és újból felhasználható.

Beszerezhető úgynevezett készenléti védőolaj is. Ez az olaj korróziógátló hatása mellett kenőanyagként is használható. Élettartama természetesen rövidebb, mint a többi motorolajé. Előnye, hogy hosszú állás közben sem rozsdásodik a motor belső tere, és a motor bármikor azonnal indítható. (Drágább, mint az előző fajta, ezért csak olyan helyeken gazdaságos, ahol döntő fontosságú a motor azonnali üzemkész állapota.)

A motor vízterében a hűtőfolyadékot csak akkor szabad benne hagyni, ha annak fagyáspontja legalább — 25 °C. Minden télen előfordul — 15—20 °C-os hideg, könnyen megtörténhet tehát, hogy befagy a magasabb fagyáspontú hűtőfolyadék.

A motor kezelése után fel kell bakolni a kocsit. Hosszabb állás után a gumi deformálódik, kitágul, megrepedezik, ha mozdulatlanul tartja a gépkocsit. Ha nincs mód a felbakolásra, legalább kéthetenként meg kell mozgatni a kocsit, hogy a gumik ne ugyanazon a felületen álljanak. A felbakolt állapotban nem szükséges tartani a gumik üzemi nyomását, elegendő néhány tized atmoszféra túlnyomás.

Az akkumulátort viszont érdemes kivenni és meleg helyen tartani. A csatlakozó vezetékek érintkezőit le kell kenni korróziógátló zsírral (Korrolard KK-18).

Fontos teendő az ablakmosó folyadék kiürítése a flakonból. Ez akkor is célszerű, ha alkoholos a folyadék.

A karosszéria surlódó alkatrészeit — az ajtó- és ablakzárakat, zsanérokat, a motorház és a csomagtartó nyitó szerkezeteit — le kell kenni az említett korróziógátló zsírral.

Az előkészített kocsit ponyvával le kell takarni. Ha nincsen ponyvánk, a lakkozott felületeket vonjuk be korróziógátló anyaggal. Erre a célra olyan anyagokat kell választani, amelyek később benzinnel könnyen lemoshatók és nem károsítják a lakkot. Ezeket az anyagokat egyszerűen ecsettel kell felkenni, az ablakok kivételével, de természetesen szórhatók bármilyen típusú szóróberendezéssel is.

*

A fentiek szerint kezelt gépkocsi károsodás nélkül tárolható legalább hat hónapig.

A téli leállás előtt végzett munkák bizony költségesnek látszanak. Ha azonban meggondoljuk, hogy egyetlen téli szezonban kezelés nélkül a kocsi korróziós károsodása legalább 10%-os, s a befektetett összeg ennek még a tizedrészét sem jelenti, feltétlenül megéri a fáradságot a gondos téli tárolás.

Dr. Lábody Imre
tudományos csoportvezető
Nagynyomású Kísérleti Intézet

AUTÓK AUTÓSOK és a TÉL

TÉLI LEÁLLÁSHOZ JAVASOLT ANYAGOK:

ALVÁZ ÉS BELSŐ RÉSZEK VÉDELME (ML szerviz).

Alváz: **Tectyl (TL–164), Lobakon, Fideka.**

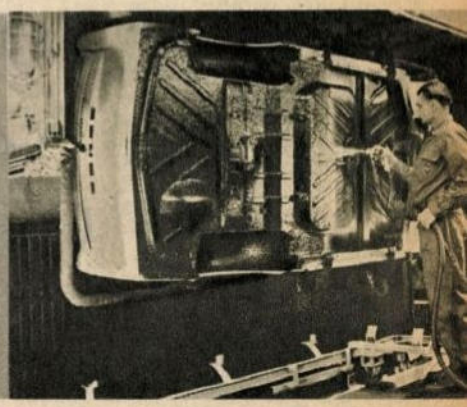
Belső részek: **Tectyl–846, Lokon.**

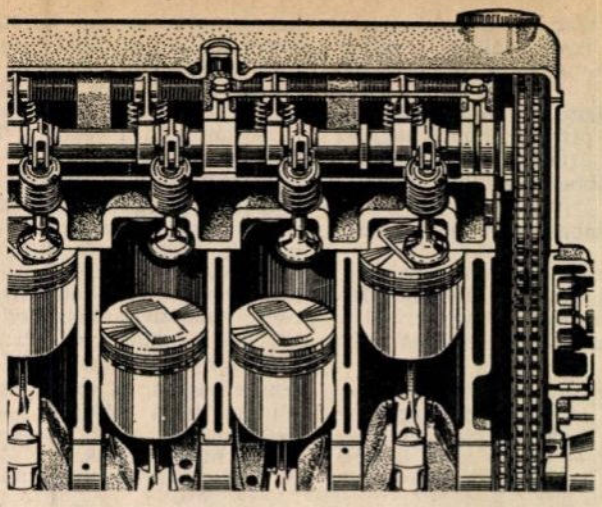
Krómvédelem: **Chromi, Tectyl–100, és egyéb, a szaküzletekben kapható krómvédő anyagok.**

Motorvédelem: **Tectyl–876.**

Korróziógátló zsír: **Korrolard KK–18.**

Karosszériavédelem: **Tectyl–100 vagy 846, Lokon.**





FORDULAT AZ OKTÁNSZÁM-FRONTON?

Ricardo, az ismert angol motorszakértő, aki elsőnek kutatta a belsőégésű (helytelenül: robbanó) motorok kopogásának az okait, már a huszas évek elején megállapította, hogy e motorok teljesítményének emelését — egyébként azonos körülmények között — elsősorban a sűrítési viszony növelésével lehet elérni. Minél kisebb térfogatra sűrítjük össze a hengerbe beszívott keveréket, annál jobb a hatásfok, s vele együtt a teljesítmény. A sűrítés növelésének azonban gátat vet a közismert, a motorra igen káros kopogás.

A kopogás problémáját Ricardo két oldalról közelítette meg: a motor oldaláról (több, de kevésbé fontos tényező mellett), az égési tér megfelelő kialakításával, míg a tüzelőanyag oldaláról a kopogásállóság fokozásával. Ez utóbbinak a mértékét tudvalevően az „oktánszám"-mal határozta meg. Minél nagyobb valamely benzin oktánszáma, annál magasabb sűrítési viszonyt tűr el kopogás nélkül.

Ricardo felismerései alapján az olajfinomító vállalatok igyekeztek benzineik oktánszámát minél nagyobb értékekre növelni, és ma már ott tartunk, hogy az egykori 50 körüli oktánszám 100 fölé is emelkedett.

A magasabb oktánszámok nagyobb sűrítési viszonyt tettek lehetővé, aminek következtében a motorok egy liter lökettérfogatára számított úgynevezett fajlagos teljesítmény — természetesen egyéb tényezők hatására is — az utóbbi 40 év folyamán mintegy kétszeresére emelkedett. A jobb hatásfok következtében a motorok lóerőórára számított fogyasztása megfelelően csökkent. Azt lehetne mondani, hogy valóságos versenyfutás fejlődött ki az oktánszám és a sűrítési viszony között: minél nagyobb lett az oktánszám, annál magasabb lett a sűrítési viszony, és minél nagyobb lett a sűrítési viszony, annál inkább emelkedett az oktánszám. Az *oktánszám további emelkedése* azonban — amint ezt nemrég az amerikai Popular Science folyóiratban olvashattuk — most nemcsak hogy megállt, hanem egyenesen *visszaesett*. Mi lehet ennek az oka?

Az oktánszám növelésének egyik igen fontos tényezője a benzinbe kevert ólomtetraetil nevű vegyület volt. Ez csökkenti az égési sebességet és ezzel a kopogási hajlamot is. Minél több ólomtetraetilt tartalmaz valamely benzin, annál jobban ellenáll a kopogásnak. Az ólomtetraetil azonban tudvalevőleg igen erős méreg, mégpedig nemcsak önmagában vagy a benzinbe keverve, hanem még a kipufogógázokban is. Az ily módon a szabadba jutott erős méreg a nagy autóparkkal „megáldott" városokban már túlhaladta a még elviselhető értéket: a városok levegőjét az autók kipufogógázaiban levő ólom és a szintén mérgező hatású szénmonoxid, el nem égett szénhidrogén és nitrogénoxidok olyan mértékben telítik, hogy ebből kifolyólag számos betegség, elsősorban a tüdőrák gyors elterjedésére lehet számítani.

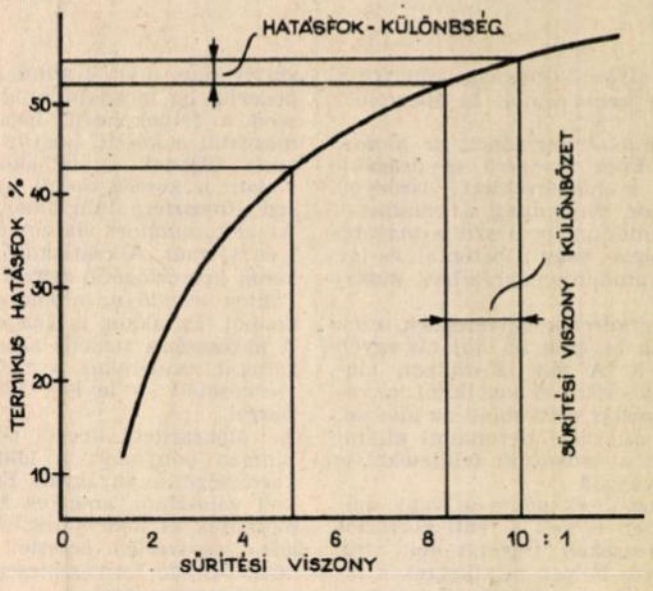
Ennek a tarthatatlan állapotnak a kiküszöbölésére egyetlen mód mutatkozott: megszüntetni a kipufogógázok mérgező alkotórészeit, elsősorban az ólmot, de a többi előbb említett alkotórészt is lecsökkenteni a lehetőség határáig.

Az ólomtetraetil nélküli benzin már megszületett és az rövidesen az amerikai kutakba kerül. Oktánszáma 92 körül van. Mivel ez a benzin nem képes a kopogásnak annyira ellenállni, mint a korábbi benzinek, a gyárak kénytelenek az eddigi mintegy 10:1 körüli sűrítési viszonyt megfelelően lecsökkenteni: a várható sűrítési viszony 8,2:1 körül lesz és ezt a General Motors, majd a Ford és a Chrysler is rövidesen dokumentálni fogja.

A sűrítési viszony csökkenése némi teljesítményveszteséget és többletfogyasztást eredményez, azonban ez a veszteség számba sem jöhet a kipufogógázok megtisztulásának a jelentőségéhez mérve.

További nyereség az autótulajdonosok számára a gyertyák és a kipufogódobok élettartamának megnövekedése, amit ugyancsak az ólomlerakódás megszűnése hoz létre.

A kipufogógázok többi mérgező alkotórészeinek csökkentésére irányuló törekvésekről egy másik alkalommal fogunk szólni.



E görbe a termikus hatásfoknak, vagyis a tüzelőanyag hőenergiája kihasználási fokának a változását tünteti fel a sűrítési viszony függvényében, meleg motornál. Az ábrán látható, hogy míg a harmincas évek elején alkalmazott 5 : 1 körüli sűrítési viszonynál a termikus hatásfok 43%, addig az új, magas sűrítésű motoroknál az 50—55%-ra emelkedik. A jobb hatásfok nagyobb teljesítményt és kisebb fogyasztást eredményezett. Azt is láthatjuk, hogy a görbe eleinte meredeken, majd mind lassabban emelkedik, vagyis bizonyos határon túl a sűrítési viszony növekedése már nem jelent nagy előnyt. A cikkben említett 8,2 : 1 sűrítési viszonynál a termikus hatásfok mintegy 52%, tehát a veszteség a sűrítési viszony csökkentése következtében csak néhány százalék

Keresztesi István
okl. gépészmérnök



AUTÓK ÉS ADATOK

RÉSZLETES TÁJÉKOZTATÓ A MERKUR ÉS A KONSUMEX TÍPUSAIRÓL

Évzáró és mindjárt új évbe lépő példánya ez lapunknak, amelyben más témákat is kiszorítva igyekszünk elmondani friss információkat és bemutatni olyan új autókat is, amelyek várhatóan ebben az új évben szerepet kapnak a hazai autózásban.

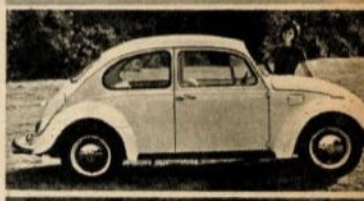
Az új modellek említése, műszaki adatainak leírása mellett azonban igen sok olvasónk régebbi kívánságának akarunk eleget tenni és a következő oldalak táblázataiban lehetőséget adunk, hogy találkozhassanak olyan autótípusokkal, amelyek hasonló feldolgozásban megjelentek az AM 1970. évi 6-os és 7-es számaiban. Az első ilyen jellegű táblázatokat is a Merkur munkatársainak segítségével állítottuk össze, és most ugyancsak igénybe vettük a magyar közéletben oly gyakran és mind szélesebb körben szóba kerülő vállalat támogatását, hogy összefoglaló képet tudjunk nyújtani egy elvileg igen kiterjedt személyautó-választékról. Arról viszont, hogy gyakorlatilag is érvényesül mind a külkereskedelem, mind a belkereskedelem néha rendkívüli erőfeszítésekkel járó tevékenysége a hazai autóellátás tempós megjavítására, tényként írhatjuk, hogy a múlt év kezdetétől december 15-ig csak a Merkur útján 45 510 új személyautó érkezett az országba.

Az évzáró mérleghez ugyan még egy félhónapi idő hiányzott nekünk, amikor a kéziratokat nyomdába juttattuk, de így is 20 ezerrel több új autót jelent ez a szám, mint az 1969-es esztendő teljes mennyisége.

Még akkor is pozitív ez a mérleg, ha figyelembe vesszük, hogy ebből levonásba kell helyeznünk legalább 6–6,5 ezer olyan kocsit, amely nem a magánautósokhoz, nem privát emberekhez, nem a családoknak jutott.

Nem ilyen egyszerű persze a kép, ha itt mindjárt azok hangját is tolmácsoljuk, akik nemcsak a most múlt évben várták hiába a kocsijukat, hanem a rovatok rideg dátumai szerint még néhány esztendőn át továbbra is csak remélhetnek, de nem autózhatnak a megrendelt, előleggel is lefoglalt típusokon. És nem vigasztaló az sem, hogy jó néhány, az importtervekben eddig is szereplő, vagy akár ott újonnan megjelenő modell visszaigazolási évét egyelőre nem tudjuk feltüntetni, mint ahogy igen sokan és joggal hiányolhatják azt is, hogy a szovjet Fiatról, a VAZ–2101-ről sem olvashatnak itt beérkezési dátumot, vigasztaló mennyiséget. A mi összeállításunk azonban nem pótolja, csupán megelőzi most azt a tájékoztatást, amelyet a Merkur vezérigazgatója ad majd lapunk számára a vállalat 1971-ben várható kereskedelmi tevékenységéről, vagyis az autóellátásról. Nyilatkozatára a közeli napokban számítunk...











A múlt év tavaszán közölt táblázatban szereplő Skoda S-110-L, Skoda Octavia Combi, Renault R-10, Renault R-16 és Volga M-21 típusok helyére most öt másik kerül. Ezeket — Skoda-110-R Coupé, VW-1200, Ford Taunus 12-M, Renault-16-TL és az új Volga M-24 — itt külön képen is bemutatjuk. A vonatkozó adatokat pedig a táblázatban tüntetjük fel

TÍPUSFELSOROLÁS HENGERŰRTARTALOM SZERINT		Fiat—500	Trabant—601 Limousine	Trabant—601 Combi	Zastava 750-M	Fiat—850 Limousine	Renault R-4	Renault R-6	Fiat—850 Sport Coupé	Skoda S-100	Wartburg—353 Limousine
Legnagyobb motorteljesítmény	DIN LE	18	26	26	25	34	27	34	52	45	50
Fordulatszám	f/perc	4600	4200	4200	4600	4800	4700	5000	6500	4600	4250
Hengerűrtartalom	cm^3	499	595	595	767	843	845	845	903	988	992
Hengerelrendezés — hengerek száma	1	S-2	S-2	S-2	S-4	S-4	S-4	S-4	S-4	S-4	S-3
Motor konstrukciója	2	OHV	F	F	OHV	OHV	OHV	OHV	OHV	OHV	R
Motor elhelyezése	3	H	E	E	H	H	E	E	H	H	E
Hűtési rendszer	4	L	L	L	V	V	V	V	V	V	V
Oktánszám-igény		86	86	86	84	83	86	85	94	86	88
Üzemanyagfogyasztás (gyári adat)	lit/100 km	6,5	8,5	9	6,5	8	7,5	8	9	7,5	10
Kerékmeghajtás	5	H	E	E	H	H	E	E	H	H	E
Sebességváltó fokozatok száma (előre)		4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Sebességváltó-kar elhelyezése	6	P	M	M	P	P	M	M	P	P	K
Kerékfékek elöl-hátul	7	D-D	D-D	D-D	D-D	D-D	D-D	D-D	T-D	T-D	D-D
Elektromos berendezés feszültsége	volt	12	6	6	12	12	6	12	12	12	12
Áramfejlesztő	8	d	d	d	d	d	d	d	G	d	d
Szervíz-gyakoriság	km	2500	5000	5000	5000	2500	5000	5000	2500	5000	2500
Legnagyobb sebesség	km/ó	100	105	100	110	120	110	120	145	125	130
Gyorsító képesség 0—100 km/órára	mp	26,7+	22,5+	22,5+	50	35,3	37	29	19,5	24	26,2
Hossz	mm	2970	3555	3560	3295	3575	3670	3850	3652	4155	4220
Szélesség	mm	1320	1504	1510	1380	1425	1455	1536	1500	1620	1640
Magasság	mm	1325	1440	1460	1405	1385	1550	1500	1300	1380	1495
Terheletlen szabadmagasság	mm	125	155	155	145	120	175	170	125	175	155
Üzemkész súly	kg	520	620	660	615	670	630	750	745	805	950
Megengedett max. terhelés	kg	320	380	400	320	400	320	370	320	370	400
Csomagtartó térfogat (elöl+hátul)	dm^3	50	450	1400	45+75	180+40	210	335	90+40	160+52	525
Tüzelőanyag-tartály térfogata	liter	22	24	24	31	30	26	32	30	32	44
Gumiabroncsok méretjelzése		125-12	5,20-13	5,20-13	5,20-12	5,50-12	145-13	135-15	155-13	155-14	6,00-13
Ajtók száma		2	2	3	2	2	5	5	2	4	4
Szállítható személyek száma		4	4	4	4	5	4	5	4	5	5
Lehajtható első üléstámlák		—	—	—	—	—	—	●	●	●	—
Rádiókészülék		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ablakmosó készülék		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Fűtő ventillátor		—	—	—	—	●	●	●	●	●	●
Gépkocsi vételára	ezer Ft-ban	56	46	50	65	76	82	95*	103	72	68
Gépkocsi évi adója	Ft/év	120	280	280	280	280	280	280	280	280	280
Gépkocsi szervizköltsége	Ft/szerviz	154	70	70	169	178	155	155	178	185	68
Casco-biztosítás (2000 Ft önrészesedésnél)	Ft/hónap	95	70	80	100	125	130	160	160	115	110
Jelenlegi visszaigazolási év a Merkurnál		○	1975	1975	○	○	○	○	○	1973	1975

JELMAGYARÁZAT:

1 S = soros; B = boxer; V = V hengerelrendezés 2 OHV = alulvezérelt, felülszelepelt; OHC = felülvezérelt, felülszelepelt; F = kétütemű, forgótárcsás vezérlés; R = kétütemű, résvezérlés 3 E = elöl a motor, H = hátul a motor 4 L = léghűtés; V = vízhűtés

Wartburg—353 de Luxe	Wartburg—353 Tourist (kombi)	Ford Escort	Skoda 110 R Coupé	Fiat—128	Volkswagen 1200	Zaporozsec	VAZ—2101 (Szovjet Fiat)	Volkswagen-1300	Polski Fiat 125P/1300	Ford Taunus 12 M 1,3	Moszkvics-412	Moszkvics-427 (kombi)	Polski Fiat 125P/1500	Renault 16-TL	Warszawa-223 Limousine	Warszawa-223 Combi	Volga M-24
50	50	45	52	55	34	40	60	44	60	50	75	75	75	65	70	70	100
4250	4250	5300	4650	6000	3600	4400	5600	4100	5200	5000	5800	5800	5200	5200	4000	4000	4700
992	992	1098	1107	1116	1192	1196	1197	1285	1295	1305	1478	1478	1481	1565	2120	2120	2445
S-3	S-3	S-4	S-4	S-4	B-4	V-4	S-4	B-4	S-4	V-4	S-4	S-4	S-4	S-4	S-4	S-4	S-4
R	R	OHV	OHV	OHC	OHV	OHV	OHC	OHV	OHV	OHV	OHC	OHC	OHV	OHV	OHV	OHV	OHV
E	E	E	H	E	H	H	E	H	E	E	E	E	E	E	E	E	E
V	V	V	V	V	L	L	V	L	V	V	V	V	V	V	V	V	V
88	88	86	96	92	86	86	92	87	92	86	94	94	92	92	86	86	92
10	10,5	9	8,5	10	7,5	8,8	8,5	9	11	7,8	10	11	12	9	13,5	14	12
E	E	H	H	E	H	H	H	H	H	E	H	H	H	E	H	H	H
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4
K	K	P	P	P	P	P	P	P	K	K	P	P	K	K	K	K	P
D-D	D-D	D-D	T-D	T-D	D-D	D-D	T-D	D-D	T-T	T-D	D-D	D-D	T-T	T-D	D-D	D-D	D-D
12	12	12	12	12	6	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
d	d	d	G	d	d	G	G	d	G	d	G	G	G	G	d	d	G
2500	2500	10 000	5000	2500	5000	2000	2500	5000	2500	5000	2000	2000	2500	5000	2500	2500	5000
130	125	130	145	135	115	120	140	120	140	130	140	135	155	150	130	125	145
26,2	30	21,5	18,5	20	37	17,4+	19,6	26	19,6	23	16,3	19	17,2	20	30	35	22
4220	4380	4052	4155	3850	4070	3730	4073	4030	4233	4320	4090	4090	4233	4277	4740	4750	4735
1640	1640	1572	1620	1590	1550	1535	1611	1550	1625	1600	1550	1550	1625	1640	1695	1695	1800
1495	1495	1380	1340	1420	1500	1370	1440	1500	1440	1400	1480	1510	1440	1455	1565	1705	1490
155	155	140	175	150	150	190	175	150	140	165	200	200	140	115	190	190	180
950	1000	810	880	805	800	770	910	820	970	900	1000	1060	970	1010	1320	1375	1400
400	450	450	320	395	340	350	400	380	400	400	400	440	400	480	400	400	420
525	1800	425	370	370	280	120	385	96+88	385	565	480	1500	385	750	850	1650	600
44	44	41	32	38	40	30	39	40	45	45	46	46	45	50	55	55	55
6,00-13	6,00-13	5,50-12	155—SR 14	145-13	5,60-15	6,00-13	155-13	5,60-15	5,60-13	5,60-13	6,45-13	6,45-13	5,60-13	155 × 355	6,40-15	6,40-15	7,35-14
4	5	2	2	4	2	2	4	2	4	2 v. 4	4	5	4	4	4	5	4
5	5	5	2+2	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
●	—	—	●	—	—	●	●	—	●	—	●	●	●	●	—	—	●
●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	—	—	—	—	●
●	●	●	●	●	—	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
●	●	●	●	●	—	●	●	—	●	●	●	●	●	●	●	●	●
74	78	96	*100**	*106**	*92**	58	*86**	100	98	*120**	80	84	110	138	82	89	*125**
280	280	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	1000	1000	1000
68	68	188	185	178	153	181	193	143	185	—	215	215	208	—	229	229	229
115	125	155	155	170	150	95	*140**	155	155	185	125	130	170	215	155	160	190
1975	○	○	○	○	○	1973	○	○	1971	○	1972	○	1971	○	1971	1971	○

5 E = elsőkerékmeghajtás; H = hátsókerékmeghajtás **6** P = padlózatból, középen; K = kormányoszlopnál ; M = műszerfalnál **7** D = dobfék; T = tárcsafék **8** d = dinamó; G = generátor ● = gyárilag szerelve * Ahol a kocsi ára még nincsen megállapítva, a szerkesztőség által becsült árat dőlt számokkal közöljük ○ = a Merkurnál jelenleg nincsen előjegyzés a kocsira + = 0 – 80 km/órára



Az AM 1970. évi 7. számában megjelent Konsumex-táblázatban még nem szerepelt három Audi-modell képe

AUDI 60-L



AUDI SUPER-90



AUDI 100-LS

A KONSUMEX

ajándékautó-szolgálat tájékoztatója

Akit külföldön élő rokona vagy ismerőse gépkocsival kíván megajándékozni, az előnyösen és gyorsan juthat a kiválasztott autóhoz a Konsumex-szolgálat útján.

A kiválasztott típusú kocsit a mindenkori világpiaci árnak megfelelően szerezheti be, és az utána fizetendő vám összege az egyéb behozatali lehetőséggel szemben a teljes vámalap 60 százaléka helyett 50–55 százalék.

A gépkocsi vásárlásának lebonyolítása a következő:

A Konsumex tájékoztatójában szereplő gépkocsik közül a kiválasztott típus árát bármely konvertibilis valutában valamelyik nagyobb nyugati bankintézménynél vagy Budapesten a Magyar Külkereskedelmi Banknál az ajándékozó befizeti, és átutalást kér az alábbi címre: Magyar Külkereskedelmi Bank, Budapest, „Konsumturist autószámla", a megajándékozott nevének és címének feltüntetésével.

Hasonló módon ajándékozható, illetve a Konsumex útján soron kívül beszerezhető a Merkur típuslistán feltüntetett valamennyi kocsi is.

Az Ajándékautó-szolgálat egyben arra is felhívja ügyfeleinek figyelmét, hogy ha nem pénzátutalás történik, hanem csekkfizetés, akkor annak módjától függően a Magyar Külkereskedelmi Bank $^1/_4$–1%-ós levonással él.

A pénz beérkezéséről értesítést küldenek, és azt követően a Szolgálat által kiállított nyomtatvány alapján lehet a vámot fizetni a 7. sz. Vámhivatalnál, Budapest V., Rosenberg házaspár u. 21., V. emelet.

A felmerülő vám egy összegben, vagy részletben fizethető. Részletfizetés esetén a gépkocsi átvételekor a kirótt vám $^1/_3$ része fizetendő, míg a fennmaradó rész 24 hónap alatt.

A vám befizetése után a gépkocsit a rendőrség által vizsgáztatva, rendszámtáblával ellátva, forgalmi engedéllyel adják át. A Konsumex Ajándékautó-szolgálat útján átadott kocsikra egy év, illetve 10 000 km-es garanciát vállalnak és szervizt biztosítanak.

A tájékoztató arra is kitér, hogy az autó átvételével kapcsolatosan felmerülő további költségek típusonként változóan általában 2500 Ft-ot tesznek ki.

A fentiekkel, illetve az itt közölt táblázattal kapcsolatban megjegyezzük, hogy a Volkswagen 1300-as modell a Konsumex-forgalomban tolótetős kivitelben, illetve a megrendelés szerint speciális felszerelésel is vásárolható.

A Konsumex Ajándékautó-szolgálat készséggel ad további felvilágosításokat. Címe: Budapest VI., Népköztársaság útja 17. Telefon: 424-100.

TÍPUSFELSOROLÁS HEMGERŰRTARTALOM SZERINT

Legnagyobb motorteljesítmény	DIN LE
Fordulatszám	f/perc
Hengerűrtartalom	cm^3
Hengerelrendezés — hengerek száma	1
Motor konstrukciója	2
Motor elhelyezése	3
Hűtési rendszer	4
Oktánszám-igény	
Üzemanyag-fogyasztás (gyári adat)	lit/100 km
Kerékmeghajtás	5
Sebességváltó fokozatok száma (előre)	
Sebességváltó-kar elhelyezése	6
Kerékfékek elöl-hátul	7
Elektromos berendezés feszültsége	volt
Áramfejlesztő	8
Szerviz-gyakoriság	km
Legnagyobb sebesség	km/ó
Gyorsító képesség 0—100 km/órára	mp
Hossz	mm
Szélesség	mm
Magasság	mm
Terheletlen szabadmagasság	mm
Üzemkész súly	kg
Megengedett max. terhelés	kg
Csomagtartó térfogat (elöl+hátul)	dm^3
Tüzelőanyag-tartály térfogata	liter
Gumiabroncsok méretjelzése	
Ajtók száma	
Szállítható személyek száma	
Lehajtható első üléstámlák	
Rádiókészülék	
Ablakmosó készülék	
Fűtő ventillátor	
Gépkocsi vételára	USA $
Gépkocsi vámja (55%)	Ft
Gépkocsi évi adója	Ft/év
Gépkocsi átlagos szervizköltsége	Ft/szerviz
Casco-biztosítás (2000 Ft önrészesedésnél)	Ft/hónap

JELMAGYARÁZAT:

Autobianchi 500 Giardiniera	NSU Prinz 4L	NSU 1000 C	NSU 1200 C	Audi 60-L	Volkswagen 1600 TL	Volkswagen 1600 Variant	Volkswagen Clipper (mikrobusz)	Fiat 125 Berline	Peugeot 404 GT (benzines)	Audi Super-90	Audi 100-LS	Peugeot 404 GT (Diesel)	Volvo 144 Limousine
18	30	40	55	55	54	54	47	90	69	90	100	60	100
4600	5500	5500	5500	4250	4000	4000	4000	5600	5300	5200	5500	4500	5500
499	598	996	1177	1496	1584	1584	1584	1608	1618	1760	1760	1948	1985
S-2	S-2	S-4	S-4	S-4	B-4	B-4	B-4	S-4	S-4	S-4	S-4	S-4	S-4
OHV	OHC	OHC	OHC	OHV	OHV	OHV	OHV	OHV	OHV	OHV	OHV	OHV	OHV
H	H	H	H	E	H	H	H	E	E	E	E	E	E
L	L	L	L	V	L	L	L	V	V	V	V	V	V
83	86	88	88	92	90	90	90	92	86	98	98	–	97
5,6	6,5	8,2	8,5	8,7	8,4	8,9	10,4	13	11	8,9	9,5	8	12
H	H	H	H	E	H	H	H	H	H	E	E	H	H
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
P	P	P	P	K	P	P	P	P	K	K	K	K	P
D-D	D-D	D-D	D-D	T-D	T-D	T-D	D-D	T-T	T-D	T-D	T-D	T-D	T-T
12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
d	d	d	d	G	d	d	d	G	G	G	G	d	G
2500	7500	7500	7500	10 000	5000	5000	5000	10 000	5000	10 000	10 000	5000	5000
95	120	130	144	138	135	135	105	163	150	163	170	130	165
+26,7	31	20	14,5	18,0	20	20	32	14,8	20	12,2	11,9	26	16
3185	3440	3790	4000	4380	4340	4340	4445	4220	4450	4380	4590	4450	4640
1320	1490	1490	1500	1630	1640	1640	1815	1610	1620	1630	1730	1620	1730
1355	1360	1360	1390	1450	1470	1470	1940	1440	1450	1450	1420	1450	1440
135	180	190	160	190	150	150	195	120	150	190	195	150	180
560	555	660	710	970	1010	1035	1260	1030	1090	970	1050	1150	1180
320	445	400	420	470	400	485	865	400	510	470	480	510	495
30+300	337	350	490+60	600	430	885	1000	400	530	600	650	530	675
22	37	37	44	58	40	40	40	45	55	58	58	55	58
125-12	135-12	5,50-12	155-13	155-13	6,00-15	6,00-15	7,00-14	175-13	165-15	165-S-13	165-SR-14	165-15	165-15
3	2	2	2	4	2	3	4	4	4	4	4	4	4
4	5	5	5	5	5	5	8	5	5	5	5	5	5
–	–	●	●	–	–	–	–	●	●	●	●	●	●
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
–	●	●	●	●	–	–	●	●	●	●	●	●	●
870	1.120	1.390	1.550	2.100	1.860	1.860	2.400	1.870	2.070	2.470	2.900	2.440	3.170
35 200	44 550	54 450	60 500	80 000	71 500	71 500	96 000	72 050	79 200	94 000	113 000	92 950	105 000
120	280	280	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600
154	155	185	185	–	180	180	180	220	225	–	–	250	240
100	130	155	170	245	205	245	275	205	220	260	320	305	°320

1 S = soros; B = boxer **2** OHV = alulvezérelt, felülszelepelt; OHC = felülvezérelt, felülszelepelt **3** E = elöl a motor, H = hátul a motor **4** L = léghűtés, V = vízhűtés **5** H = hátsókerék-meghajtás **6** P = padlózatból, középen; K = kormányoszlopnál **7** D = dobfék; T = tárcsafék **8** d = dinamó; G = generátor ● = gyárilag szerelve + = 0–80 km/órára

MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

ÚJ ÉV ELEJÉN ...

Vannak már eredmények mögöttünk — a motorosok szervezése terén. De ezzel nem vagyunk elégedettek. Az új esztendő kezdetén fokozottan előtérbe kerülnek az új év tennivalói. Feladataink bizony nem csökkentek, s annak érdekében, hogy ezeket pontosan meghatározzuk, súlyozzuk, az évet januárban Országos Motoros Értekezlettel kezdjük. Erre hivatalosak a motorosok szervezését végző megyei és nagyobb klubok vezetői. Az értekezleten nemcsak meghallgatjuk őket, felmérjük a jelenlegi helyzetet, hanem kialakítjuk, hogy hol hogyan tudunk segíteni, és hogyan haladjunk tovább.
Bizakodással nézünk 1971 elé!
Szövetségünk és az Országos Motoros Bizottság a gyorsabb és erőteljesebb fejlődésre törekszik. Ezt igényli a motorosok óriási tábora, valamint a fennálló sok probléma, mely a kulturált, balesetmentes közlekedéstől, az éményt és ismereteket nyújtó motoros túrázásig rengeteg feladatot jelent.
Ismételten várjuk valamennyi túramotoros sporttársunk megértő támogatását és részvállalását e munkában.

SZÉKELY MIKLÓS MTSZ főtitkár
FUCHS IMRE OMB titkár

ÉVADZÁRÓ SZIGETVÁRON

A szigetvári Zrínyi Motoros Klub vezetősége és klubtagsága évadzáró ülésén értékelte az elmúlt év eredményeit, s meghatározták időszerű feladataikat is. Maretics József elnök beszámolója elején Tamás Józsefnek, a klub volt elnökének mondott köszönetet eredményes munkájáért, amelyet most majd az új vezetőség folytat. A szigetvári szervezet számára 1970 sikeres év volt. Turisztikai programjukban 15 hazai és külföldi kirándulás szerepelt, összesen 6000 kilométeres távon. Motorosaik részt vettek a jelentősebb találkozókon, s különösen szoros kapcsolat alakult ki a Pécsi Motoros Klubbal: számos közös rendezvényük fémjelzi a kölcsönös baráti támogatást. A Közlekedésrendészet bevonásával balesetelhárítási oktatást tartottak, s házi vetélkedőt a KRESZ-ből. Gondoskodtak saját túrafelszerelésről, ám változatlan gondjuk, hogy még mindig nincs állandó helyiségük. Újdonságként a kismotorosokat is mind nagyobb számmal igyekszenek bevonni a szervezett motorozás mozgalmába.

Az elnök az időszerű feladatok között említette a gondoskodást a téli klubprogramokról, amelyek fő szervezője Borsányi Jenő elnökhelyettes. Terveikben szerepel a klubtagság turisztikai és műszaki felkészítése a tavaszi—nyári idényre, foglalkoznak a KRESZ-ismeretek bővítésével, s a klubesteket a külföldön járt motorosok diavetítéses élménybeszámolói színesítik majd.

A tanácskozás záróakkordjaként az elmúlt év túráin, versenyein és a KRESZ-vetélkedőn legeredményesebben szerepelt klubtagoknak a vezetőség tárgyjutalmakkal kedveskedett.

A leghatásosabb felkészülés:

FOKOZOTT FIGYELEM + KRESZ

A téli balesetelhárítási oktatás keretében érdekes, tanulságos előadást rendezett a Budapesti Motoros Bizottság. A Pesti Túramotoros Klub helyiségében Máté Sándor rendőr őrnagy a kulturált és biztonságos közlekedésről tartott előadásában a téli motorozás követelményeiről is szót ejtett.
A baleseti statisztikából kitűnt, hogy az 1970. esztendő első háromnegyed éve alatt 4555 esetben motorkerékpáros volt a sérüléses balesetek okozója. Ebből súlyosan 1999-en, könnyebben 2333-an sérültek meg. És a motoros balesetek során 123-an életüket vesztették ...
Az előadó az okokat elemezve elsősorban a gyorshajtást és az elsőbbségi jog meg nem adását emelte ki fő veszélyforrásként. A követési távolság be nem tartása, valamint a szabálytalan előzés is „előkelő" helyet foglal el a statisztikában: az előbbi miatt több mint háromszáz, az utóbbi miatt közel hatszáz baleset következett be. S ami még tanulságos: a balesetek okozóinak többsége 19—25 éves fiatal.
Máté Sándor ezután ismertette az új belügyminiszteri rendeletet.
A klubesten résztvevő motorosok sok kérdést tettek fel, főként a téli közlekedéssel kapcsolatban. Mohácsi Jenő motorversenyző elmondta: a rossz látási viszonyok között, a síkos utakon még nagyobb óvatossággal vezeti gépét. Két lábát például soha nem veszi le a lábtartókról, nehogy a vezető és a gép között hirtelen szakadás miatt elveszítse stabilitását. A tömlők atmoszférikus nyomásán nem változtat, ugyanolyan nyomással közlekedik, mint nyáron. — A leghatásosabb téli felkészülés azonban — mondotta — a fokozott figyelem és a KRESZ szabályainak pontos betartása ...

(karácsonyi)

MÉG LEHET JELENTKEZNI!

A Pesti Túramotoros Klub motorkerékpárvezetői tanfolyamot rendez, amelyre január 20-ig még jelentkezhetnek az érdeklődők. Bővebb felvilágosítást a klubesteken adnak, minden szerdán 18 órától a Rosenberg hp. u. 1. szám alatti klubhelyiségben.

KLUBNAPTÁR

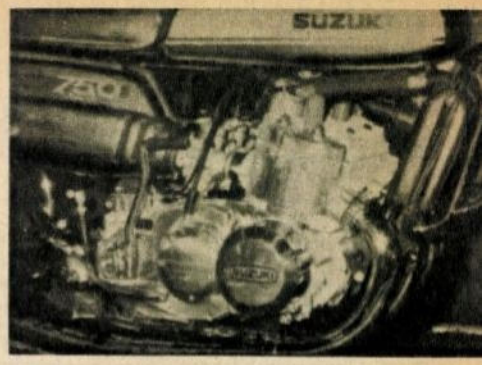
PESTI TÚRAMOTOROS KLUB:

Január 6-án: dr. Nyiri László előadása a téli motorozás egészségügyi kérdéseiről.

Január 13-án: Az Állami Biztosító képviselőjének előadása a gépjármű-biztosításokról.

Január 20-án: Mohácsi Jenő motorversenyző élménybeszámolója.

Január 27-én: Fórum a szerviz-szolgáltatásról. Vendégünk: a Ramovili Ktsz képviselője.

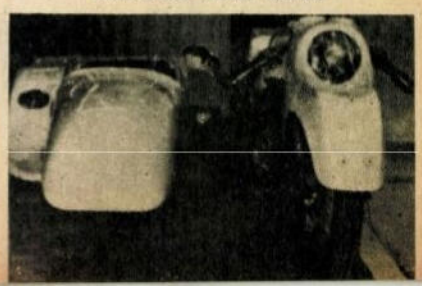


Hagyományos résvezérlésű a Suzuki háromhengeres, 750 kcm-es, vízhűtéses prototípusa. A középső henger Y-ba szétágazó kipufogócsövének jóvoltából a hátsókerék mellett, jobbról-balról két-két „ágyúcső" zsibbasztja a motorimádók szívét.

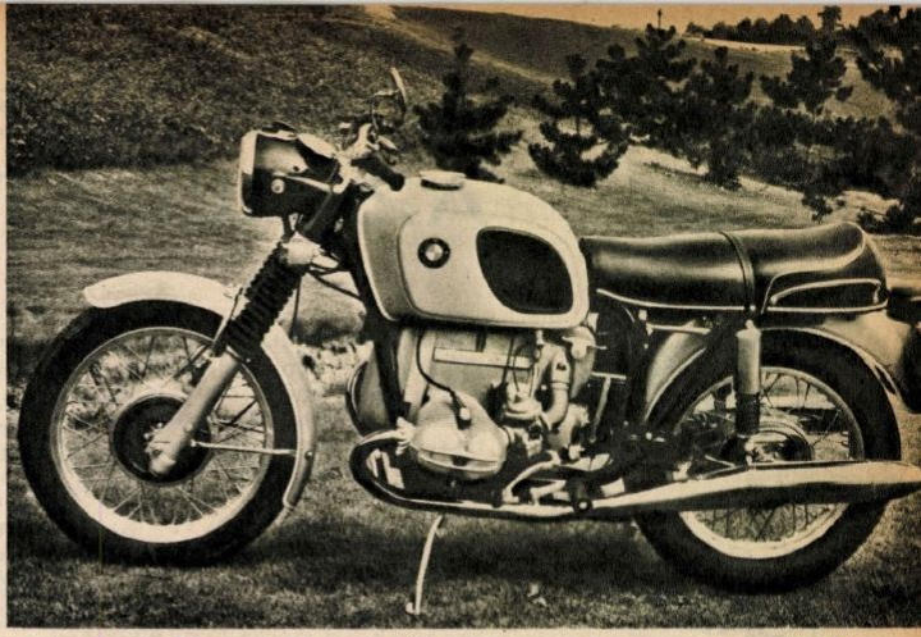
KIÁLLÍTÁS TOKIÓBAN

A verseny mindenhol verseny, hiszen nemcsak a sportpályán, hanem a kereskedelmi piacon is vetélkednek a motorkerékpárgyárak. A Felkelő Nap országában is érvényesek azok a gazdasági szabályok, amelyeknek alapján Japán négy nagyja közül *(Honda, Yamaha, Suzuki* és *Kawasaki)* most a kizárólag csak kétüteműeket gyártó Suzuki rukkolt ki, előreláthatólag sok dollárt hozó új típussal.
Miután a háromhengeres *Kawasaki* átütő sikert aratott, különösen az USA-ban, a *Suzukiék* hamarosan felocsúdtak a meglepetésből és az „időzített bomba nagyot pukkant".
A legnagyobb titokban készített háromhengeres, vízhűtéses, 750-es prototípus lett a tokiói Motorkerékpár Kiállítás szenzációja. Ugyanott mutatkozott be a Suzukiék legújabb, 396 kcm-es, *TM-400* jelű cross „Production Racer"-je is, továbbá egy ötfokozatú 125-ös.
Ez alkalommal a *Hondáék* nem lepték meg a kiállítás látogatóit. Bemutatták az SL-350 twin sportosra módosított típusát, amelynek főjellemzője a csökkentett önsúly és tompítottabb hangerő.
Hasonló utat keresett a *Yamaha* gyár is, amikor „átstilizálta" ohc vezérlésű *„XS 650 Sports"* twinjét és 180 kcm-es modelljéből kialakította az új *„CS 200 E Sports"* kétüteműt.
Sokan vették körül a *Kawasaki* kiállítóhelyét, amelynek a közepén dobogón trónolt a mindössze 52 kilós üvegszálas poliészter, GT jelzésű, oldalkocsival összeépített *Mach III*, azaz a háromhengeres 500-as.

GT a neve ennek a műanyagkarosszériás oldalkocsinak. Azonos, üvegszállal erősített poliészterből készült a motor mellső burkolata, valamint az ülést és a hátsó sárvédőt magába foglaló traktus is. A benzintartály a két egység közé, az oldalkocsi mellé került



A LEGERŐSEBB KÉTKEREKŰ BMW



Az egy darabból kovácsolt főtengely méretezése azonos a 2800-as BMW-autóéval. A két központi porlasztó közös légszűrőből „lélegzik". A rajzon jól követhető az erőátvitel útja

A nehéz motorkerékpárok iránti élénk érdeklődés szele nem kerülte el a kék-fehér pajzsos márkát sem, amely régen is vezető helyet foglalt el a világpiacon. Amikor úgy tűnt, hogy leáldozóban van a kétkerekűek napja, a müncheniek is jelentősen csökkentették a termelésüket.

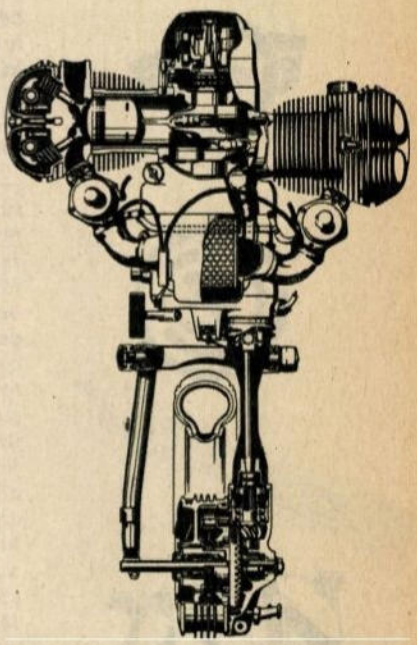
Néhány évvel ezelőtt ismét hallatott magáról a BMW, amikor a régi konstrukciós elvek megtartásával új modelleket kezdtek készíteni egy erre a célra berendezett új gyárban. Az R 50/5 és R 60/5 típusjelzésű motorok ugyan teljesítményben szerényebbek voltak, mint a hasonló méretű ellenfelek, de mert ez a hárombetűs márka elismert minőséget jelentett — arról nem is szólva, hogy 1955 óta a gyorsasági világbajnokság oldalkocsis kategóriájában mindig a BMW volt az első —, a BMW keresett cikk maradt.

Ez időben sok szó esett egy még nagyobb BMW-modellről, amely felvenné a versenyt a szuper japániakkal vagy olaszokkal. Suttogtak akkor egy ugyancsak kéthengeres, 900 kcm-es BMW-ről, akadtak olyanok is, akik nem csak látták, hanem ki is próbálták azt. Amikor — két évvel ezelőtt — alkalmunk volt beszélni a gyár egyik képviselőjével, ő sem cáfolta a hírt, de meg sem erősítette. Nos, hosszas vajúdás után megszületett a legnagyobb és egyben legerősebb BMW, az R 75/5 jelzésű 750 kcm-es modell, amely akár ikertestvére lehetne a nála kisebb testvéreinek.

Nézzük csak, mit is tudnak ezek a BMW-k. Új a hengerkonstrukció, azaz a perlitöntésű hengerhüvelyeket alubordázat fedi. Az olajozási rendszer azonos a BMW-gépkocsiéval, amely 6000-es fordulaton 800 liter/óra mennyiséget szállít. A dugattyúk gyűrűzése olyan, mint valamennyi BMW-autóé. A megnövelt teljesítmény arányában megerősítették a sebességváltót és a meghajtó szerkezetet. Annak ellenére, hogy az új, dupla bölcsőváz merevebb lett, súlyát sikerült lenyomni. A kirugózatlan súlyokat azáltal tudták csökkenteni, hogy könnyűfémből készítették az abroncsokat, és a sárvédők anyagául üvegszállal erősített poliésztert választottak. Miként a versenyautóknál a fémbetéteket ragasztják, úgy rögzítik e motornál is a nagyméretű fékdob betétjeit. Az elektromos berendezése is új, a 12 voltos, váltóáramú dinamó 200 wattot termel, ami bőven elég az önindítómotor és az egyéb fogyasztók kiszolgálására.

És még néhány műszaki mutató:

Igazi telivér az R 75/5, amely erőben nagy tartalékokkal rendelkezik, amit nemcsak a 175 km-es végsebessége, hanem a gyorsulási készsége (0—100 km-re 6,4 mp) is bizonyít



MŰSZAKI ADATOK

Furat-löket	82×70,6 mm
(lőket azonos mindhárom modellnél)	
Hengerűrtartalom	745 kcm
Teljesítmény	50 DIN LE/6200 ford.
Legnagyobb nyomaték	6 mkg 5000 ford.
Sűrítési arány	9,0:1
Porlasztó torokméret ∅	32 mm
Gumiméret elől	3,25×19"
Gumiméret hátul	4,00×18"
Benzintartály	24 liter
Hossz.-szél.. magasság	2100—740—1040 mm
Nyeregmagasság	850 mm
Tengelytáv	1385 mm
Önsúly és teljes terhelés	210—398 kg
Legnagyobb sebesség ülve	165 km óra
Legnagyobb sebesség fekve	175 km óra
Fogyasztás	4,5 lit/100 km
Ára, többletadó nélkül	4996 DM
(Összehasonlításul a VW-A típus	4695 DM)

A legkönnyebb Benelli

Ha tudjuk, hogy az olasz Benelli-gyár kéthengeres, 650-es „Tornado"-ja 185 kiló, és gyorsabb, mint a szél, azaz 180 km/óra a végsebessége, akkor e gyár „Bobo" mofájának 39 kilónyi súlya valóban elenyésző. Az 50 kcm-es, fekvőhengeres kétütemű elég „dühös", ami a 8,3 : 1 arányú sűrítési arányából következik. A Bobo képes lenne akár 50 km-es „rohanásra" is, de, mert mofa, úgy áttételezték — lásd mammut lánckerekét —, hogy az legfeljebb az óránként 25 km-es iramot érje el. A többi hasonló járműtől annyiban tér el, hogy a kormányról kapcsolható sebességváltója van, kuplungja félautomata. A 16 × 2"-es gumival szerelt kerekei közül csak a mellső rugózott.



JOBB LESZ AZ ELLÁTÁS!

Motoros olvasóink nevében, miként ezt minden évben megtettük, az 1970-es év utolsó napjainak egyikén felkerestük a hazai motorkerékpár-kereskedelem központjában a *Csepel Nagyker* vezérigazgatóját, *Nagy Istvánt*, hogy elbeszélgessünk a közelgő motoros idényről.

— *Bár még nem írtuk alá valamennyi szerződésünket* — mondta a néha maga is motorozgató és ritka idejében kerékpárt taposó *Nagy* elvtárs —, *de kijelenthetem, hogy 1971-ben több árunk lesz, mint az idén. Az már biztos, hogy a Simson Starból és Schwalbéból 60 százalékkal többet importálunk. De lesz bőven az ügyes Balkán kismotorból, és ugyancsak több lesz a 125-ös, valamint a 250-es MZ-ből is.*

— A gyors fiúknak lesz-e MZ Trophyjuk?

— *Sajnos nem, mert a német partner túl magasra tartja a Trophy árát. És pontosan ez vonatkozik a jogosítvány és bukósisak nélkül vezethető mofákra. Nemrég érkezett haza az a bizottság, amely ez ügyben járt Jugoszláviában és Olaszországban, ahol sok gyár foglalkozik ilyen törpemotorok gyártásával. De, sajnos, a magas árak miatt eddig nem sikerült üzletet kötni. Ugyanis a világpiacon jelenleg keresett cikkek ezek. Nem akarok az események elé sietni, ezért csak annyit jegyeznék meg, hogy mofa-ügyben tárgyalunk a Tomos gyárral is, de hasonlóképpen elég távol van még egymástól a két fél álláspontja. Keressük a lehetőséget, hogy megindítsuk, kooperációban, a hazai mofagyártást. Természetesen azért addig sem marad ilyen kis jármű nélkül a magyar piac. A már bevált szovjet gyártmányú Riga és a lengyel Komar továbbra is kapható. Ezzel kapcsolatban hadd mondjam el, hogy miért is volt akadozás ezek alkatrészeinek ellátásában. A lengyelekkel kötött szerződés ellenére kissé „elcsúszott" a szállítmány, amely május helyett csak szeptember végén érkezett meg, de akkor is hiányosan. Igaz, a szerződés szerint élhettünk a szankcióval, de ez mit sem segített annak a Komar-tulajdonosnak, aki a hiányzó alkatrész miatt nem tudta motorját használni.*

— Tudomásunk szerint az NDK-ban és Csehszlovákiában is készítenek mofát. Gondolunk itt a Simsonra és a Babettára. Miért nem importálunk ezekből?

— *Csupán azért nem, mert még egyik sem érett be a sorozatgyártásra, és ezért természetesen nem is árusítják. Nem kell bennünket uszítani, hiszen mi kereskedők vagyunk, és azt szeretnénk, hogy minél nagyobb választékkal állhatnánk a vásárlóink rendelkezésére.*

— Miért nincsen Tatran, amelyet sokan kedvelnek, és szerkesztőségünk útján is reklamálnak?

— *Erre is könnyen tudok felelni. A Tatran gyártását leállították. Helyette nem gyártanak ilyenféle robogót. A csehszlovák partnerrel a 250-es, valamint 350-es Jawa behozataláról jól haladnak a tárgyalások. Ezenkívül vásárolunk még 175-ös, olajszivattyús CZ-ket is.*

— Úgy tudjuk, hogy ebből a típusból jelentős tételt szállítanak az USA-ba. Miként lehetséges, hogy ennek ellenére jut még nekünk is?

— *Éppen a nagy kereslet miatt a CZ-gyár alaposan megnövelte ennek a nagyszerűen sikerült típusnak a produkcióját. Nagyon örülünk, hogy egy nagyobb tételt tudtunk biztosítani a magyar motorosoknak. Tudjuk, hogy lenne némi kereslet a Jawa legújabb kéthengeres típusa iránt is, de erre még nem tudtunk megállapodni a gyárral, illetve a csehszlovák külkereskedelmi vállalattal. Azok a motorosok pedig, akik hazai gyártmányhoz kötik magukat, nyugodtan aludhatnak, mert háromféle Pannóniából 15 ezer darabot szállít a gyár a kereskedelemnek, éspedig a T5, a P10 és a P20 típusokat. Oldalkocsiból is lesz elegendő, mind a személy, mind a teher kivitelűből. A felszerelési cikkekkel sem lesz baj, máris dús a készletünk a láb- és szélvédőkből, láncokból, csapágyakból. Nem ilyen rózsás a helyzet a gumifronton. Igaz, még messze a szezon, s remélhetjük, hogy addig rendeződik ez a kérdés is.*

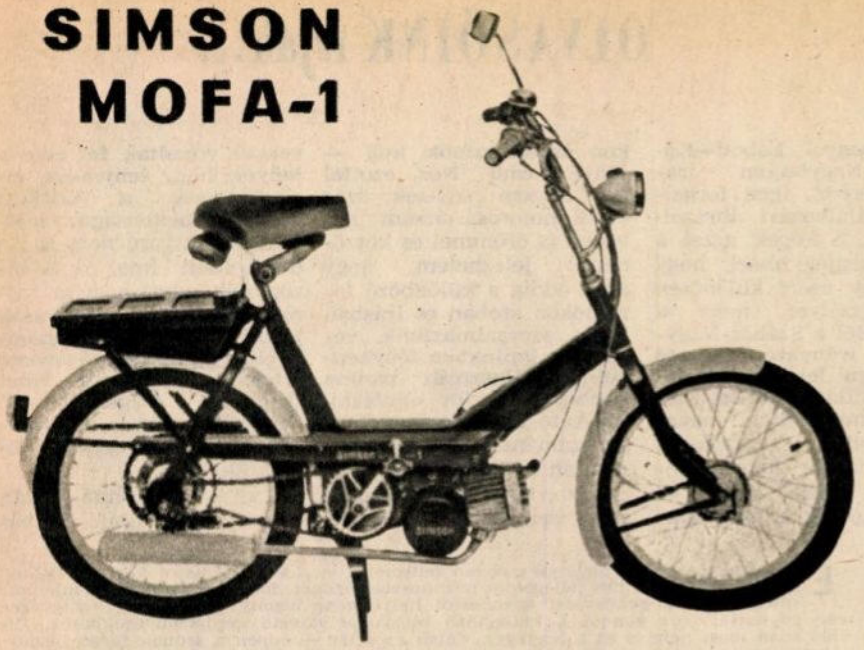
— Eszerint derűlátónak látja az 1971-es évet?

— *Most is csak azt tudom mondani, a motorosoknak, amivel kezdtem: 71-ben jobb lesz a motor- és alkatrészellátás, mint az elmúlt évben volt.*

Úgy legyen.

— ergyé —

SIMSON MOFA-1



Egyszerűségében pompázik a Simsonék legkisebb csemetéje, a bordó-fehér ruhájú Mofa-1. A nagy forgalmú városi közlekedésnek ő lesz a fürge angolnája...

A hazai motorosoknak nem kell bemutatni a Simson mopedokat és kismotorokat, hiszen ezek az NDK-ból származó, nagyon megbízható kétkerekű járművek eddig is nagyon keresettek voltak mind a kereskedelmi hálózatban, mind a használtpiacon. (A mopedok között — ha valaki megválik Simsonjától — a legmagasabb árat lehet érte kapni.)

A suhli gyárban, ahol eddig is nagy gyártási tapasztalatokkal rendelkeztek, most készült el a kis súlyú, jogosítvány és bukósisak nélkül is vezethető mofa (*Motor+Fahrrad*= motor+kerékpár). Az új jármű szerkesztésénél az egyszerűségre, az ellenálló képességre, az olcsó üzembentartásra törekedtek, és a kapott műszaki mutatókból arra lehet következtetni, hogy a feladatot sikeresen oldották meg.

Az itt bemutatott képek inkább kerékpárra emlékeztetnek, mint motoros járművekre, de ez nem is baj, hiszen erre az egyre jobban terjedő járműfajtára ez a jellemző. A profilidom-vázhoz, alul csatlakozik a fekvőhengeres, hosszbordás motor, míg az üzemanyagtartály a nyereg mögötti csomagtartó alatt lapul; befogadóképessége 3,2 liter, ami akkor sem sok, ha elfogadjuk a gyár által közölt 2 literes átlagfogyasztást. A kerekek rugózatlanok — ennél a modellnél —, de a Mofa 2-nél már bizonyára lengeni fog a mellső kerék. A 20 hüvelykes kerekeken 2,25-ös szuperballon keréktömlők nyelik el az út egyenetlenségeit. Miután ez a mofa városi közlekedésre készült, a tervezők elegendőnek vélték ezt a kényelmet is, no meg szem előtt kellett tartani a szűkre vett gyártási költségeket.

A mofás további kényelmét a habgumi-béléses lengőnyereg biztosítja. A 49,6 kcm-es, léghűtéses motor furat-lökete — akárcsak a többi Simson gyártmányú kismotoroknál — 40/39,5 mm, teljesítménye a szerény 4000 fordulaton 1,7 LE, amely bővel elég lenne akár az 50 km-es végsebességre is, de így fojtott állapotában 30 km/óra a sebessége. A forgatónyomaték elegendő a mindössze egysebességes jármű elindításához. Ehhez a művelethez nincs is szükség a hagyományos kuplungra, amit az önműködő röpsúlyos szerkezet helyettesít. Ez annyit jelent, hogy az ékszíjjal a motorhoz kapcsolt röpsúlyos szerkezet csak akkor továbbítja láncon keresztül a motor által termelt nyomatékot, ha a motor fordulatszáma túljutott az alapjáraton; tehát a mofa vezetőjének csak gázt kell adnia — és a jármű elindul. Sebességet nem kell váltani, minekutána nincs is sebességváltója. A motor beindítása a következőképpen történik:

A kormányon levő karral zárjuk az önműködő kuplungot, ugyanezzel a mozdulattal megnyitottuk a dekompresszort is, ezután rátaposunk a hagyományos kerékpárpedálokra, miközben az említett kart a kormányon eredeti helyzetébe állítjuk, és a következő pillanatban már életre is kelt a motor. Lassításnál, vagy megállásnál csak visszacsavarjuk a gázmarkolatot, és a szükséges mértékben fékezünk a mindkét keréken levő, 90 mm-es dobfékkel.

A lendkerékmágnessel egybeépített dinamó teljesítménye 20 watt, amelyből 15 wattot az állandóan tompított fényre kapcsolt fényszóró és 5 wattot a hátsólámpa fogyaszt.

A mofa ára még nincsen megállapítva, az AM kellő időben közli majd a hírt, ha az NDK kereskedelmi szerve megkezdi a mofa kivitelét, és a hazai külkereskedelem megkötötte rá a szerződést. (Addig ne is érdeklődjenek nálunk a kedves Olvasók az ilyenkor szokásos kérdésekkel!)

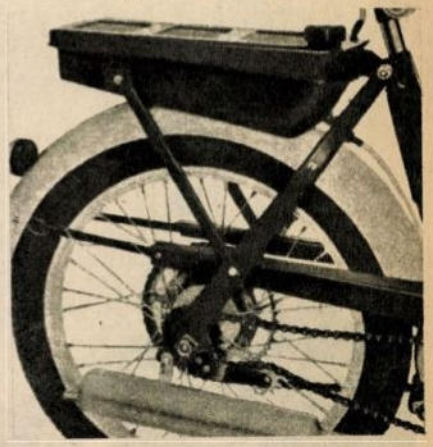
E járműfajta iránt világszerte megnövekedett a kereslet, amit az ismert motorkerékpárgyárak kellő időben ismertek fel. Elég sajnálatos, hogy ezzel a kérdéssel nem foglalkozott megfelelő intenzitással a magyar ipar. Tudunk arról, hogy a csepeliek évekkel ezelőtt szerkesztettek egy 50 kcm-es kismotort, de ez nem jutott túl a rajzasztalon, így tehát nem is biztos, hogy ez megfelelt volna egy mofa-vázban. Talán furcsán hangzik, pedig igaz: egy ilyen, szemre kicsi és nem sokat mondó motor konstruálása a nehezebb feladatok közé tartozik. (Állításunkat legjobban az a tény bizonyítja, hogy a kétütemű motorok szerkesztésében nagy múlttal és jelentős sportgyőzelmekkel rendelkező gyáraknak sem sikerült első nekifutásra tökéletesen megoldani ezt a problémát.)



A gyári adatok között nem szerepel a sűrítési arány, de az ajánlott magas (14—240) hőértékű gyertya arra enged következtetni, hogy az valahol 8:1 felett lehet. A porlasztó torokmérete 11 mm. Adott esetben a lábbal hajtás megkönnyíthető az ékszíjtárcsán levő kapcsoló elmozdításával

* * *

A 3,2 literes üzemanyagtartályból a lezárható csapon át, a váz mögötti műanyag csövön jut el a porlasztóhoz a 33:1-es keverék. Egy rugós szerkezet feszíti a lábhajtást (az indítást) szolgáló láncot. Fékezni a kormányon levő karok segítségével lehet. Íme, néhány méret: tengelytáv 1060 mm, hossz 1615 mm, szélesség 640 mm, magasság 1190 mm



OLVASÓINK írják...



Ezúttal nem kéréssel: köszönettel fordulok az Autó-Motorhoz. Bizonyára emlékeznek még arra, hogy a múlt év november 6-i (21-es) számukban helyet adtak fotóimnak és a hozzájuk fűzött kis írásomnak. A somogy megyei Lábod—Kadarkút—Nagybajom irányába vezető, igen forgalmas úttalálkozást ábrázolták ezek a képek azzal a külön megjegyzéssel, hogy ez a hely azért különösen balesetveszélyes, mert a Lábod felől a Szabás-Nagybajom irányába vezető mellékútra letérni szándékozók a kilátást teljesen elzáró domboldaltól, magas növényzettől egyáltalán nem láthatják, hogy a főútvonal másik ágán — amelyet pedig a letérésükkor keresztezniök kell — jön-e jármű. Nos, ezúttal azt hiszem sok-sok száz autós-motoros társam nevében is örömmel és köszönettel jelezhetem, hogy amit eddig a különböző fórumokon szóban és írásban hiába szorgalmaztunk, végül is a lapjukban fényképpel is illusztrált panasz kapcsán sikerült elintézni. Az Autó-Motor szóban forgó számának a megjelenése után nem sokkal ugyanis az illetékes hatóságok gyors reagálására buldózerekkel vonultak fel erre a helyre, hogy lenyessék, elegyengessék a kritikus pontban biztonságos tájékozódást zavaró nem is kis domboldalt. Íme, ez is bizonyíték arra, hogy a sajtó erejével és az olvasók jogos panaszával, észrevételeivel néha a szó szoros értelemben véve is lehet „hegyeket megmozgatni!" Önöknek — és az útépítőknek is — még egyszer köszönjük!

Rozina Zoltán
vezető tanító, Szabás



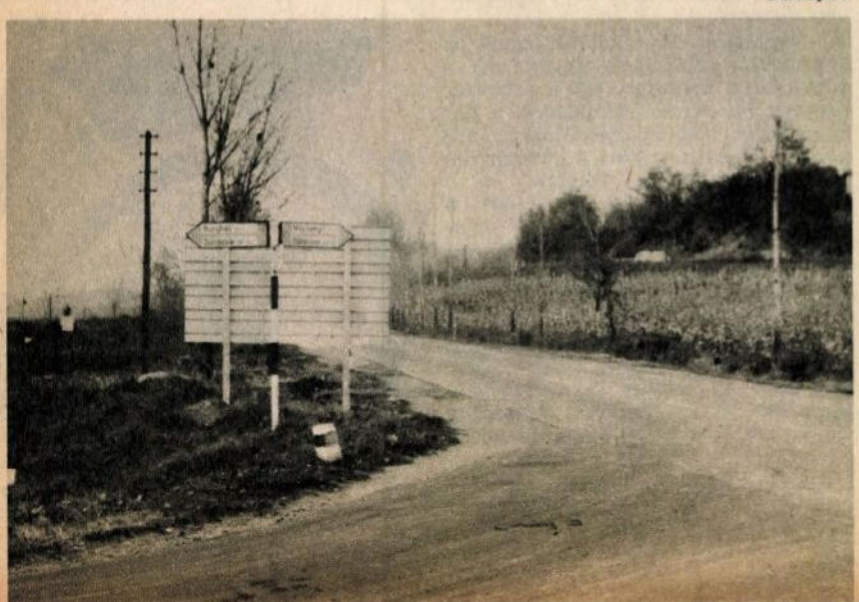
Ez a felvétel — mint bizonyára sokan felismerik — a Madách téren készült. Pontosabban a Madách téri jellegzetes járműosztályozókat, forgalmi sávokat szemléltető, amelyeknek a geometriai egyenestől helyenként bizony igen eltérő vonalvezetése gyakorta okoz gondot a különböző irányokat követő gépjárművezetőknek. De valójában most nem is ez a lényeges. Talán ez a tér — éppen a szóban forgó járműosztályozóival — a legillusztrisabb színtere egyes gépjárművezetők (sajnos, ma még a többség) erőszakosan önző közlekedési moráljának. Szinte percenként lehetünk tanúi annak, hogy a szó szoros értelmében véve százakat szállító 5-ös vagy 9-es viszonylatú autóbusz a szélső nyomban kijelölt megállójából — ahová az utasok le- és felszállása érdekében nem öncélúan kényszerül — képtelen az ő további haladásának elengedhetetlenül szükséges sávjába bekapcsolódni, mert a már ott haladók, érkezők „jogos előnyük" biztos tudatában nem engedik. Az ilyen önző előnyhajhászók többnyire persze csupán egyedül utaznak, és egyáltalán nem gondolnak arra, hogy a százakat (és ugyancsak valamilyen célhoz siető) embertársaikat szállító autóbusznak, mint tömegközlekedési eszköznek a vezetője nem öncélúan szeretne a megállójából kiindulva újra „áttörni" a másik két sávon, hogy bekerülhessen a saját és szigorúan kötött viszonylatának megfelelő forgalmi nyomba... Szóval, egy-egy vezető udvarias gesztusát szeretnénk szorgalmazni tulajdonképpen nem a buszsofőr, hanem az általa irányított járműben utazó száz embertársunk javára. És persze, nemcsak a Madách tér körzetében, hanem ahol a józan megfontolás úgy diktálja, a fővárosunkban még sokhelyütt — például az Alagút Lánchíd felőli bejáratánál is.

Tibolya Jenő
Budapest

Mielőtt ezt az igazán elmarasztaló fotót elkészítettük volna a Bajcsy-Zsilinszky úton csúcsforgalmi időben „másodikként" rakodó CH-85-80 rendszámú autóról, udvariasan felkértük a kocsi gazdáját: ne akadályozza a forgalmat, tolasson vissza a Volga és a Skoda között a képen is szembetűnően bőséges beállást biztosító parkolónyomba. De a derék ostyasütő mester — úgy tűnt — illetéktelen beavatkozásnak minősíthette az igazán szerény kérést, mert szóra se méltatott bennünket. Kimért komótossággal rakosgatta dobozait az út közepén hosszú percekig veszteglő autójának csomagtartójába. És közben, a Bajcsy-Zsilinszky út Deák tér felé vezető forgalma — mint látható a csuklós autóbuszokkal együtt — ezen a szakaszon egy sávba és így is egészen a sínekre húzódni kényszerült. Talán nem tettük volna szóvá a dolgot csupán ennek az egy esetnek a kapcsán. De találkoztunk a mi ismerősünkkel ugyanilyen komótosan másodikként rakosgatva a főváros más utcáiban is. Így hát mégiscsak kópia készült az archívumunkban már lerakott, szinte elfelejtett „dokumentumfilmről", mert a közlekedési morál témájába vág az ilyen igazán önző rakosgatás is...

Kovács István
Budapest

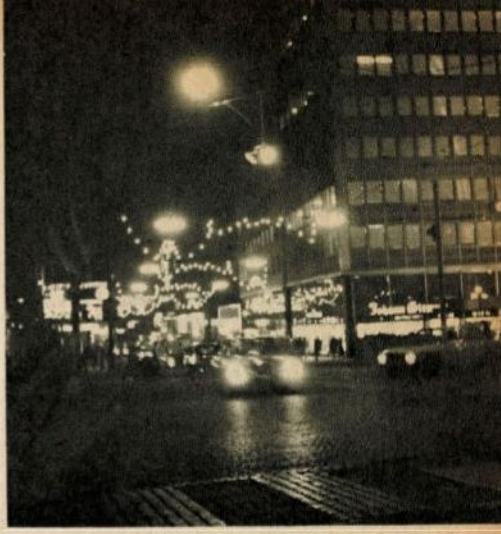




Májer Lajos alsónyéki (Templom u. 1.) olvasónk küldte el hozzánk a 6-os út bonyhádi elágazásáról készített fotót azzal a megjegyzéssel, hogy: „ez a kép önmagáért beszél!" Nos, igaza van. Ugyanis szembetűnően éppen a tájékoztató tábla akadályozza a másik útról balra kanyarodók kilátását, tájékozódását. Méghozzá nagyon balesetveszélyesen. Ez a kép tehát valóban önmagáért beszél — és talán mond is majd valamit azoknak, akik tehetnek és akiknek tenniük is kell valamit, hogy ez a biztonságos körültekintést zavaró tábla jobb helyre kerüljön.



A szerkesztőségünknél egyhónapos tesztelésen volt 3000-es GT Ford Capri december 17-i utolsó hazai útját — Bécs felé menet — örökítette meg ez a fotó. Jóleső érzés volt tapasztalni, hogy az olyan sokat szorgalmazott „Több fény" mozgalom mégsem volt hiábavaló: a pálya felett helyenként úszó ködfüggöny hatására nemcsak a külföldi, hanem a magyar rendszámú autók lámpái is tompított fénnyel világítottak



És ennek a „fényes képnek" a mondanivalója is a világítás témájához kapcsolódik. A fényes Bécs így karácsony táján még lenyűgözőbb. A ragyogó kirakatok és hagyományos fényreklámok mellett az ünnep hangulatát kiemelő alkalmi fényfüzérdíszek éjjel is úgyszólván nappali ragyogást árasztanak. Ennek ellenére (vagy talán külön ezért is?) az autók-motorok lámpái is tompított fénnyel égnek. És emiatt senki sem villogtat a másikra. Hiszen nem zavar ez senkit! . . .

BÉCSI KÉPESLAP



Talán sehol nincs annyi várakozást, megállást korlátozó és tiltó tábla, mint éppen Bécsben. És talán sehol sem alkalmazkodnak kevésbé az ilyen tilalmakhoz az autósok, mint éppen itt. Hol van már olyan sarok, ahol a kanyar ívétől számított 10—10 méteres távolság szabadon volna? Már régen sehol! A föld felettiek mellett most a föld alá, több szintben süllyesztett garázsokkal, autóparkolókkal igyekeznek a mind égetőbbé váló gondon enyhíteni. Az egyik ilyen föld alatti parkoló éppen ezekben a napokban épül a Stephanskirche mögötti kis téren. És a járdára való felállást is város-szerte szorgalmazzák. De nem csupán az erre utaló tábla teszi lehetővé a járdára felállást. Kis szervizkocsik járják az utcákat, tereket, és ahol túlságosan magas az úttest és a járda közötti szintkülönbség, gyorsan kötő betonnal kitöltik a sarkokat, és ilyen módon a gumironcsolás-mentes parkolás elősegítése érdekében a járdaszegély mentén végestelen végig felhajtó rámpákat képeznek ki









Az európai nagyvárosok egyik legimpozánsabb közlekedési csomópontja lesz felépülése után a bécsi Karlsplatz körzete. A kéregvasút korszerűsítésével, továbbterjesztésével egyidejűleg valamennyi pályához kötött és nem kötött városi közlekedési eszköz öt szintben áramolhat majd itt az egyes járműnemek számára külön kiképzett utakon

Bécs gépjárműforgalma és forgalomszervezése igazán nem tekinthető elmaradottnak. A forgalomirányító berendezések műszeregységei megbízhatóan váltakoztatják a periódusidőket, s a lámpák optikai egységei is messziről jól szembetűnő színeket és külön információkat sugároznak. Külön információkat! Ott ugyanis változatlanul érvényben van a szabad jelzésről tilosra váltó szín előtti zöld villogás, és ahol valamelyik irányba a lámpa előtt el lehet kanyarodni, a lencsék mögé helyezett maszkban feltűnő nyíl kontúrvonalaival, vagy önállóan világítva ezt előre jelzi! Nálunk is így volt egy ideig. Sajnáljuk, hogy a hazánkban is jól bevált gyakorlatot éppen most akarják megszüntetni, pedig csak a jobbra kanyarodások lehetőségét kellene egyértelműbben jelezni





A tárgyalóteremből

Az utóbbi időben, sajnos, fokozatosan növekvő számban kerülnek a bíróságok — főként a városi bíróságok — elé olyan baleseti ügyek, ahol a gépjármű gyalogosokkal került érintkezésbe. Mégpedig többnyire olyan esetek ezek, amikor a gépjárművezető nem az úttesten rendszertelenül, bárhol áthaladó gyalogost, hanem elsőbbségi helyzetben közlekedő gyalogost ütött el!

Ezért szükségesnek látszik, hogy összefoglaljuk a bíróságok ezzel kapcsolatos tapasztalatait, illetve álláspontját.

A gyalogosokkal a járművezető általában két módon találkozhat: elsőbbségi helyzetben, vagy ennek hiányában rendszerint az útkereszteződésben.

Mindkét forgalmi helyzetnek kötött és félreérthetetlen szabályai vannak. A gyalogosok elsőbbségét biztosító rendelkezések nem hagynak kétséget atekintetben, hogy ezeken a helyeken a járművezetőknek mindent el kell követniök, hogy az elsőbbség akadálytalanul és biztonságosan érvényesüljön. Ezt a célt a járművezető úgy éri el, hogy elsőbbségadási szándékkal haladva mozgás közben felméri a forgalmi helyzetet, s ennek megfelelően cselekszik, azaz megadja az elsőbbséget. A cselekvés módját is meghatározza a közlekedési szabály, amikor előírja, hogy az elsőbbséget lassítással, szükség esetén megállással kell biztosítani. Nem ez a szabály elsőbbség hiányában, amikor a gyalogos csak a járműforgalom zavarása nélkül léphet az úttestre, s tilos az úttestre lépnie, ha a jármű már olyan közel van, hogy az áthaladást a járművezető nem képes biztosítani. Ebben az esetben a gyalogos hátrányban van a járműforgalommal szemben. A járművezetőt ilyen forgalmi helyzetben csak az általános biztonság betartása terheli, — vagyis ha a szabálytalanságot kellő időben észleli, el kell hárítania a balesetet —, elsőbbségadásra felkészülnie nem kell.

A járművezetők egy része nem akarja vagy nem tudja tudomásul venni — utóbbi esetben rendszerint személyi hátrányos tulajdonságok, nemegyszer betegségek is akadályozzák a szabályos, biztonságos közlekedést —, hogy az elsőbbségadással járó helyeken tulajdonképpen a járművek folyamatos haladásában egy megtorpanás, esetleg néhány pillanatig tartó megállás következik, amire fel kell készülni. Csak a közlekedési szabályok megszegésével közlekedő, a veszélyhelyzetekkel nem számoló, kizárólag saját úticélját szem előtt tartó, a gépjárművezetést passziónak tekintő, s a forgalomban adódó helyzetekhez s a forgalomban részt vevő partnerekhez nem igazodó erőszakos járművezető nem képes az elsőbbségadási kötelességet a forgalom számbavételével előkészíteni és az elsőbbséget megadni.

Az elsőbbség megadásának kiindulópontja tehát az, hogy az ilyen helyek felé fokozott figyelemmel — az úttest teljes szélességének az áttekintésével — az elsőbbség megadásának a szándékával kell közlekedni, arra kell felkészülni, hogy ezeken a helyeken gyalogosforgalommal csaknem mindenkor és mindkét irányból találkozni lehet, s nem bizonyos, hogy lassítással érvényesül az elsőbbség, esetleg meg is kell állni.

A közlekedési szabályok szerint a gyalogosoknak az úttest teljes szélességében zavartalan áthaladást kell biztosítani. Az úttesten szabályosan elsőbbségi helyzetben folyamatosan haladó gyalogost tehát haladása közben veszélyesen megközelíteni, őt megállásra kényszeríteni, megugratni, egyszóval zavarni, testi épségében veszélyeztetni nem lehet. Kivételt az a helyzet képez, amikor a biztonságos közlekedésre képes gyalogos akár egyedül, akár többedmagával, rendszerint a széles úttesten folyó haladása közben, a forgalmi sávok határán, vagy az út középvonalán, a járműforgalommal kontaktust tartva *határozottan* és *önszántából* megáll, és elsőbbségéről lemondva, a járműnek, illetve a járműsornak elhaladást biztosít. Soha nem alakulhat ki azonban ilyen viszony a gyermekek, a biztonságos közlekedésre képtelen személyek, vagy a teljes figyelmetlenséggel haladó bármelyik gyalogos és a jármű között, mert ezek a személyek saját testi épségük megóvására részint életkoruk, részint egészségi állapotuk, részint vigyázó-képességük hiányában tartósan, illetve pillanatnyilag képtelenek.

Már ebből az alapvető forgalmi helyzetből, a gyalogosforgalom összetételéből, de a közúti forgalomban keletkező ilyen helyzetek kapcsán minden járművezető által ismert tapasztalatokból is (a villamosokra és onnan a gyalogjárdákra rendszertelenül tartó utasok, a gyalogosok figyelmetlensége, s a feléjük haladó jármű sebességének a felbecsülésében való tévedése stb.) következik, hogy a gyalogos részére biztosított elsőbbségi helyeket csak óvatosan lehet megközelíteni. Ne feledjük: a forgalom felméréséhez idő szükséges, s a számba vett helyzet szerinti cselekvés további időt igényel!

Lehet, hogy csupán a lassítás is elégséges az elsőbbség érvényesüléséhez, lehet, hogy már eleve (feltétlenül) meg kell állni — ha gyermekek, biztonságos közlekedésre képtelen személyek közlekednek —, de az is lehet, hogy az adott esetben a lassulás után kell megállni. Mindezt a mozgó járművön ülve kell eldönteni! Egy bizonyos: az esetleges megállás szükségességének a felmérése és az *esetleges* vagy *feltétlen* megállás végrehajtása nemcsak időt igényel, hanem, ami ezzel azonos, lassuló sebességet is. Ha pedig arra is tekintettel vagyunk, hogy a gyalogosok áthaladása az úttesten milyen ütemben és nemegyszer szembehaladó csoportokban történik, közöttük különböző életkorú és mozgású, figyelmetlen, vagy figyelésre képtelen emberek is közlekednek, akkor ugyancsak nem lehet vitás, hogy az elsőbbség megadására sebességcsökkentéssel — általában a megállást is lehetővé tevő sebességgel — kell mindenkor felkészülni.

Kérdés, hogy milyen legyen ez a sebesség. A bíróságoknak a balesetek elbírálása során szerzett tapasztalatai azt mutatják, hogy nagy forgalomban az elsőbbségi helyeket 25—30 km/órás sebességgel helyes megközelíteni.

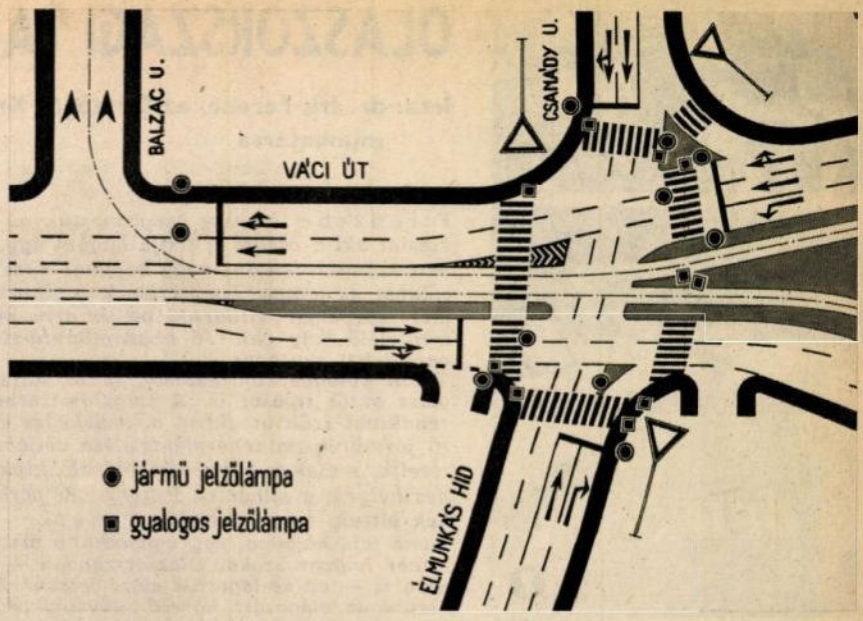
Így alakulhat ki járművezetők és a gyalogosok között az a kívánatos összhang, amely nemcsak az udvariasság, előzékenység kifejezője, hanem az ilyen balesetek elkerülésének legfontosabb alapfeltétele.

Dr. Imre Iván

A gépjárművezetők és gyalogosok közötti feszültség még a nagyobb motorizáclós múlttal rendelkező városokban is bizonyos mértékig probléma maradt. Mivel Hamburgban is kiderült, hogy a belvárosi közlekedési balesetek többsége erre a feszültségre vezethető vissza, a forgalmasabb gyalogátkelőhelyek előtt ilyen táblákat helyeztek el. A felirat: „Az erősebb enged!"



Itt így közlekedjünk



Immár néhány hónapja a XIII., Váci út—Csanádi utca—Élmunkás-híd kereszteződésében is kialudtak a kiszolgált, elfáradt jelzőlámpák, hogy megkezdődhessék az újak, a jobbak és korszerűbbek telepítése. A jelzőlámpa-rekonstrukcióval egyidejűleg azonban ennek a fontos csomópontnak a forgalmi rendje is módosul, illetve módosult. A gépjárművezetők minden bizonnyal örömmel és újévi ajándékként fogadják, hogy az új jelzőlámpa bekapcsolásával engedélyezték a Váci útról az Élmunkás-hídra balra kanyarodást.

A Váci úton — a Nyugati pályaudvar felé haladva — három forgalmi sávon sorolhatnak be a járművezetők. A belsőbe azok, akik balra, az Élmunkás-hídra kanyarodnak, a másik két sávba az egyenesen haladók, illetve a szélsőből a Csanády utcába tartók. Ez utóbbi irány követését a jelzőlámpa külön nem szabályozza.

A Váci út ellenkező menetirányát illetően nem történt változás. Mindkét forgalmi sávból egyenesen, illetve a szélsőből még jobbra is szabad haladni.

A Csanády utca torkolatában ugyanilyen a besorolás: mindkét sávból egyenesen az Élmunkás-hídra, a jobb oldaliból pedig kisívben a Váci útra is haladhatunk.

Az Élmunkás-hídról érkezve a belső sávból egyenesen a Csanády utcába, míg a külsőből csak jobbra az Élmunkás térre, a Lehel utca, illetve a Váci út felé szabad haladni.

A Marx tér felé tartó villamosok többsége a Váci útról bekanyarodik a Balzac utcába. Ezt eddig a villamosok által működtetett kétlencséjű jelző fedezte. A jövőben a szóban forgó irányba kanyarodó villamosok forgalmát is összehangoltan az új lámpa szabályozza. Arra mindenesetre ügyeljünk, hogy piros jelzésnél ne kíséreljük meg a Balzac utcába jobbra befordulást, ugyanis a kanyarodó villamos mellett autó számára már nincs hely!

Az új forgalomirányító berendezés egyébként összehangoltan működik a Hegedűs Gyula utcai, legutóbbi számunkban ismertetett jelzőlámpa-egységgel. A kölcsönös szabad jelzést kb. 35 km/óra sebesség tartásával érvényesíthetjük.

A háromfázisú lámpa jelzési képei alapján a következő irányokban haladhatunk:

Az első fázisban: egyenesen a Csanády utca és az Élmunkás-híd irányába, valamint a Csanády utcából jobbra kisívben a Váci útra. A gyalogosok a Váci út torkolataiban kelhetnek át.

A második fázisban: a Váci úton mindkét irányban egyenesen (a villamosok is), jobbra kanyarodások a Csanády utcába, az Élmunkás-hídra, valamint a Balzac utcába. A gyalogosok a Csanády utca és az Élmunkás-híd torkolatában kelhetnek át.

A harmadik fázisban: a Váci úton egyenesen a Nyugati pályaudvar felé, balra kanyarodással az Élmunkás-hídra, jobbra kisívben a Csanády és a Balzac utcába, valamint az Élmunkás-hídról a Lehel utca (illetve Váci út) irányába. A gyalogosok a Csanády utca torkolatánál kapnak szabad utat.

A XI., Villányi út—Karolina út kereszteződésében a jelzőlámpa megépítését nem is annyira a forgalom nagysága, mint inkább balesetveszélyessége indokolta. Egyidejűleg megváltozik a kereszteződő utak elsőbbségi viszonya is. Ennek a változásnak természetesen csak akkor lesz jelentősége, ha a jelzőlámpás forgalomirányítás valamilyen okból nem működik. Mindenesetre érdemes megjegyezni, hogy a jövőben a Villányi út forgalma élvezi ilyenkor az áthaladási elsőbbséget.

A kereszteződés forgalmi rendezése kapcsán sor kerül néhány kanyarodás megtiltására is. Közvetve azonban ezek a tiltások is áthidalhatók:

— a Karolina útról a Körtér felé a Csetneki utcán; — a Villányi útról (a Körtér felől) a Karolina útra az Elek utcán, vagy a kereszteződésen túlhaladva a Schweidel utcánál visszakanyarodva; — az Alsóhegy utca északi ágáról a déli ágra nem a csomóponton közvetlenül, hanem jobbra, a vasúti felüljáró megkerülésével, majd a Villányi út másik ágáról jobbra kanyarodva juthatunk el.

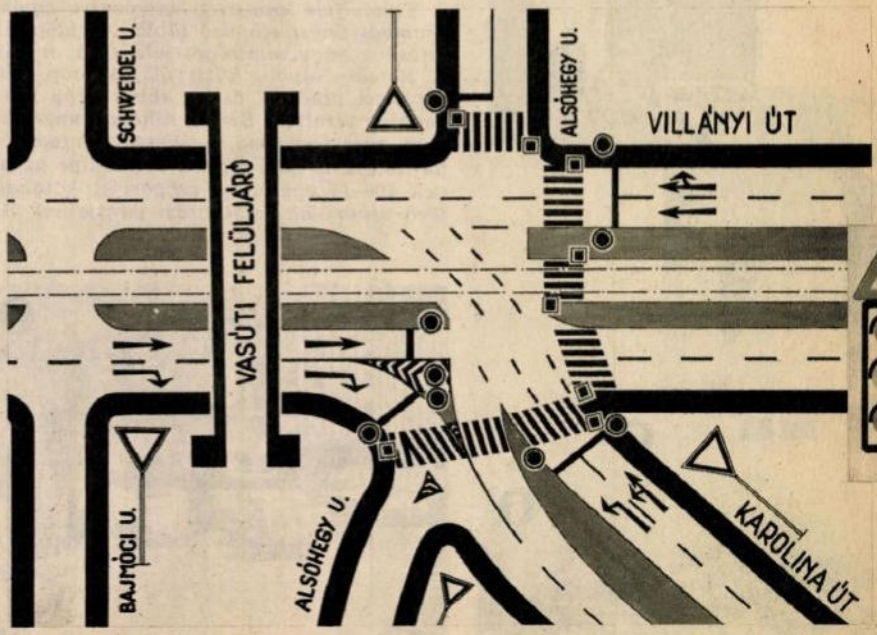
A Villányi úton a Móricz Zsigmond körtér felé haladva a belső forgalmi sávból tovább egyenesen, a külsőből pedig csak jobbra kanyarodással haladhatunk. Különösen a jobbra kanyarodók ügyeljenek a jelzésekre, amelyekre egyébként egy új típusú „Egyéb veszély — Jelzőlámpás forgalomirányítás" jelzőtábla is kellő időben felhívja a figyelmet. Számítsunk arra is, hogy mivel a Karolina útról a Villányi útra — és viszont — a párhuzamos balra nagyívű kanyarodás engedélyezett, nagyobb oldaltávolságot kell majd tartanunk.

A háromfázisú forgalomirányító berendezés a következő irányoknak biztosít szabad utat:

Első fázisban: a Karolina útról párhuzamos balra kanyarodás a Villányi útra és a külső sávból kiválás az Alsóhegy utca gellérthegyi szakasza felé. A Villányi útról jobbra kanyarodás a Karolina útra. A gyalogosok a Villányi úti átkelőhelyen kapnak szabad utat.

A második fázisban: egyenesen a Villányi úton mindkét irányban (a villamosok is), jobbra kanyarodás az Alsóhegy utca északi ágára. A gyalogosok a Villányi úttal párhuzamosan, a Karolina úti és az Alsóhegy utcai torkolatokban kelhetnek át.

A harmadik fázisban: az Alsóhegy utca északi ágáról a Karolina út felé egyenesen, balra nagyívben és jobbra kisívben a Villányi útra, továbbá a Villányi útról jobbra a Karolina útra. Ez utóbbi fázisban számítanunk kell arra, hogy a Karolina útra két irányból érkezik a forgalom; igaz, hogy külön-külön forgalmi sávra, de azért nagyon ügyeljünk a sáv-változtatás szabályaira!





OLASZORSZÁGI TAPASZTALATOK (2)

Írta: dr. Irk Ferenc, az Országos Kriminalisztikai Intézet munkatársa

Firenzébe *érkezve megismertük az olasz közlekedés poklát. Véleményem szerint aki e várost el tudja hagyni úgy, hogy kocsija sértetlen marad, azt emberi számítás szerint nagy baj már nem érheti. Itt csúcsforgalomban nincs jelzőtábla és lámpa. Ismeretlenek a sávváltoztatás és előzés nemzetközileg elismert szabályai. Mindenki ott és arra megy, ahol éppen a kocsija méreteinek megfelelő hely van. Jó visszapillantó-tükrök és még jobb reflexek nélkül itt nem lehet mozogni.*

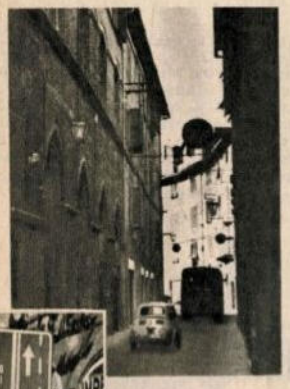


Talán különös kontrasztnak tűnik, de itt ismertük meg az igazi, az udvarias olasz autós típusát is. A forgalomszervezés magasiskoláját bizonyítja, hogy a rendkívül szűk utcákban a közlekedés egyáltalán lehetséges. Előfordul, hogy a fő járműfolyam tehermentesítése céljából a betorkolló utcák járműveit külön terelik, s csak a főáramlatból való kiválást engedélyezik. A város egyik csendes helyén, a világhírű Pitti-palota parkjában pihenve, a várost fentről szebbnek láttuk, mint közelről. (1. kép).

Siena felé haladva, egy nyugodtabb útszakaszon sikerült fényképen is megörökíteni, hogyan szokás Olaszországban — néha, mint jelen esetben kétszámjegyű úton is — az útelágazást előre jelezni. Előjelző táblák, útburkolati jel, szükség esetén az elágazást követő sebességkorlátozás előrejelzése mind fontos információt jelent (2—3. kép). *Ha a leágazó út vasúti átjáróhoz vezet, ezt is előre jelzik.*



Sienában *a fényképezőgép lencséje megörökítette, hogyan lehet a mi fogalmaink szerint sikátornak nevezhető, járda nélküli, 4—5 méter széles utcákban százszemélyes buszokkal menetrend szerinti városi forgalmat lebonyolítani* (4. kép).



Utazásunk következő állomása az „örök város", Róma volt. Itt ismét azt tapasztaltuk, hogy a hazainál lényegesen kisebb jelentőségű autóbuszközlekedést hatásos módon segítik. Egy-egy párszáz méteres busznyom beiktatásával a forgalom jelentősen gyorsítható. Az előjelzés itt már egyértelműbb volt (5. kép). *A Szent Péter-bazilika kupolájából lenyűgöző látvány nyílt az előtte mintegy 130 méter mélységben elterülő hatalmas térre és a városra* (6. kép) *Az antik Róma oszlopsorai között járva sikerült azt a helyet megtalálni, ahol a múlt a szó szoros értelmében a mába torkollik. Ez pedig az antik és a mai Róma útjának csatlakozása.*



A Via Appia Anticá-n haladva különös volt elgondolni, hogy majd' kétezer éve is ezen az útvonalon közlekedtek...

A hatalmas metropolisban, úgy vélem, lehetetlen lett volna eligazodni megfelelő irányító jelzések nélkül. Itt is — mint a legtöbb olasz nagyvárosban — az egyes városrészeket, főbb nevezetességeket nemcsak táblával, hanem útburkolati felfestéssel is jelölik. Ugyanígy kap tájékoztatást a helyismerettel nem rendelkező a főbb kivezető útvonalakról is (7. kép). *A sűrű forgalomban sokkal célszerűbb ezeket a jelzéseket figyelni, mint utcanévtáblákat keresni. Azok egyrészt még jó néhány kereszteződésből is hiányzanak, másrészt igen magasan vannak elhelyezve. A világos színű házak falán három-négy méter magasságban fehér márványtáblába vésett és ki nem színezett utcaneveket még jószemű autós is nehezen olvassa el.*



A Tivoli felé kanyargó szerpentin egyik kanyarja előtt került „lencsevégre" a sávmegszűnést előjelző tábla. Az időben történő besoroláshoz, illetve sávváltoztatáshoz nagy segítséget jelent (8. kép).

A Róma—Nápoly közti útszakaszon láttuk a legnagyobb autókarambolt. Öt gépkocsi ütközött össze, ebből négy kamion volt. A járműforgalmat mellékútvonalra terelték. Szinte hihetetlennek tűnt, hogy az egyébként szemmel láthatóan gyér forgalmú, keskeny, mintegy öt méter szélességű mellékútvonalnak a burkolata is olyan sima volt, mint az asztal. A mellékútvonalra terelt járművek 10—15 egységnyi csoportját katonai gépkocsi vezette, hiszen itt a kereszteződő útvonalak találkozási pontjainál útirányjelző táblák nem voltak.

(Folytatjuk)





Az AM válaszol

MINDEN KEDVES OLVASÓNKNAK, aki az ünnepek és az új esztendő fordulója alkalmából jókívánságaival felkeresett bennünket, szerkesztőségünk kollektívája ezúton köszöni meg a kedves megemlékezést.

PEITLI KÁROLY — BUDAPEST. Mint december 21-i számunkban részletes tájékoztatást adtunk, a gépjárművek kötelező műszaki vizsgájának új rendszere február 1-én lép életbe. Ha a járműve február 1. előtt lett hároméves és még nem volt műszaki vizsgán, vásárolja meg az egységcsomagot a postán, és az abban levő jelentkezési nyomtatványon, a lapunkban közölt táblázat alapján írja meg a KPM Autófelügyeletnek (VI., Népköztársaság útja 8.) a kért vizsga helyét és az Önnek megfelelő két időpontot. Az Autófelügyelet két héten belül válaszlapon közli, hogy a dátumok valamelyikét elfogadta-e, vagy az esetleges torlódás miatt egy harmadik időpontot jelöl meg. A válaszlap a közölt — illetve véglegesen megállapított — időpontig a forgalmi engedély érvényét meghosszabbítja. Egyébként április 30-ig van türelmi idő, ezután az Autófelügyelet válaszlapja csak egy napig érvényes útvonalengedélyként szolgál. Vagyis április 30. után a forgalmi engedélyt lejártnak tekintik, s az Autófelügyelet válaszlapjával csupán a lakásról a vizsgahelyre lehet utazni.

TÖBBEKNEK. Az Esti Hírlap december 11-i számában „Karambol után névjegycsere" címen megjelent tájékoztatás általában helytálló, közérthető ismertetést adott a gépjármű felelősségi biztosítás január 1-én hatályba lépett új rendszeréről. Két dologban azonban kiegészítésre szorul, mert téves feltevésre adhat okot. — 1. Az új rendelet értelmében ezentúl a biztosító valóban megtéríti azt a kárt is, amit a gépjárművet eltulajdonító vagy jogtalanul használó okozott. De csak azokat a károkat, amelyekért felelősséggel tartozna „harmadik személyekkel" szemben a gépjármű tulajdonosa akkor is, ha ő maga vezette volna a járművet. A saját (ellopott) járműben okozott dologi kárt a biztosító természetesen ilyen esetben is csak a casco alapján térítheti meg. — 2. Igaz, hogy a biztosító most már rendezi az „ismeretlen gépjármű" által okozott kárt is. Ez azonban nem terjed ki a gépjárművekben keletkezett károkra. Ha tehát az ismeretlen gépjármű csak a kocsit rongálta meg, a biztosító továbbra sem téríti meg a kárt a felelősségi biztosítás alapján. (Jó tudni azt is, hogy ilyenkor a károsultnak a nyomozóhatóság határozatával kell bizonyítania, hogy a kárt gépjármű okozta.) Tudatosodjék tehát minden gépjárművezetőben, hogy ha bármilyen apró karcolást idéz elő egy másik járműben, hagyjon ott egy cédulát vagy betétlapot, hogy a biztosító az ő felelősségije alapján a károsultnak téríthessen. Sokan azért nem teszik ezt, mert attól tartanak, hogy az ilyen „szabálysértési" ügyet a biztosító bejelenti a rendőrségnek. Tévedés! Az efféle — csupán csekély anyagi kárral járó — balesetek bejelentését ma már el sem fogadja a Közlekedésrendészet! Ilyet nem is tartanak már nyilván. Mi is megírtuk nemegyszer, hogy nálunk is az lesz a helyzet, mint a nagy forgalmú országokban: ha ilyen eseménynél jelen is van a rendőr, legfeljebb arra figyelmeztet, hogy intézzék el a dolgot a gépjárművezetők egymás között, a címük kicserélésével. Mert a továbbiakat a biztosító fogja elintézni.

„ÖREG AUTÓS". Nagyon örülnénk, ha személyes látogatásával tisztelné meg szerkesztőségünket. Csupán arra kérjük, előzőleg értesítsen bennünket telefonon.

SZÁNTÓ BÉLA — BUDAPEST. Október 21-i számunk 10. oldalán közöltük a KPM Autófelügyelet átiratát, amelynek értelmében ezentúl nem csak 175 kcm-es motorkerékpárok vontathatnak utánfutót, hanem „minden minimum 125 kcm hengerűrtartalmú, legalább 6 LE teljesítményű motorkerékpár" is. Ez a megfogalmazás csakugyan félreérthető, hiszen a 125-ös motorok mindegyikének hengerűrtartalma tulajdonképpen valamivel kevesebb a 125 kcm-nél. Az Autófelügyelettől kapott tájékoztatás szerint a rendelkezés — a dolog természeténél fogva — úgy értendő, hogy „a 125 kcm-es kategóriába tartozó" motorkerékpárok számára is engedélyezték az utánfutó használatát. A feltétel csak az, hogy a motor legalább 6 LE teljesítményű legyen, és az utánfutót a motorkerékpárral szabályosan „vizsgáztassák össze".

AUTÓ-MÉRŐMŰSZEREK

szerelése és javítása
Fék- és kuplunghuzalok,
mechanikus ablaktörlők
javítása garanciával

HAUDEK

XIII., Alig u. 12. Tel.: 294-195.

TALÁLJA KI...



Székely Gábor budapesti olvasónk a polgári Tisza-híd egyik bejáratáról készítette ezt a fotót. Hogy ki és mikor helyezte el ide ezt az igazán elgondolkoztató táblát, talán nem is érdekes. Mindenesetre furcsa, hogy eddig még senki illetékesebbnek nem tűnt fel. Pedig feltűnhetett volna. Hogy mi? Hát, most erre tessék majd válaszolni! A január 21-ig beérkezett elfogadható válaszok beküldői között három jutalomkönyvet sorsolunk ki.

A 23. számban közölt rejtvényünkre sok száz — és még egy plusz megfejtés is érkezett. Ez utóbbi egyet így külön azért emeltük ki, mert a helyes megfejtést tartalmazó levelet a legilletékesebb: **GYŐR SÁNDORNÉ** (Bp. II., Vidra u. 5.), az összetört kocsi gazdája küldte be szerkesztőségünknek a következő megjegyzéssel: „... mivel ez a felvétel sajnos, a mi CY-29-82 rendszámú autónkról készült, hitelt érdemlően közölhetem a márkáját: **Wartburg 353-as** volt. Egyébként egy trolibusszal ütköztünk ösz-sze..." Nos, úgy véljük, olvasóink eltekintenek attól, hogy Győr Sándorné kétségtelenül helyes válaszáért járható jutalomkönyvet ezúttal ne sorsolás útján, hanem — szerény vigasz gyanánt is — sorsolás nélkül válasszuk ki és küldjük el címére. A további két könyvet — ezúttal már a Fortuna gondjaira bízva a választás dolgát — **CZINK LÁSZLÓ** (Miskolc I., Kisfaludy u. 67.) és **DOBSZAY JENŐ** (Pécs, Kandó Kálmán u. 22.) részére postáztuk.

GÖRGŐSZAKUZLET

Görgők, autócsapágyak
Opel, Fiat stb.

KARDÁNKERESZTEK

vízpumpa-tengelyek
SKF csőbilincs, és
egyéb autóalkatrészek

Bp., XIII., Fürst Sándor u. 38/a
(Margit-hídtól egy megálló)

Könyvekről

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

AJTMATOV: Dzsamilia szerelme (Európa). Filmről is megismerhettük az ifjú kirgiz nő történetét, aki lerázta magáról az évezredes hagyományok béklyóit, hogy a mai világban találja meg az emberi boldogságot. Még három, hasonló témákat feszegető kisregényt találunk az Európa Zsebkönyvek e kötetében.

FIÚK ÉVKÖNYVE 1971 (Móra). Az idén is, 380 oldalon, több száz ritkaságszámba menő képpel illusztrált mintegy 80 cikkből tudhatnak meg sok érdekes dolgot az ifjú olvasók a technika, a művészet, a sport világából — és a nagyvilágról. A szerzők között az Autó-Motor munkatársaival is találkozhatnak.

NÓGRÁDI SÁNDOR: Történelmi lecke (Kossuth). A magyar és nemzetközi munkásmozgalom kiemelkedő egyénisége emlékezik vissza életére. Küzdelmes élete során érdekes, izgalmas események szemtanúja, sőt részese volt. Segíti tisztánlátásunkat, amikor megeleveníti az 1956 előtti esztendők hazai légkörét.

NÉMETH LAJOS: Csontváry (Corvina). Csodálatosan szép kiállítású kötet ismertet meg bennünket a ma már világhírű festő különös életével és jellegzetes, egyéni művészetével. A látnoki erővel megkomponált híres képek hű reprodukcióit a magyar nyomdaművészet magas színvonalát — és a kiadó gondosságát — dicsérik.

DEMOKRATÁK, FORRADALMÁROK, SZOCIALISTÁK (Akadémiai). Az „Életek és korok" sorozat keretében — zsebkönyvtárszerűen, ízléses dobozban — Botev, Gandhi, Herzen, Jaurès, Károlyi Mihály, Kemál Atatürk és Tom Mann életrajzát kapjuk. Érdekes emberek érdekes története irodalmi feldolgozásban.

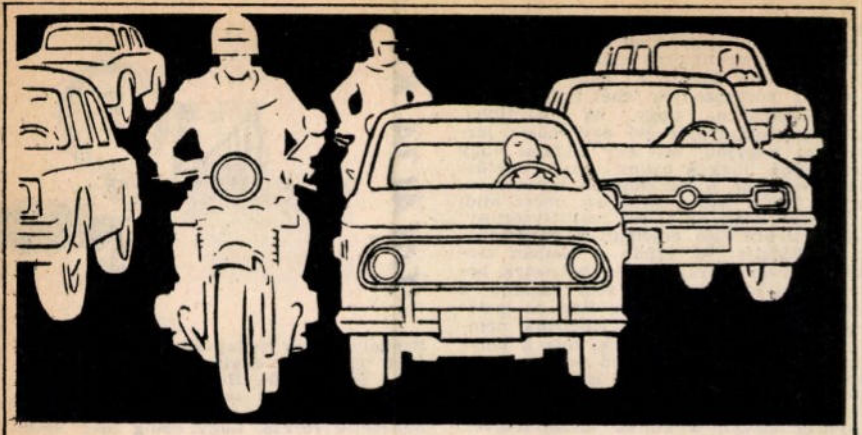
FEHÉR KLÁRA—NEMES LÁSZLÓ: Gésák, pagodák, titkok (Táncsics). A népszerű íróházaspár Japánban átélt néhány autóskalandja annak idején lapunkban is megjelent. Most immár harmadik kiadásban vehetjük kezünkbe a Távol-Kelet egyik legizgalmasabb országáról írt riportkönyvüket.

PETUR LÁSZLÓ: A wollsteini „fizikus" (Móra). Robert Koch életének regénye, a „bacilusvadászé", aki a tuberkulózisbaktérium felfedezésével emberek millióinak életét mentette meg. Érdekfeszítő stílusban megírt izgalmas történet, amely megmutatja egy orvos küzdelmeit, sikereit, tudományos kísérleteinek útját — és harcát a hitetlen környezettel.

ALAPÍTVA: 1872

Az összes típusú autó
LENGÉSCSILLAPÍTÓK, SPIRÁLRUGÓK
speciális javítása
garanciával

KÁRÁSZY TESTVÉREK
Budapest XIII., Váci út 197.
Telefon: 209-161



AUTÓTULAJDONOSOK, MOTORKERÉKPÁROSOK!

A kötelező gépjármű felelősségbiztosítás

1971. évi január 1-én esedékessé vált díjának befizetésére minden autós és motoros ügyfelünknek névre szóló postautalványt küldünk.
A biztosítás díja január 31-ig pótlékmentesen fizethető.
A díj befizetésének igazolására a postautalvány keletbélyegzővel ellátott feladóvevénye szolgál.

ÁLLAMI BIZTOSÍTÓ

LENGÉSCSILLAPÍTÓK

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

HORVÁTH L.

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

Különféle méretű kemping
UTÁNFUTÓ
rendelhető:
RÉVÉSZ LÁSZLÓ
Bp., IV., Árpád út 187.

WARTBURG **TRABANT**
motorfelújítás 3 nap alatt; kuplung cseréjét 1 nap alatt, egyéb futójavítást és mindennemű karosszérialakatos munkát garanciával vállal

KUCSMA LÁSZLÓ
autószerelő mester
Bp. XIV., Lipótvár u. 7.



Összes keleti és nyugati
AUTÓLENGÉSCSILLAPÍTÓK
teljes felújítása
gyors cseréjével!

Garanciával!

Vidékre utánvéttel

KERÉKEGYENSÚLYOZÁS
legmodernebb műszerrel
DÍJTALAN BEVIZSGÁLÁS

„BÁRDI AUTÓTECHNIKA"
Bp. VI., Szondi u. 15.
Telefon: 329-449

BILUX AUTÓMŰSZAKI SZAKÜZLET!

Ajánljuk Önnek alábbi cikkeinket:

Autó visszapillantó-tükrök 25-féle kocsitípusra. **Fúrás nélkül szerelhetők!** Panoráma belsőtükör. Rozsdamentes rendszámtáblakeret. **Autópumpa,** hűtőtakarók az összes típusokhoz. Belső szőnyegek. **Szabadalom! Vákuum kipufogóvég (15 %-kal kevesebb üzemanyag- és olajfogyasztás. Növeli a kocsi teljesítményét!!!).** Ablakpáramentesítő! Dísztárcsák minden típusra. Futómű-alkatrészek. **Különböző autós matricák és kockás rallye-csíkok!**

Ezeken kívül sok egyéb praktikus autóscikk!

Nyitva 8–19 óráig

Vidékre utánvéttel szállítunk

Várja Önt a

BILUX MŰSZAKI BOLT
Budapest IV., Újpest, Dózsa György út 61.

AUTÓFELSZERELÉSEK

VISSZAPILLANTÓ-TÜKRÖK: FIAT, MOSZKVICS, OPEL, RENAULT, SKODA, ZASTAVA stb. gépkocsikra. FÚRÁS NÉLKÜL szerelhető és BEHAJTHATÓS (VW modell) ajtótükrök, ovál és kerek gyűjtőtükörrel. SZTRÁDATÜKRÖK sárvédőkre. „PANORÁMA" fényszűrős belső tükrök. JAVÍTÁSOK. KETTŐZÖTT védelmi rendszerű RIASZTÓ felszerelése. KULCCSAL ZÁRHATÓ TANKSAPKÁK stb.

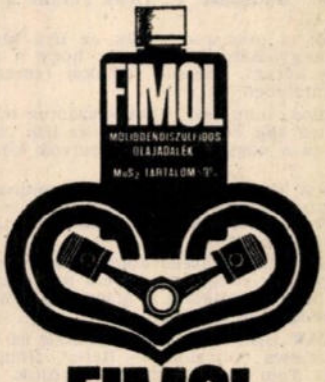
SÓS specialista
Bp. VII., Hernád u. 13.

Gépkocsikerekek statikus és dinamikus kiegyensúlyozása nagy pontosságú elektronikus géppel

BALASSA

Bp. II., Szajkó u. 18. – Tárogató köz
(Vöröshadsereg útja 90. számnál balra)
Tel.: 157-170

A kerekek egyensúlyi viszonyainak
díjtalan vizsgálata



FIMOL
MOLIBDÉNDISZULFIDOS OLAJADALÉK

SOKÁIG VÁRT ÖN A KOCSIJÁRA?
MÉGIS MINDÖSSZE
83 NAPIG ÉL A MOTORJA!

Ha 100 000 km-t teljesített a kocsija, és átlagban 50 km/ó sebességgel haladt, akkor 2000 üzemórát, vagyis **83 napot és 8 órát** dolgozott mindössze!
Ha 10 liter benzint fogyasztott 100 km-ként, akkor ez alatt a pár „nap" alatt egy tankkocsi (10 000 liter) űrtartalmát emésztette fel! Kívánja, hogy motorja 160–200 napig éljen? Ez alatt egy negyed tartálykocsi (2000–3000 liter) üzemanyagot kíván megtakarítani?

Mindennek alfája és omegája: a **FIMOL**
Kérje a benzinkutaknál, a szaküzletekben!

FINOMVEGYSZER SZÖVETKEZET

MINDÍG SZÍVESEN LÁTJUK PEST MEGYÉBEN



EZT AZ OLDALT ÉRDEMES MEGŐRIZNI!

A HATNAPOS A SZÁMOK TÜKRÉBEN

A Spanyolországban rendezett 45. Nemzetközi Hatnapos Verseny kettős győztese a Jawa-motorokon indult két csehszlovák csapat volt (részletes beszámoló megjelent az AM 21. számában). Az alábbiakban néhány — érdekes — táblázatot közlünk, amelyek meglepő adatokkal is szolgálnak (ilyen például az angol motorok, valamint a nagyhírű osztrák Puch szokatlanul gyenge szereplése). Jövőre Nagy-Britannia, 1972-ben pedig, függetlenül az angliai Hatnapos győzteseitől, Csehszlovákia rendezi ezt a maratoni motoros csatát. **Nagyon jó lenne, ha a két év múlva sorra kerülő Hatnaposon a Pannónia-csapat is ott lenne a rajtnál a márkák serlegéért küzdő csapatok között.** Ehhez persze elsősorban a csepelieknek kell tevőlegesen hozzájárulni. Ismerve a Csepeli Motorkerékpárgyár igazgatóját és vezérkarát, bizton számítunk rájuk, mint ennek a fontos ügynek felkarolóira.

S most néhány szót az itt közölt értékelés-táblázathoz: Az összes indulóknak 42,25 százaléka esett ki.

A nevezések megoszlása géposztályonként (az első szám a hengerűrtartalmat jelzi): 50/9 — 75/9 — 100/18 — 125/72 — 175/36 — 250/102 — 350/19 — 500/45 — 500 felett/12.

Ebből a számsorból az derül ki, hogy az idei, az eddig legnehezebb Hatnaposon, az elmúlt évi versenyekkel szemben erősen visszaesett a kisebb géposztályokban az érdeklődés, ugyanakkor váratlanul felszökött a közép- és a nagykategóriában indulók száma. (Csak úgy mellékesen: régen nem volt ilyen sok indulója ennek a nagymúltú versenynek.) A 45. Hatnapos 16 nemzet motorosait gyűjtötte a rajthoz; szám szerint 323 versenyző indult az első napon, és a hatodik napi célban 186-an voltak, ebből aranyérmet kapott 86, ezüstöt 61 és bronzot 39, kiesett 137 versenyző.

GYÁRTMÁNY SZERINTI ÉRTÉKELÉS

GYÁRTMÁNY	ORSZÁG	INDULÓK SZÁMA	EBBŐL ARANY	KIESETT	%
Jawa	Csehszlovákia	20	14	4	20,0
MZ	NDK	19	8	6	31,6
Simson	NDK	6	5	–	–
Zündapp	NSZK	19	9	4	21,0
Hercules	NSZK	24	1	13	54,2
Sachs	NSZK	2	–	2	100,0
Maico	NSZK	14	5	3	21,4
BMW	NSZK	3	–	–	–
Hermes	NSZK	1	–	–	–
Husqvarna	Svédország	33	13	8	24,3
MCB	Svédország	10	3	2	20,0
Cimati	Olaszország	1	–	–	–
Gilera	Olaszország	1	1	–	–
Morini	Olaszország	21	10	4	19,0
Puch	Ausztria	19	–	15	79,0
KTM	Ausztria	9	3	2	22,3
Penton-KTM	Ausztria	8	3	2	25,0
Rond-Sachs	Hollandia	4	–	4	100,0
Batavus	Hollandia	1	–	–	–
AGS	Hollandia	1	–	–	–
Kawasaki	Japán	6	–	4	66,6
Yamaha	Japán	10	1	6	60,0
Suzuki	Japán	3	–	3	100,0
Bultaco	Spanyolország	31	4	18	58,0
Ossa	Spanyolország	27	2	17	63,0
Montesa	Spanyolország	3	–	2	66,6
AJS	Nagy-Britannia	1	–	1	100,0
BSA	Nagy-Britannia	6	–	4	66,6
Triumph	Nagy-Britannia	13	4	7	53,8
Greeves	Nagy-Britannia	3	–	3	100,0
Sprite	Nagy-Britannia	2	–	2	100,0
Hodaka	USA	1	–	1	100,0



Utoljára 1957-ben indult magyar csapat a Csehszlovákiában rendezett Hatnaposon. Ez a verseny nagyon nehéz volt: az elindult 7 MZ-ből kiesett 5, Jawa 61/33, DKW 10/8, NSU 3/3, Zündapp 17/9, Triumph 2/2, CZ 37/18, ám a 11 Pannóniából csak 5 „vérzett" el, és 6 Pannónián — név szerint Németh Emil, Máthé Sándor, Mester István, valamint a finn Mutti Hjelt és Rolf Strömberg — bronzéremmel fejezte be ezt az emlékezetes versenyt. A fénykép az utolsó napon, a gyorsasági verseny előtt készült: Máthé, Harangvölgyi, Németh, az AM munkatársa, Koczkás László csapatkapitány, Kiss György, Mester Tivadar és Mester István

RAKÉTA DREZDÁBÓL

Az NDK-ban dolgozó magyar fiatalok közül többen is segítségünkre siettek, amikor elküldték a november 21-i AM-ben megjelent Wartburg Sport hiányzó műszaki adatait. A Heinz Melkus által konstruált, már közel 20 példányban készült, RS-1000 jelzésű kocsi karosszériájának anyaga alulemez és üvegszállal erősített poliészter. A 3 porlasztós, 70 LE/4500 ford. teljesítményű motor a két kagylóülés mögött helyezkedik el. A sebességváltó egy kiegészítő 5. fokozatot kapott. Póttartállyal együtt 60 liter 33 : 1 arányú keveréket lehet tankolni. A motor forgatónyomatéka 12 mkg 3500 fordulaton. Álló helyzetből 12 mp alatt éri el a 100 km-es iramot, végsebessége 165 km/óra, fogyasztása 10—13 liter/100 km, önsúlya 680 kiló, magassága 1070 mm, hossza 4000 mm és szélessége 1700 mm. Ezúton is köszönjük a baráti NDK-ban dolgozó kedves olvasóink segítőkészségét.



NEM A POP-BUNDÁÉRT,

hanem a Zündappék KS-125 jelű sportmotorjáért adtunk helyet ennek a képnek. A keménykrómozott könnyűfémhengeres, 105 kilós kétütemű 125-ös, 11 : 1 arányú sűrítésnél 15 lóerőt ad; végsebessége — az ülésmódtól függően — 110—120 km/óra. Üzemanyagkeverési arány 25 : 1, sebességváltója ötfokozatú



Lombok között kezdődött



Az idő elröppent, a kis Szabóból NAGY Szabó lett, de ma is szeretettel beszél egykori mintaképéről, a „nagy" Szabóról, a Kuksiról. Ha idejéből futja, szívesen látogatja meg a beteg VW-k orvosát, Szabó (Kuksi) László autószerelő mestert, hogy derüljenek a múlt csínyein

A vasárnapi kirándulást elmosta a váratlan zivatar, amely hazakergette a négy srácot is. De mire beértek a Moszkva téri villamosmegállóba, a nap ismét kisütött, és a tömegek a szomszédos várbeli motorverseny felé hömpölyögtek. Persze a négy kis motorszerelő inas is erre irányította léptét, és mert pénzük alig volt, felkapaszkodtak egy közeli fára, amelynek már voltak „bérlői".

Izgalomra volt bőven ok, és erről elsősorban Szabó László, a nevezetes Kuksi gondoskodott. A négy jóbarát között a legkisebb, a faluról felkerült Laci izgult a leghevesebben, nemcsak azért, mert ilyesmit most látott először, hanem azért is, mert megtudta, hogy az élen futó versenyzőnek is Szabó László a neve, tehát névrokona. Amikor az általa annyira irigyelt NAGY Szabó, a nyakában a koszorúval elpufogott a fa alatt, félszemét is odaadta volna, ha ő feszithetne a fényes bőrruhában, aranyos koszorúval a nyakában.

Ettől kezdve a motorsport volt élete vágya.

Néhány év múlva, amikor autó- és motorszerelő segéd lett, úgy hozta sorsa, hogy társadalmi aktivaként a Zalka Máté Motoros Klub Liliom utcai gépállomásán dolgozott szabad idejében. A kis Szabó Laci ugyancsak igyekezett, szerette volna, ha felfigyelnek rá, különösen a klub edzőjénél, a nagy Szabónál szeretett volna „bevágódni". Titkon remélte, hogy a főszerelő, Szőllősi Zsiga, vagy az EDZŐ szeme megakad egyszer rajta is.

Mit szaporítsuk a szót, majdnem úgy esett, ahogy erről ábrándozott. Egyszer egy versenymotor-járatásról haza érkezve, Szőllősi Zsiga felfigyelt az ügyes mozgású fiúra. Ezután Szabó Kuksi rábízott egy lemezvillás Csepelt azzal, hogy a következő vasárnapon elindulhat a Túraversenyen.

— Jaj — sóhajtott bánatosan a Laci gyerek —, nincsen nekem jogosítványom.

— Sebaj — vigasztalta védencét a sokszoros magyar bajnok —, majd megkapod az én jogsimat, hiszen a nevünk egyforma.

Ezen az estén büszke kakaslépteklel ment haza a kis termetű Szabó Lacika.

— Most már igazi versenyző leszek — újságolta otthon szüleinek, akik eddig sem nézték jó szemmel egyetlen fiúk motorsport iránti határtalan lelkesedését. Ki is tört Szabóéknál a családi csetepaté.

Hogymint volt, azt ma már aligha lehet megállapitani. Annyi tény, hogy ama bizonyos vasárnapon, amikor a Városligetben a szigorú műszaki bizottság előtt a kis Szabó bemutatta a »Csepeljét és a jogosítványát, valaki (talán a régi idők nagy versenyzője, Zamecsnik Tivadar, a Zami) felfedezte a huncutságot. Menten kitört a vihar... és lett is kellemetlensége a „versenyzőjéért" szabálytalankodó Kuksinak.

Egy világ omlott össze a szegény kis Szabó Laciban, mert megint szertefoszlott a Nagy Álom.

Mindez 13 évvel ezelőtt történt. Azóta a kis Szabóból NAGY Szabó lett, akinek nevét jól ismerik Európa versenypályáin, és most, a motorversenyzők között elsőként, nemzetközi és hazai sporteredményeinek elismeréseként megkapta a Magyar Népköztársaság Kiváló Sportolója kitüntetést.

A motorsport barátainak nevében őszinte örömmel gratulálunk Szabó Lászlónak, ennek a nagyszerű sportembernek.

R. Gy.

AZ 1970. ÉVI SALAKBAJNOKSÁG EREDMÉNYE

SZENIOR KATEGÓRIA

BAJNOK: GYEPES BARNABÁS, Gyulai SE, 34 pont — 2. **Radácsi Ferenc,** Debreceni Volán, 28 — 3. **Csathó Sándor,** Papp József SE, 17 — 4. **Perényi Pál,** Debr. Volán, 16 — 5. **Bernáth János,** Papp J. SE, 11 — 6. **Jakab János,** Papp J. SE, 9 — 7. **Berki János,** Debr. Volán, 3 — 8. **Zahorán László,** Szegedi Volán, 1 — 9. **Molnár Tibor,** Papp J. SE, 1 — 10. **Egri Gyula,** Debr. Volán.

JUNIOR KATEGÓRIA

BAJNOK: TANÁCS ISTVÁN, Szegedi Volán, 25 pont — 2. **Szakos István,** Papp J. SE, 15 — 3. **Molnár Tibor,** Papp J. SE, 14 — 4. **Tóth Béla,** Debr. Volán, 13 — 5. **Egri Gyula,** Debr. Volán, 12 — 6. **Szabó József,** Szegedi Volán, 10 — 7. **Holozsi Lajos,** Debr. Volán, 7 — 8. **Sziráki István,** Papp József SE, 7 — 9. **Bihari Tibor,** Debr. Volán, 6 — 10. **Kádár Sándor,** Szolnoki MTE, 3 — 11. **Izsépi Lajos,** Papp J. SE, 3 — 12. **Csorkász István,** Papp J. SE, 2 — 13. **Kiss Fekete Zoltán,** Szolnoki MTE, 2 — 14. **Berki János,** Debr. Volán, 1 (mind **CZ**).

A MOTOCROSS JUNIOR BAJNOKSÁG EREDMÉNYE

250 KCM. BAJNOK: MIKLÓS ANTAL, ZMMK (CZ) 37 pont — 2. **Vincze Ferenc,** BHSE (CZ) 31 — 3. **Szűcs Károly,** IKV Sopron (CZ), 24 — 4. **Godány Béla,** ZMMK (CZ) 23 — 5. **Gellér Tibor,** SZIM Vasas (CZ) 18 — 6. **Antal Ferenc,** Alumínium (CZ) 15 — 7. **Szarka Gábor,** Pécsi Dózsa (Pannónia) 14 — 8. **Kosztka János,** IKV Sopron (Pannónia) 8 — 9. **Gubala Pál,** BHSE (CZ) 8 — 10. **Faragó Imre,** Kiskunlacháza (Pannónia) 8 — 11. **Gerencsér Tibor,** ZMMK (CZ) 8 — 12. **Lakner Pál,** IKV Sopron (Pannónia) 7 — 13. **Kelemen József,** Kecel (CZ) 7 — 14. **Diószegi Sándor,** ZMMK (Pannónia) 5 — 15. **Kulcsár Pál,** IKV Sopron (Pannónia) 3 — 16. **Gábor István,** Kaposvár (Pannónia) 2 — 17. **Kolesza András,** Alumínium (CZ) 2 — 18. **Slámer István,** Kiskunlacháza (Pannónia) 1 — 19. **Sajtos Sándor,** Nagykanizsa (Pannónia) 1; — **500 KCM: BAJNOK: GARBACZ IMRE,** Videoton (CZ) 40 — 2. **Závodny István,** ZMMK, 35 — 3. **Kovács Sándor,** ZMMK, 25 — 4. **Czuni László,** Kiskunlacháza, 22 — 5. **Homonnai József,** ZMMK, 21 — 6. **Tamási László,** HSE, 17 — 7. **Bende Sándor,** SZIM Vasas, 10 — 8. **Demeter Ányos,** HSE, 8 — 9. **Mester Gyula,** Alumínium, 7 pont.

AZ 1970. ÉVI MOTORCSÓNAK-BAJNOKSÁG EREDMÉNYE

VERSENYHAJÓK

„OA" kategória. BAJNOK: LÁSZLÓ FERENC, Bácska Posztó, 22 pont — 2. **Horváth István,** Bácska Posztó, 8 — 3. **Hodik Tibor,** ZMMK, 4 — 4. **Bondor Gyula,** MHD, 4 — 5. **Gregorits József,** Bp. Spart.; — **„OB" kategória. BAJNOK: CSAPLÁROS LÁSZLÓ,** Bácska Posztó, 19 — 2. **Pávai Péter,** ZMMK, 17 — 3. **Ifj. Zágon Rudolf,** Bp. Spart., 9 — 4. **Berentz Béla,** ZMMK, 8 — 5. **Horváth István,** Bácska Posztó, 2 — 6. **Széplaki Gyula,** ZMMK, 2 — 7. **Bálint Árpád,** MHD, 2 — 8. **Dr. Békési Béla,** ZMMK, — 9. **Rózsahegyi Béla,** Bácska Posztó — 10. **Hinkó György,** MHD; — **„OC" kategória. BAJNOK: LUKÁCS LÓRÁNT,** ZMMK, 18 — 2. **Dauda János,** ZMMK, 14 — 3. **Fekete Barna Péter,** ZMMK, 11 — 4. **Keresztes Sándor,** MHD, 3 — 5. **Füle Sándor,** MHD, 2 — 6. **Börzsei Ottó,** ZMMK.



Elesni nem szégyen és ne sírj, hanem úgy nevess, mint én



Most már biztosítva van...

Igen, most már biztosítva van Szabó László világbajnoksága. Örömmel mutatjuk be olvasóinknak Szabó Laci új edzőjét, vagy még inkább edzőpartnerét. A „Mester", Szabó Attila már 4 és fél éves és komoly motoros múltra tekinthet vissza: apja világszerte ismert motorversenyző, akinek van egy remekbe sikerült fiúgyermeke. A „Mester" egyik kedvence a tévé Mazsolája, valamint a VB unlimited kategóriájának győztes motorja, az olasz Morini gyár Mini Marcellinója. Ezenkívül szereti még az Anyut és az Aput, akit csak úgy egyszerűen Laci megszólítással szokott kitüntetni. Ja, igaz, szereti még az ovit és a fagyit is.

Az elmúlt napok egyikén rejtett kamerával megörökítettünk egy titkos edzést az Országház melletti edző(játszó)téren ...

Hadd már — mondja a „Mester" —, nem így kell tolni a fűrészt, majd én megmutatom



Légy szíves, igazítsd meg ezt a fékkart, mert az én rövid ujjaim még nem érik azt el



Mielőtt fordulsz, szemrevételezed a kanyart, nehogy ott érjen a meglepetés

A bukkanó előtt „beleállsz" a lábtartóba, így ni





(ROZSA GYÖRGY felvételei)



Így már jó. Látod, valahogy így kell ezt csinálni