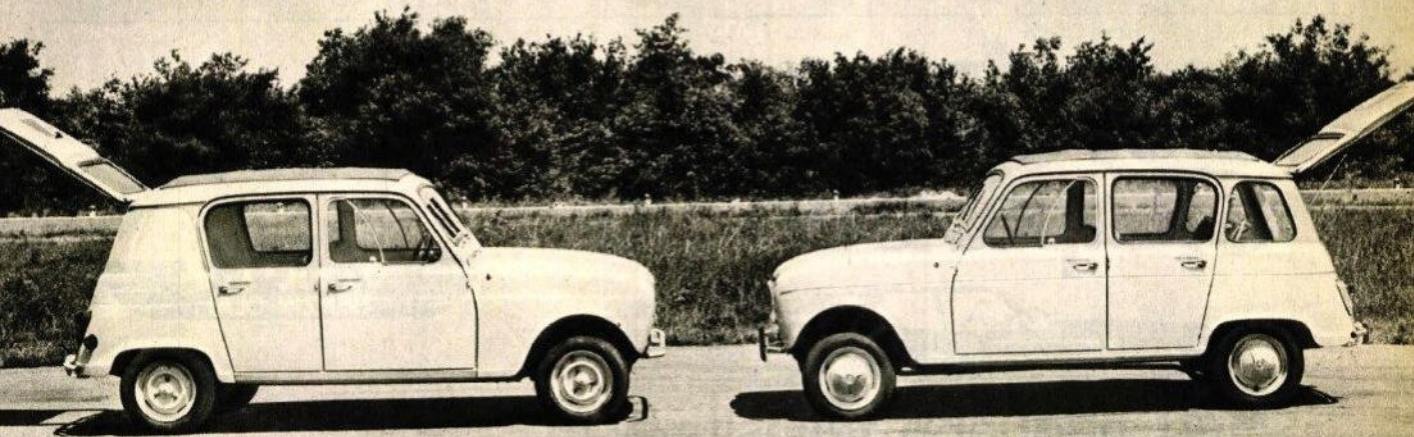
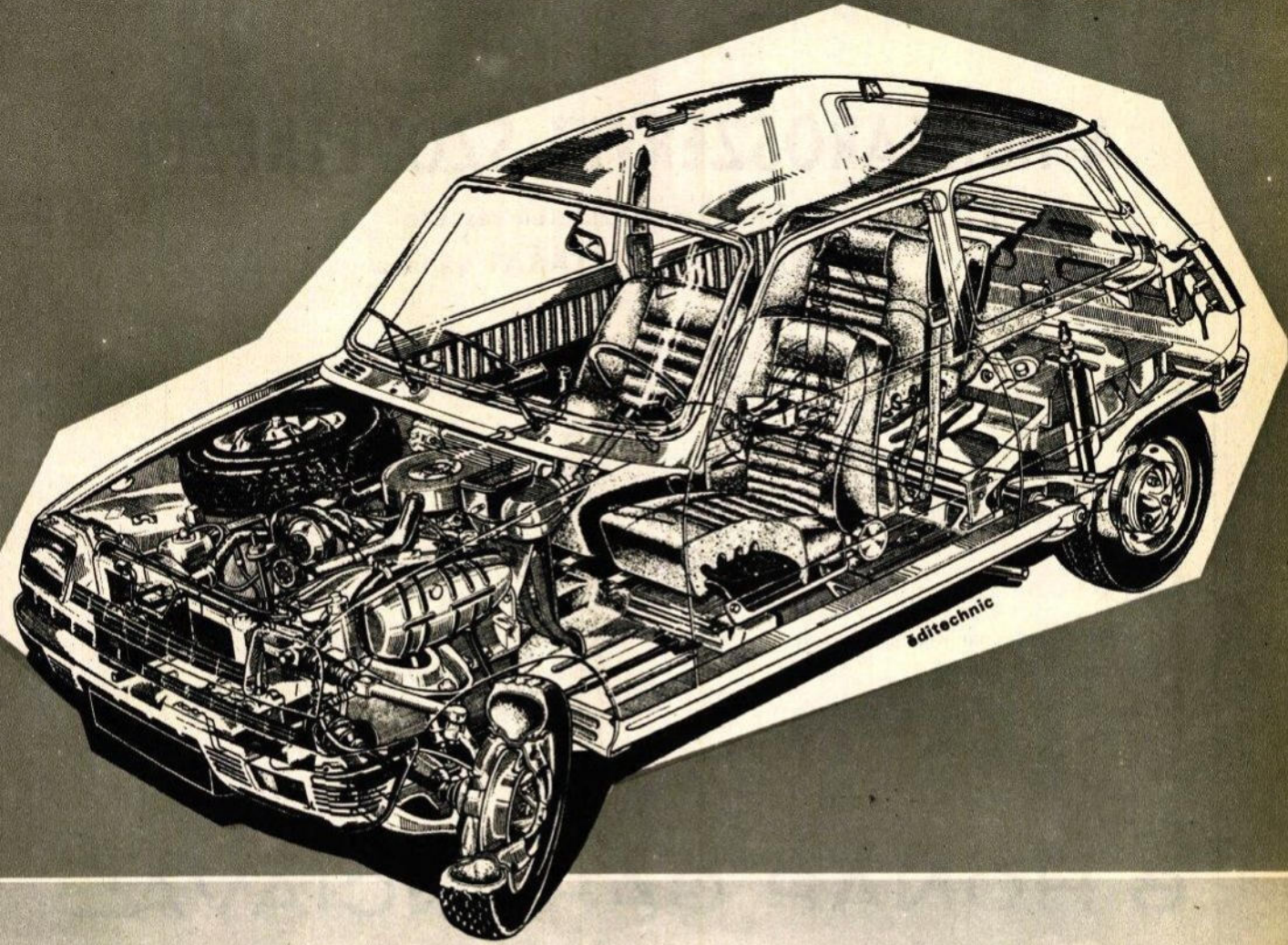


am



autó-motor

XXV. évf.
1972. III. 6.
Ára: 3 Ft

5

MINŐSÉGI MUNKA



**MEGBÍZHATÓSÁG
PONTOSSÁG**

A HUNGAROSZERVIZ SZÖVETKEZET

magánosok és közületek részére
az alábbiak **FELÚJÍTÁSÁT** vállalja

LÖKÉSGÁTLÓK

minden típusoshoz

1. fiók: Bp. VII., Csányi u. 7.
Telefon: 220-020

EMELŐK

hidraulikus — mechanikus
1/2 tonnától 150 tonnáig

7. fiók: Bp. VII., Marek J. u. 22.
Telefon: 229-869

KOMPRESSZOROK

gépkocsi-, festékszóró-, garázs- és stabil
kompresszorok

12. fiók: Bp. IV., Árpád út 95.
Telefon: 492-554

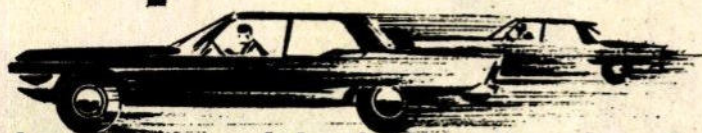
AUTÓVILLAMOSSÁGI ALKATRÉSZEK

önindítók, feszültségszabályozók,
ablaktörlő-motorok, dinamók

4. fiók: Bp. IX., Hentes u. 12—14.
Telefon: 136-093

6 HÓNAP GARANCIÁVAL

extra. SZUPERBENZIN



még nagyobb teljesítmény!

A'FOR
BENZIN-OLAJ

Napirenden: Közlekedésünk diszharmóniája

Közúti közlekedésünk alakulása minden eddigénél jobban foglalkoztatja a közvéleményt.

Jóleső érzéssel könyveljük el, hogy hazánk az utóbbi évtizedben, robbanásszerű fejlődéssel a motorizált országok sorába lépett. A lendületes fejlődést mutató grafikon — mint tudjuk — még korántsem érte el a csúcst. Az 1968-ban meghirdetett közlekedéspolitikai koncepció szakmánkban sok addig vitatott témát a helyére tett. Nagy távlatra felvázolta, megszabta az ezzel kapcsolatos tennivalóinkat.

Közismert tény, de az érzékletes példa miatt erre újra és újra hivatkozunk, hogy — kerekén mondva — tíz éve még csak 30 ezer, s ma 300 ezer személyautó fut már útjainkon. És az is közismert, hogy 1975-re ez a szám félmillióra emelkedik. De más oldalról megközelítve a témát, a „robbanást” ugyancsak érzékletesen tükröző adat: a hazai gépjárműpark (az autók és motorkerékpárok együttese) tíz év alatt 300 ezerről egymilliószázezerre emelkedett.

De állandóan szó esik napjainkban arról, hogy ennek a lendületes motorizációs kibontakozásnak túl sok salakja van.

A téma legutóbb az Országos Közúti Balesetelhárítási Tanács sajtókonferenciáján a szakma és a rendőrség vezetőinek részvételével, nagyon sok oldalról elemezve, került szónyegre.

Őszintén örülhettünk annak a bejelentésnek, hogy tavaly — először a felszabadulás óta — minden zökkenő nélkül sikerült az áruszállítást megoldanunk. És az egyéni közlekedés zavartalanabb lebonyolításában is minden eddigénél nagyobb fejlődést bizonyított a tavalyi év. Alig van az országban olyan település, ahová a szervezett autóközlekedés ne jutna el, mind korszerűbb típusú autóbusszokkal, mind jobban sűrített járatokkal.

De ugyanitt, ugyanezen a sajtókonferencián felszínre került nagyon sok kedvezőtlen tapasztalat és mindannyiunkat elszomorító, elgondolkasztó adat.

Az elmúlt hat évben 8000 ember — „egy egész város lakossága” — halt meg a hazai utakon, 160 ezren sérültek meg közlekedési baleset következtében. Közülük tízezeren olyan súlyosan, hogy egész életükre megrokkantak.

Csupán az elmúlt évben 22 949 személyi sérüléssel járt közúti közlekedési baleset történt. Igaz, valamivel (1,2 százalékkal) kevesebb, mint az előző évben; de ez a javulás csak látszatra könyvelhető el eredménynek. Mert a súlyos sérülésekkel járó nagyerejű ütközések során a halálos balesetek száma eddig soha nem tapasztalt mértékben emelkedett.

A helyzet Budapesten is sokat romlott: a néhány évi stagnálás, illetve kismértékű csökkenés után, tavaly hirtelen felszökött a fővárosi közlekedési balesetek grafikonja: a súlyos és a könnyű sérüléssel járó balesetek száma 3,6 százalékkal, a halálos végű szerencsétlenségeké viszont 22,5 százalékkal emelkedett.

Különösen megdöbbentő a gyalogosokat ért balesetek alakulása: 6691 gázolás közül 1034 a kijelölt gyalogosátkelőhelyen, a zebrán történt. S az elgázolt gyalogosok csaknem fele gyermek, vagy idős ember volt!

És talán ez a legutóbbi és legjobban megdöbbentő adat utal nagyon érzékletesen arra, hogy közlekedésünkben még mindig vezető szerepet visz a gátlástalan szabálysértők durva, agresszív mentalitása. Ezt a véleményt, sajnos, ma még az a felismerés sem változtatja meg, hogy közlekedésünkben az utóbbi hetekben, hónapokban azért a nemesebb gesztusok is próbálnak — próbálnának — tért hódítani. De ma még tamaskodva fogadjuk

vagy szemléljük, ha egy-egy gépjárművezető udvariasan int a közlekedő partnerének, ha annak szorult helyzetét látva lemond a tényleges vagy vélt előnyéről. Pedig ez a magatartás a közlekedési morál alapja: nem különlegességgént kellene emlegetni. Ez lenne a természetes...

Külön figyelemre érdemes volt ennek a tanácskozásnak az a megállapítása, hogy a gépjárművezetők döntő többsége — még ha apróbb szabálytalanságokat el is követ néha (kivel nem fordul ez elő?) — törvénytisztelő és saját és mások testi épségére vigyázó ember. Csupán egy kis réteg tehát az, aki mindannyiunknak a fő gondot okozza: hibás magatartásuk, a forgalmi ritmust minduntalan megbontani igyekvő mozgásuk, a városokban és az országutakon egyaránt, hatásaiban megsokszorozódik: a veszélyhelyzetek láncreakcióit indítja el.

Ezért is fogadta a közvélemény nagy egyetértéssel a rendőrség bejelentését, hogy a közvetlenül balesetveszélyes szabálysértések további megfékezésére minden eddigénél szigorúbb eszközökhöz nyúl. Így a többi között a tiloson való áthajtást, a gyalogátkelőhelyek figyelmen kívül hagyását, a szabálytalan sávváltoztatásokat, az ideges, zaklatott vezetést kísérő indokolatlan kürtölgéseket is nagyon szigorúan számon kéri.

Az elmúlt évben már 8225 jogosítványt vontak be a gépjárművezetőktől hasonlóan durva szabálysértések miatt. Azt persze ma még nem lehet tudni, hogy e tekintetben mit hoz az idei év végi mérleg. Egy biztos: ma már senki nem fogja sajnálni azokat, akiket — jogosítványukat egy időre vagy akár végleg bevonva — megfosztanak attól a lehetőségtől, hogy továbbra is rettegésben tartsák a rendet és a forgalom biztonságát tisztelő közlekedő partnereiket.

A fokozott — és immár állandósult — ellenőrzéseknek természetesen nem az a céljuk, hogy a becsületesen közlekedőket háborgassák, hanem az, hogy a zavart keltőket kiszűrjék. Ezzel az akcióval párhuzamosan a rendőrség a forgalom jobb lebonyolódását számos intézkedéssel és technikai eszközzel igyekszik elősegíteni.

A tanácskozáson szóba kerültek a forgalom, a hazai közlekedés biztonságát zavaró egyéb körülmények és az azok mielőbbi, következetes felszámolása érdekében hozott tervek, szervezeti intézkedések is. Az ezzel kapcsolatos előterjesztés — minthogy az egész társadalmunkat érintő témáról van szó — májusban már a kormány elé is kerül. A Belügyminisztérium és a KPM a legsürgetőbben megoldásra váró feladatokat már kidolgozta.

Egyik legfontosabb ilyen intézkedés lesz ezek közül, hogy az Autóközlekedési Tanintézet a közeli jövőben Autóközlekedési Oktatási Igazgatósággá alakul. Így a legfelsőbb fóruma lesz a gépjárművezetőképzés mellett egész társadalmunk helyes közlekedésre nevelésének — óvodás kortól a legfelsőbb fokig — és a közúti közlekedési balesetek elleni hatékony küzdelemnek.

A motorizáció fejlődése nálunk is megállíthatatlan. Kívánatos és törvényszerű. A gépjármű ma már az életünk, a munkánktól elválaszthatatlan. De az autó ugyanakkor a pihenésben és a szórakozásban is társunk. Olyan barátunk, aki a távolságok gyors áthidalásában, idegen kultúrák megismerésében, élmények gyűjtésében szárnyakat ad, örömet szerez.

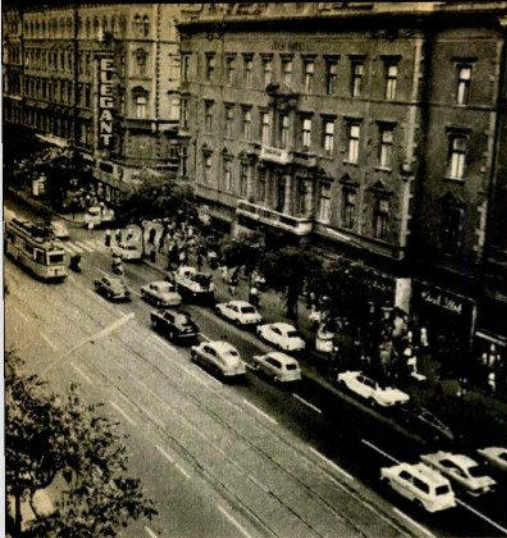
Ennek a természetes örömnak a harmóniáját is meg kell mielőbb teremteni.

Almássy Tibor

FORGALOMTECHNIKA BUDAPESTEN

Körkép a budapesti forgalomirányítás fejlesztéséről

Irta: DR. NAGY ERVIN, a Fővárosi Tanács V. B. Közlekedési Főigazgatóságának h. vezetője



Budapestben csak úgy, mint a világ más metropolisáiban a rohamosan növekvő motorizáció kapcsán a városok közlekedésfejlesztése óriási gondot okoz. Az utak építése, a kisebb-nagyobb forgalmi utaktól az autópályákig, a nélkülözhetetlen alul- és felüljárók s a kapcsolódó csomópontrendezések, a fontos hidak, műtárgyak, támfalak stb. meg-, illetve átépítése, a szorosan kapcsolódó metróépítésekkel, vágyánkerszerűsítésekkel együtt — s ezt még folytatni lehetne — egyre nehezebben követhető feladatokat jelentenek. A pénzügyi és építési kapacitásgondokon túl ezeket a monstruális építési munkákat a város és lakói egyre nehezebben, a mindennapi élet durva zavarásán — zaj, piszok, forgalomterelések, gyalogosforgalom akadályozása stb. — keresztül kényeszerülnek elviselni.

Tehát megjelenik az óriási forgalom — és az igény maradéktalanul a legterhebb áldozatok árán sem elégíthető ki. Nyilvánvaló ennek megfelelően, hogy ilyen nagy beruházásokat csak nagyon indokolt esetben szabad a városnak elvállalnia, akkor azonban gyorsan, hatékonyan és a későbbi korok igényének figyelembevételével attraktívan kell megvalósítani.

Amikor a drága, nagy volumenű létesítmény kész, akkor azt maximálisan a változó forgalom igényeit követve — a forgalombiztonság követelményeinek kielégítése mellett — kell kihasználni.

Hogyan lehet ezt a városi élet bonyolult körülményei között biztosítani?

S most szeretnék a forgalomtechnika eszközeire hivatkozni. Összefoglalóan szeretnék a budapesti forgalomtechnikai intézkedésekről számot adni, aláhúzza az intézkedések szoros összhangját, kihangsúlyozva, hogy azok milyen koncepcióra épülnek.

Arról, hogy a Fővárosi Tanács V. B. Közlekedési Főigazgatóság forgalomtechnikai munkáját milyen megfontolások alapján végezzük, mi a cél, s a feladatok realizálása során milyen alapvető elvek érvényesülnek:

1. A jelentkező sokrétű forgalmat az adott úthálózat optimális kihasználásával jól bonyolítsuk le.

2. A hálózaton jelentkező mértékadó szűk keresztmetszeteknek (általában drágán megépített nagy értékű csomópontoknak, alul-, felüljáróknak, mivel a folyópályák átbocsátóképesége általában ezeknél nagyobb) az átbocsátó képességét, kapacitását a változó forgalomnak megfelelően maximálisan kihasználjuk, s így a nélkülözhetetlen nagy értékű beruházások időpontját — a lehetőségeknek megfelelően — minél későbbre halasztjuk.

3. A forgalombiztonság igényét a lehető legjobban biztosítjuk, azaz a forgalomtechnika eszközeivel a balesetmegelőzést maximálisan tegyük lehetővé.

Az így vázolt három rendező szempontot a városi közlekedést alapvetően meghatározó elv kell hogy áthassa — az embercentrikus közlekedés szervezése. Ez egy döntő szempont.

Gyakorlatilag ez azt jelenti, hogy a fővárosi közlekedés szervezésénél azt akarjuk biztosítani, hogy az emberek mozgásigényét jól elégítsük ki. Tehát az emberek kulturált, balesetmentes mozgásigényét akarjuk kielégíteni, és nem a járművek mozgatása a cél. Természetesen az emberek mozgásigényéhez igazodóan járműmozgások is megjelennek, s az emberek, valamint az indokolt járműmozgások együtt alkotják a városi közlekedést.

A rögzített elvekre épülő forgalom-szervezésünk, forgalomtechnikai intézkedéseink a gépjárműforgalom tekintetében kétirányúak:

— az „álló forgalom”, mint ahogy azt a szakmai zsargonban a német eredeti — ruhende Verkehr — fogalomból szó szerint idézni szoktuk, tehát: az álló járművek, — a „mozgó forgalom” — fliessende Verkehr —, tehát a forgalomban mozgó emberek, járművek tekintetében.

A városi közúti forgalomtechnika teljes feladatköre

— a gyalogos forgalom
— a tömegközlekedési és
— az egyéni közlekedési eszközök forgalmára — ide értve a tehergépjármű forgalmat is — terjed ki.

A felsorolás tulajdonképpen fontossági sorrendet is jelenthetne, mivel a forgalom nagyságára utal, hiszen a gyalogos mozgás a legnagyobb volumenű, utána a tömegközlekedési eszközön utazók, majd az egyéni közlekedésben részt vevő autósok, motorosok stb. következnek. Valójában azonban a három terület harmonikusan összeilleszthető, s így azokat koordináltan, egymáshoz

arányosan szervezzük, s csak ott rangsoroljuk őket, amikor az arányos fejlesztésre már nincs mód. S ekkor a legnagyobb volumenű gyalogos, illetve tömegközlekedést előnyben részesítjük. Azaz a gyalogos, illetve tömegközlekedés elsődlegességét biztosítjuk.

A forgalomtechnika területe rendkívül sokrétű és bonyolult, ennek megfelelően a mi intézkedéseink is igen különbözőek.

Általánosságban azonban rögzíteni lehet, hogy kétféle típusúak:

— átfogó intézkedések, melyek Budapest közlekedési hálózatát általánosságban, illetve összefüggően érintik,

— részintézkedések, melyek csak egy-egy útszakaszt, csomópontot rendeznek, azonban ezek is függenek a teljes közlekedési rendszertől, s abba kell illeszkedniük.

Az intézkedés volumenétől és körétől függetlenül azonban egy-egy döntést, illetve beavatkozást hosszas munka előz meg. Az igen sokrétű munkát tulajdonképpen öt alapvető fázisra lehet bontani:

— az információk szerzése (egyik legfontosabb munkafázis);
— az információk elemzése;
— a hiba diagnosztizálása, szükség szerint a megoldás módozatainak kijelölése;
— a döntés meghozatala;
— a végrehajtás.

Már ezeknek a fázisoknak megjelenése után érezni lehet, hogy Budapest vonatkozásában — ahol kerekén 3500 km-es úthálózaton 320 híd, 15 000 jelzőtábla, 80 jelzőlámpás csomópont, 70 000 m² útburkolati jel stb., stb. szabályozza a forgalmat, s emellett közel százezer személygépkocsi, illetve kerekén kétszázezer gépjármű vesz részt a forgalomban, nem beszélve a nagyszámú gyalogosról — a forgalom szervezése, a forgalomtechnikai eszközök széles körű alkalmazása csak koncentrált, szervezett munkával lehetséges.

Sokszor a kívülálló csak azt látja, hogy többféle látszólag különálló intézkedés, beavatkozás történik. A felületes szemlélő nem veszi észre, hogy ezek egy tudatos törekvés realizálásának a részei.

Amikor a következőkben számot adok az 1972. év során végrehajtott, illetve az előkészítés alatt álló fontosabb munkáinkról, a látszólag különálló intézkedések között igyekszem az összefüggésekre utalni, ezzel is aláhúzza, hogy valamennyi részfeladat egy alapvető koncepció szerves tagja.

Egyik legfontosabb feladatunk a korszerű budapesti jelzőlámpa-rendszer kialakítása. A Fővárosi Tanács jelentős áldozatokkal — s e munká-

ban a Fővárosi Tanács V. B. Közmű- és Mélyépítési Főigazgatósága, valamint a VILATI szerepe kiemelkedő — megteremtette a műszaki és a pénzügyi feltételeket. Ennek eredményeként tíz év alatt több mint négyszeresére növekedett a jelzőlámpával szabályozott csomópontok száma — hangsúlyozva, hogy az elavult berendezések zöme is kicserélésre került. Ugyanakkor ez év végére, a növekvő forgalom igényeit követve, kereken már 100, tehát a tíz év előtti állapotnak ötszöröse működik majd.

E koncepció keretében készült, illetve készül el idén:

- a Nagykörúti összehangolt rendszer;
- a Kerepesi út—Dózsa György úti — Hungária körúti
- a Rottenbiller utca—Rákóczi úti — Wesselényi utcai
- a Böszörményi út—Joliot Curie téri
- a Nagyenyed utca—Alkotás utcai a Magyar Jakobinusok tere (Déli pu. környéke)
- a Fő utca—Battyhány u. — Csalogány u. — Bem József utca
- a Bem rakpart—Csalogány u. — Bem József u. — Margit-híd budai hídfő az Árpádfejedelem út — Üstökös utcai
- a Gellért téri
- a Bocskai út—Karolina úti

csomópontok sorozata. Az éves terv ismertetésén túlmenően elmondhatom, hogy kialakult a jelzőlámpa-építési program közeltávlátú terve is. A közúti főhálózat csomópontjait érinti ez természetesen elsősorban. A 3500 km-es budapesti közúti hálózathoz mintegy 450 km-es főhálózaton bonyolódik le az összeforgalom 80—85%-a. Amennyiben ez a hálózat megfelelő forgalomtechnikai paraméterekkel fog rendelkezni, a növekvő forgalom igényeit jobban tudjuk majd kielégíteni. A forgalom növekedésével a jelenlegi főútvonalak számának növelése is szükségesé válik. A forgalomtechnika eszközeivel a jelenlegi mellékútvonalakat sok esetben költséges építési munkák nélkül is alkalmassá lehet tenni főútvonali funkciók ellátására, amivel a közúti főhálózat tehermentesítését lehet elérni.

A jelenlegi 80 000 személyautó száma várhatóan 1975-ig mintegy 200 ezerre, tehát közel háromszorosára emelkedik. Itt említem meg ugyanakkor, hogy az elmúlt idegenforgalmi szezonban Budapestet kereken 3/4 millió külföldi gépjármű érintette. Egy ilyen ütemű növekedés mellett 1975-ig a közúti főhálózaton majdnem meg kell dupláznunk a jelzőlámpás csomópontok számát.

S távlati elképzeléseink szerint — a tételes összeállítást már kidolgoztuk — ez az érték elkerülhetetlenül 500-ra növekszik.

Természetesen ehhez szorosan kapcsolódik a központi forgalomirányítás előkészítése is. A forgalomirányító központ kialakítása során:

- szaporítanunk kell tehát a jelzőberendezések számát,
- a nagyszámú jelzőlámpát összehangoltan — komputeres irányítással — kell üzemeltetni,
- az egyes összehangolt rendszereket (útvonalakat) alközpontokba kell kapcsolni, biztosítva az ütemezhetőséget,
- az alközpontok fölé végül egy vezérlőközpontot kell telepíteni, ahol a forgalom irányítását végző apparátus dolgozhat, vezérelheti a forgalmat.

Döntő a központi forgalomirányítási program végrehajtása a rendőri állomány szűkös létszámhelyzete miatt is.

A korszerű forgalomirányításhoz tartozik az is, hogy a jelenleg üzemben levő berendezések, bár 7-féle program megvalósítására alkalmasak, ma mégis csak egy állandó programmal működnek.

Ez évben a programok számát növeljük. Valamennyi csomópont az év végére már két — külön éjszakai — programmal fog dolgozni, rövidítve a periódusidőt, s így éjszaka gyakrabban, de rövidebb ideig lesz a haladó járműnek zöld jelzése. Ezt követően kerül sor a váltakozó forgalomigényekhez igazodó további programok bevezetésére is (csúcsforgalom, napközi forgalom, hétfégi forgalom stb.). Ezzel egyidejűleg bővítjük — a fejlesztési terveinkbe illően — az összehangolt jelzőlámpás útvonalak számát.

Már elkészült a Népköztársaság útja, József Attila utca, Kiskörút. Most

készül a 22 csomópontos, igen bonyolult nagykörúti szakaszos összehangolás.

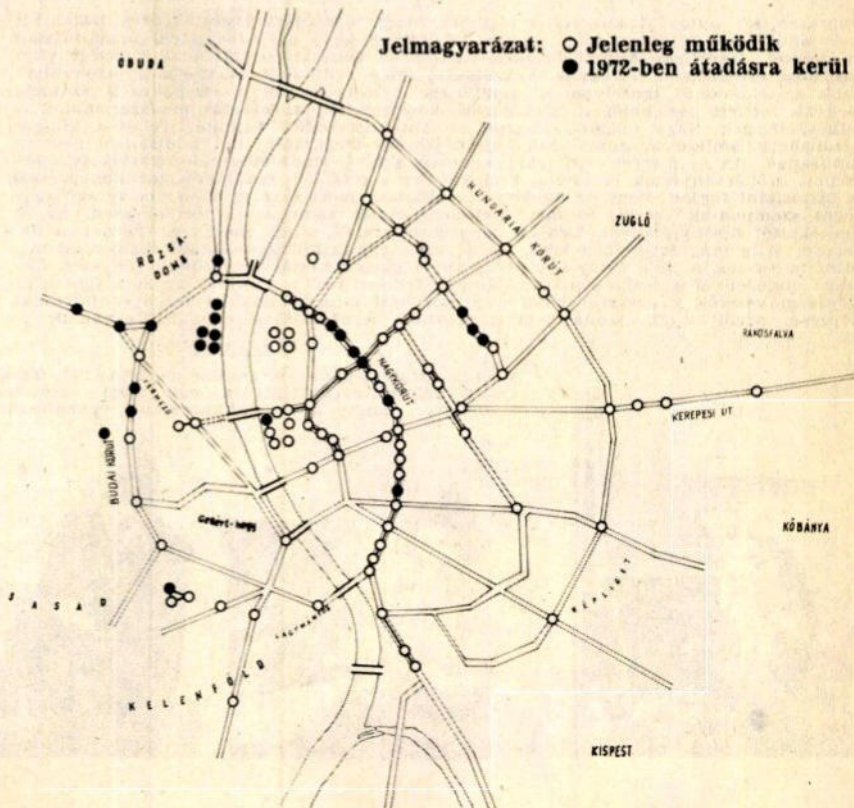
Jól bevált az elmúlt évben üzembe helyezett és a forgalom által befolyásoltan működő Kerepesi út—Mexikói út—Fogarasi út—Albertirsai út—Pongrácz úti hatágú csomópont. A különböző irányokból rendkívül eltérően jelentkező forgalom részére igen kedvező a detektoros szabályozású — a burkolat alatt elhelyezett érzékelőkkel vezérelt — svéd rendszer. Ehhez hasonló nagyságú, a forgalom által szabályozott, de összehangolt csomóponti rendszer épül ki a balatoni forgalom miatt igen változó forgalomigényű Karolina út—Bocskai út — Nagyszőlős utca által kialakított háromszög csomópontjában.

Egyre fontosabb szerepet látnak el a burkolati jelek, amelyek a gyalogosok és a járművezetők részére egyaránt világos információt, illetve irányítást adnak. Az elmúlt évek eredményeként mintegy 70 000 m² burkolati jel rendszeres felfestését kell évente 3—4-szer végrehajtani. Meg kell mondani, hogy jó néhány már nem korszerű, s elfordult, hogy többet pedig szakszerűtlenül festettek fel.

A pontos irányítás és a megfelelő szabályozás biztosítása miatt ez évben az összes burkolati jeleket felülvizsgáljuk, a szükséges javításokat végrehajtjuk, és a megváltozott forgalmi viszonyoknak megfelelően a jelzési képeket korrigáljuk.

(Folytatjuk)

A JELLENLEG MŰKÖDŐ ÉS AZ 1972-BEN ÁTADÁSRA KERÜLŐ JELZŐLÁMPÁS IRÁNYÍTÁSÚ CSOMÓPONTOK



A KÖZLEKEDÉSENDEZÉST

márciusban az alábbi helyeken (Kultúr-otthonokban) — mindenütt 18 órai kezdettel — rendezi meg hagyományos balesetelhárítási előadásait, amelyeken a tavalyi közlekedési balesetek okait, a városrendezési terveket és az ezzel kapcsolatos közlekedési problémákat fogják elemezni. A résztvevők igazolást kapnak. 14-én: VII., Gorkij fasor 44. — 15-én: XIII., József A. tér 4. — 16-án: XXI., Árpád út 1. és VI., Jókai tér 2. — 17-én: V., Vigadó tér 1. — 20-án: III., Reményi Ede u. 3. — 21-én: II., Tárogató út 2-4. — 22-én: XVI., Margit u. 2. — 23-án: IX., Dimitrov tér 8. — 28-án: XV., Eötvös u. 64-66. — 29-én: XIV., Angol u. 13. — 30-án: XV., József A. u. 49. Az áprilisi programot következő számunkban ismertetjük.

A ROMÁN ALLAMTANÁCS

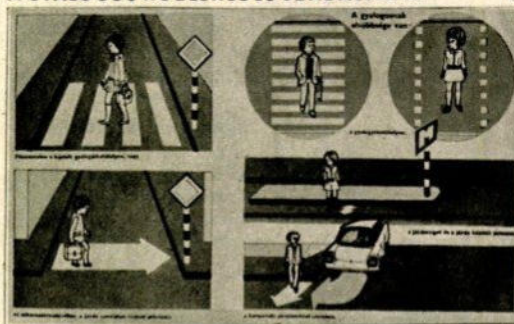
ez év február 29-1 hatállyal elrendelte a kötelező felelősségbiztosítást a 69 km-nél nagyobb gépjárművekre. Kötelező ez a külföldi turistákra is, akiknek nincs Románia területére érvényes nemzetközi biztosítási bizonylatuk. (A magyar autósok Romániába ilyen nemzetközi bizonylat nélkül is utazhatnak, és nem kell kiegészítő biztosítást kötniük, mert a két Biztosító közötti egyezmény alapján a gépjármű rendszáma és a H-betű bizonyítja a felelősségbiztosítást.) A romániai felelősségbiztosítás annyiban tér el a magyartól, hogy dologi károk esetén a Biztosító csak a 300 leiten felüli károkat fizeti, és egy káresetből kifolyóan legfeljebb 100 000 leit térít meg. Személyi sérülés vagy halál esetén a kárigény korlátlanul érvényesíthető.

A TÜZVESZÉLYES FOLYADEKOK

közüti szállítását az 1/1972. (I. 22.) KPM-BM-rendelet újból szabályozta. A személyautó utasterében az I. tűzveszélyességi fokozatba tartozó folyadékok (aceton, benzín, benzol, etilalkohol) csak eredeti csomagolású tartályban, a többi tűzveszélyes folyadék kannában, hordóban, vagy eredeti csomagolású palackban szállítható. A tűzveszélyes folyadékokat szállító járművön, valamint annak 5 m-es körzetében dohányozni és nyílt

A Nemzetközi Balesetelhárítási Szervezet (PRI) Berlinben rendezte meg a 3. Nemzetközi Közlekedési Filmfesztiválját, amelyen 15 ország 78 filmmel (többségében tévé részére készített produkció) vett részt. A Fesztivált követő Igazgatói Tanácsülésen a KBT-t Salamon István és Szerényi Zoltán képviselte. Egyik napirendi pontként szerepelt a Nemzetközi Plakátpályázat meghirdetése is. Az ittas vezetést elmarasztaló, legsikerültebb plakátok közül láthatunk itt néhányat

A GYALOGOS KÖZLEKEDÉS SZABÁLYAI II.



lángot használni, ilyen járművel csatornanyílás felett, nyílt láng közelében megállni, és azzal lakott területen várakozni tilos. Ezek a rendelkezések nem vonatkoznak a gépjármű működtetéséhez szükséges tartalék-üzemanyag szállítására, amennyiben az nem haladja meg az üzemanyagtartály úrtartalmának felét. Az ennél több tűzveszélyes folyadékot szállító személyautón egy 3 kg-os porral oltó készüléket kell hozzáférhető és védett helyen elhelyezni.

„A KORSZERŰ GÉPJÁRMŰSZERKEZETEK ÉS A BALESETVESZÉLY”

címmel, március 14-én 18 órakor Surányi Endre előadást tart a Magyar Néphadsereg Váci utca 38. alatti Központi Klubjában. A résztvevők ugyanekkor a saját autójukkal kapcsolatos problémákról is kérhetik az előadó szakvéleményét. Az



Kresz oktatótábla-sorozatot bocsátott ki a Tancsics Kiadó az általános és középiskolások „közlekedési” oktatásának megkönnyítésére. A sorozat az előírt gyalogos, kerékpáros és segédmotorkegypáros közlekedési szabályokat (a helyes magatartást, a balesetek megelőzésének módját stb.) szemlélteti. A színes ábrákat rövid, közérthető szöveg egészíti ki. A táblák rugalmas, mosható műanyagból négy színnyomással, 42x30 cm méretben készültek, és falra akaszthatók. Az általános iskolások 20 táblából álló sorozatának ára 800 Ft. A közép- és szakmunkásképző iskolások részére szerkesztett, 24 táblából álló sorozat pedig 960 Ft-ba kerül

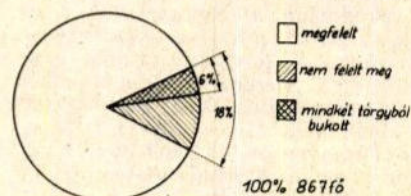
előadás után bemutatják „A gépjárművezetőknek szól” című filmet. Érdeklődni lehet a 189-017-es telefonon.

ÖTELZÁRÁS:

A 4. sz. budapest—püspökladány—záhonyi főúton a 24+317 km-nél levő közúti felüljáró, átépítés miatt augusztus 25-ig. Terelőút a 4. sz. főút régi szakaszán. De vigyázat: a vasút villamos felsővezetéke miatt a 3,08 m-nél magasabb járművek a terelőúton nem közlekedhetnek! Az ilyen rakományú járművek javasolt útvonala: Vecsés—Gyál, a budapest—nagykőrösi út 21.2—28.6 km közötti, valamint az Üllő—Ócsa közötti út 17.0—8.1 km közötti szakasza. Tehát Budapest felől jövet Vecsés községben az alsónémed úton, Szolnok felől jövet Üllő községben az Ócsa felé vezető úton térhetnek le a 4. sz. főútról, illetve térhetnek arra vissza.

Pontosan 867 autós szakoktató vizsgázott eddig a gépjárművezetőképzés hazai reformjához igazodó szempontok szerint. A féléve tartó országos akció tapasztalatait dr. Sepsey József, az Autóközlekedési Tanintézet Oktatási Osztályának vezetője vizsgabiztosi értekezleten értékelte. Leszögezte, hogy rendkívül hasznosnak bizonyultak azok az előkészítő tanfolyamok, amelyeken a szakoktatók a vizsgákra a szakmai tárgyak mellett pszichológiai, pedagógiai ismeretekből, az oktatás módszertanából is felkészülhettek. Nagy felelősség hárult az Autóközlekedési Tanintézetre és a Vizsgabizottságra, amikor az autós szakoktatók részére megszabta: mit tanítsanak, hogyan tanítsanak. Az új mércét sem lehet azonban a mai, lendülettel motorizációs fejlődés mellett örökövényűnek tekinteni. Eppen ezért a részükre rendszeres továbbképzéssel is biztosítani fogják, hogy az autózetés oktatása most már valóban országosan egységes szempontok szerint és megközelítően azonos színvonalon történhessen. Az új szakoktatói bizonyítványok tulajdonképpen oklevelek, s így merőben eltérnek a december 31-ig még érvényben levő, úgynevezett gépjárművezető-oktatói könyvecskéktől. Mint ismeretes, a jövő évtől kezdve az autós magánoktatás megszűnik. (Egyszeri oktatási engedéllyel a családtagot továbbra is felkészítheti a vizsgára az arra jogosult.) Gépjárművezetők képzésére tehát — a központi autósiskolákban folyó tanfolyamos képzésen kívül — 1973. január 1-től csak autós munkaközösségek vállalkozhatnak

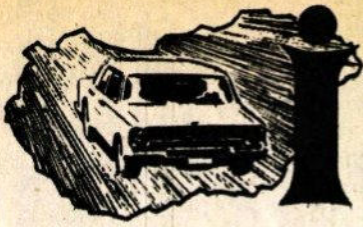
Eddig lezajlott szakoktatói vizsgák eredménye



100% 867fő

Magunk is meglepődünk, amikor a „TRAKIS”, Transzformátor-, Röntgen- és Villamoskészülégyártó Szövetkezet kiállításán egy igazi autós-sarkot fedeztünk fel. Néhány érdekesség: 1. Inverter, amely az autókumulátor egyenfeszültségéből váltófeszültséget állít elő, és a leadott teljesítménye akkora, hogy a nálunk forgalomban levő — egyébként hálózati, 220 voltos — villanyborotvák táplálására, tehát autóban működtetésére alkalmas. Kempingezésnél, külföldi úránál igen nagy segítséget jelent (ára 300 Ft alatt lesz); — 2. Transzistoros szaggyalóval (multivibrátorral) működő elakadásjelző. Aramellátását négy 1,5 voltos rúdelem biztosítja (kb 120 Ft); — 3. „Super-mini” akkumulátortöltő; 6 és 12 voltos változatban, 300 Ft-nál olcsóbban kerül — az előbbi két gyártmánnyal együtt — még márciusban az üzletekbe





smerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

45

Eger város fejlődése a kül- és bel-földi viszályok enyhülését követően a XIV. század első harmadának végétől vett újabb lendületet. Megindult az intenzív szőlőművelés, s a rohamosan fejlődő kézműipar nemcsak a várost, hanem a vonzóköréhez tartozó vidéket is ellátta ipari termékekkel. A városba betelepült egyházi rendek sorra építették templomaikat és kolostoraikat. A XV. század első felében már oly erős volt Eger, hogy Zsigmond királlyal szemben — nem is eredménytelenül — Nápolyi László ellenkirály pártjára állt és hosszú ideig tartotta a várat. Az egri vár urai — a mindenkori egri püspökök — között több nagyműveltségű, a tudományt és művészeteket értő és terjesztő személyiségek voltak, olykor a királyi udvarban is országos méltóságot töltöttek be.

A XVI. század első felében Eger várát is a török veszély fenyegette. 1549-ben Dobó István vette át a vár kapitányi tisztét, s nagy igyekezettel, szakértelemmel látott hozzá a vár megerősítéséhez. A hadijelentésekből és az udvar magatartásából — Ferdinánd a főváros (Bécs) védelmére összpontosította és tartalékolta haderejét — az egriek megsejtették, hogy szinte teljes egészében magukra lesznek hagyatva. A diadalmasan előrenyomuló, minden ellenállást elsöpörő török hadsereg 1552. szeptember 15-én zárta körül Eger várát. A törökök ostromai és általános támadásai sűrűn követték egymást. A maroknyi magyar csapat (2000 fő) és a környékből a várba érkezett férfiak és nők az igazi hazaszeretetet, lelkesedést és önfeláldozás csodálatos példáját adták koruk és az utókor nemzedékének. Az egri vitézek és a legendás hírű egri nők tette a magyar hazaszeretetet és hősiességet fényes csillagként örökké ott ragyog a város égboltján, és fényességével egész országunkat beragyogja. Az egriek hősiességét egész Európát ámulatba ejtette. A félelmetes erejű, legyőzhetetlennek és verhetetlennek vélt török hadsereget itt, Eger várában zabolázták meg, s oszlatták el a verhetetlenségébe vetett hitet.

A bécsi udvar részéről megnyilvánuló kicsinyesség és érthetlenség miatt Dobó és a vár tisztjei a hősiesség ellenállást követően lemondtak. 1596-ban a vár védőiből hiányzott mindaz, ami az előző védőket 1552-ben lelkesítette, s így a törökök egyheti ostrom után október 12-én elfoglalták a várat. A majdnem egy évszázados török uralom 1687. december 17-én ért véget, amikor a vár kiéhezett török védői megadták magukat.

A török megszállás és a háborúsko-

dások idején megcsappant a lakosok száma, ezért most új telepések érkeztek ide, s ha lassan is, de ismét megkezdődött a város gazdasági és kulturális fejlődése.

A Rákóczi-szabadságharc idején maga a fejedelem is többször megfordult itt, sőt hosszabb időt töltött a vár falai között. A kuruc hadak egyik fontos központja éppen Egerben volt. Az 1848-as szabadságharc idején Kossuth Lajos az érseki rezidencián tartott lelkesítő beszédében mondta: „Egerben nem hirdetni, hanem csak tanulni lehet a hazafiságot!”

Főleg a XVIII. század második felében nagy és jelentős építkezések kezdődtek. E barokk kori fejlődés alakította ki a város ma is jellegzetes barokk és copf stílusú arculatát (1—2. kép). Fejlődése a XIX. században ismét lelassult, s csak a felszabadulás után kezdődött el — története során még soha nem látott rohamos fejlődése.

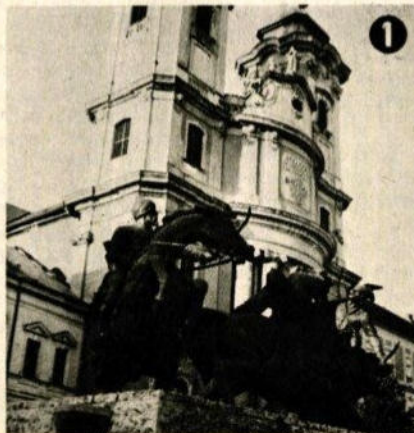
A klasszicista stílusú Egri Székesegyház 1831—36. között Hild József tervei alapján épült fel. Az esztergomi bazilika után ez hazánk második legnagyobb székesegyháza. A főhajó és a kereszthajó találkozása felett 40 m magas és 18 m széles kupolával tetőzött háromhajós 93 m hosszú és 53 m széles Székesegyház szentélyének mindkét oldalán torony emelkedik. Ez a tömegében is rendkívül hatásos főtemplom hazánk azon kevés egyházi építményei közé tartozik, melybe belépve fellélegzünk. A belső tér harmonikus kiképzése, a mesterséges világítás adta lehetőség jó kihasználása, és nem utolsósorban a freskók élénk, de mégis szolid színeinek kialakítása majdnem teljesen feloldja a templomok többségére oly jellemző nyomasztó hangulatot (3—4. kép).

A Székesegyház 1966-ban bővített nagy értékű orgonáján az utóbbi években nyilvános hangversenyeket is rendeznek.

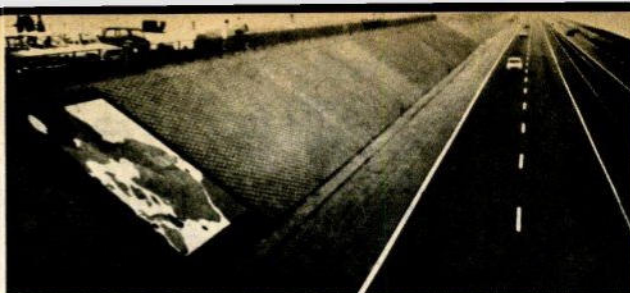
(Folytatjuk)



(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



ZSIGULIVAL EURÓPÁBAN (3)



Itt nemrégén még tenger volt...

Hollandiában igen sok a közlekedési lámpa. Általában erős fényűek, és mindenütt megvalósították a zöldhullámot. A városban belül engedélyezett sebesség 50 kilométer, amit a hollandok fegyelmezetten betartanak (még éjszaka is). Aki siet vagy dudál, az csak külföldi lehet. Hollandiában igen sok a kiskocsi, sok Trabanttal is találkoztam, amit a hollandok szívesen vásárolnak. Ők is takarékos, jó kiskocsinak tartják. Hollandiában különben uralkodó típus a náluk gyártott Daf, ez a bordás-ékszíjmeghajtású, teljesen automata kocsi, amelyikből már 55 lóerős változat is készült. Az ára viszont nem mondható olcsónak, mivel a kisebbik is a Volkswagennél vetekszik.

Egyhetes hollandiai tartózkodásunk alatt több mint ezer kilométert autóztunk. Láttuk a királyi palotáját, voltunk Aalsmeerben a virágtőzsdén. Megcsodáltuk Európa legnagyobb, legkorszerűbb repülőterét, Amsterdam-Schiphol. Vízübizsból és gyalogosan néztük meg Amsterdam nevezetességeit. Láttunk sok tehenet, működő szélmalmot (ezeket manapság vízemelésre használják). Autóztunk gátakon és a tenger szintje alatt — a tengertől elhódított területen —, jártunk Urkban, egy tipikus halászfaluban. Láttuk Alkmaar, a sajtvárost, és mi is élveztük a hangulatos, vidám vasárnap délutánt Volendamban. Harderwijkben megtekintettük a világ legnagyobb delfincirkuszának előadását és Hágában láttuk a legkisebb várost (Maurodom). Keresztülhaladtunk Rotterdamban a tengeri kikötő alatt átvezető impozáns Európa-alagúton és a régebbi építésű Maas-alagúton. Láttuk Den Heldernt a hadikikötőt, Scheveningen tengerparti üdülőt. Szózott nyers heringet ettünk Delftben, egy jó órát időztünk, figyelve az óceánról érkező, Rotterdamba tartó hajókat Hook van Hollandnál. Kirándulást tettünk Venlóba és St. Anthonisba. A rengeteg élmény közül hadd emeljek ki egyet: az autózást a tengerbe épített, csaknem 30 km hosszú gáton. Kevesen tudják, hogy Hollandia területének csaknem kétharmad része a tengerszint alatt fekszik. Ez a gát zár le egy olyan óriási tengeröblöt, amelynek kiszáritása, termékenyítése tétele évtizedek óta folyik. Magassága a tenger szintje felett 15—20 méter, szélességén pedig a hullám-törő rész mögött elfér egy kétszer két nyomú autót.

Az autósok egymással, de különösen a külföldivel szemben igen udvariasak. Mindenki nyugodt, nem türelmetlen, nem tologódik. Igen ritkán tapasztaltam szabálytalanságot. Az utak minősége (még a mellékutonalaké is) igen jó. A városokban, de a városokon kívül is igen sok a bicikli, moped, motorkerékpár. A közutak forgalmát azonban nem zavarják, mivel nemcsak a városokban, hanem a nyílt országúton is külön sáv vagy külön 1 m széles út áll rendelkezésükre. A forgalmasabb országutak keresztezésében is jól látható jelzőlámpák irányítanak. Külön lámpák jeleznek a kerékpárosoknak és mopedeseknek. Viszonylag kevés a rendőr, de nincs is többre szükség. Az útbaigazító, útvonaljelző táblák világosak, érthetőek.

Láttunk sok igen szép hidat, de előfordult az is, hogy a főútvonalon meg kellett állni, mivel egy előttünk levő hidat éppen felemeltek, és alatta egy vitorlás csónak haladt át.

Az autópályákon több helyen az igen költséges hidaluljáró építése helyett a szintbeni kereszteződést lámpákkal irányított többsávú körforgalommal szabályozták.

Az egy hét elteltével, a kocsit elejét Párizs felé fordítva, Belgiumban különösebb megállást nem terveztünk, csupán Brüsszel főterét és a világhírű Maneken Pis szobrot akartuk megnézni. Belgiumi tartózkodásunk a tervezettnél mégis két órával tovább tartott, mivel ennyi ideig keresgettük a belga-francia határon a számtalan, szinte kilométerenként található határátkelőhelyek között azt a kis helységet (Halluin), ahol a francia vízum

szerint beléphetünk az országba. Nem vagyok rosszmájú, de jó lenne, ha a francia turisták például csak Pinkamindszentnél léphetnék át a magyar határt, hadd keressék a boldogtalanok a térképen, ha megtalálják!... Mivel nem akartam késő este Párizsba érnem, kénytelen voltam Lille és Párizs között az autópályát igénybe venni, ahol a 200 km-es szakasz használatáért pontosan az Autóklub tájékoztatójában meghatározott 14 frankot kérték. Az autópálya vonalvezetése, minősége és kis forgalma szinte pihentetően hatott. Olyannyira, hogy másfél óra után egy parkolóhelyen meg kellett állni egy feketét főzni, mert teljesen elálmosodtam. A parkolóhelyen mindenütt van pad, asztal, W. C., folyó vizes mosdási lehetőség és jó ivóvíz.

Párizsba a legnagyobb délutáni csúcsgorgalom kellős közepére csöppentem. A részletes várostérképen — amit még Hollandiában szereztünk — előre bejelöltük a szállodát, ahol előzőleg szobát foglaltunk, és megterveztük az odajutási útvonalat. Feleségem kitűnő navigátornak bizonyult, csak úgy pattogtak az egyenesen, jobbra, balra vezényszavak, de őszintén szólva, másképpen ezt nem is lehetett volna megoldani, mivel az óriási forgalomban az utca-névtáblákat is figyelni, meg vezetni egyszerűen lehetetlen lett volna.

Az utcák — elsősorban a főútvonalak — igen szélesek és legtöbbször egyirányúak. Nem ritka a 4—5 sáv szélességű egyirányú utca, amelyekben a jobb szélső sáv az autóbuszoknak, taxiknak és a megkülönböztetett járműveknek van fenntartva. Ide tévedni nem tanácsos, mert büntetést von maga után. A többi sáv azonban nincs felfestve. Mindenki ott közlekedik, ahol akar, illetve ahol tud. Bár elég sok a lámpa, a több sáv miatt nem mindig láthatók jól, ezért a lámpák megfigyelése fokozott figyelmet igényel.

Szerencsére a külvárosi szálloda előtt éppen volt egy szabad parkolóhely. A kocsit itt leállítottam, és — ötnapos tartózkodásunk alatt türelmesen guggolt ott... Okos döntésnek bizonyult, hogy a kocsit nem használtuk. Egyesek véleménye szerint ugyanis azért olyan nagy a forgalom a párizsi belvárosban, mert a sok kocsit körbe-körbe jár, és parkolóhelyet keres...

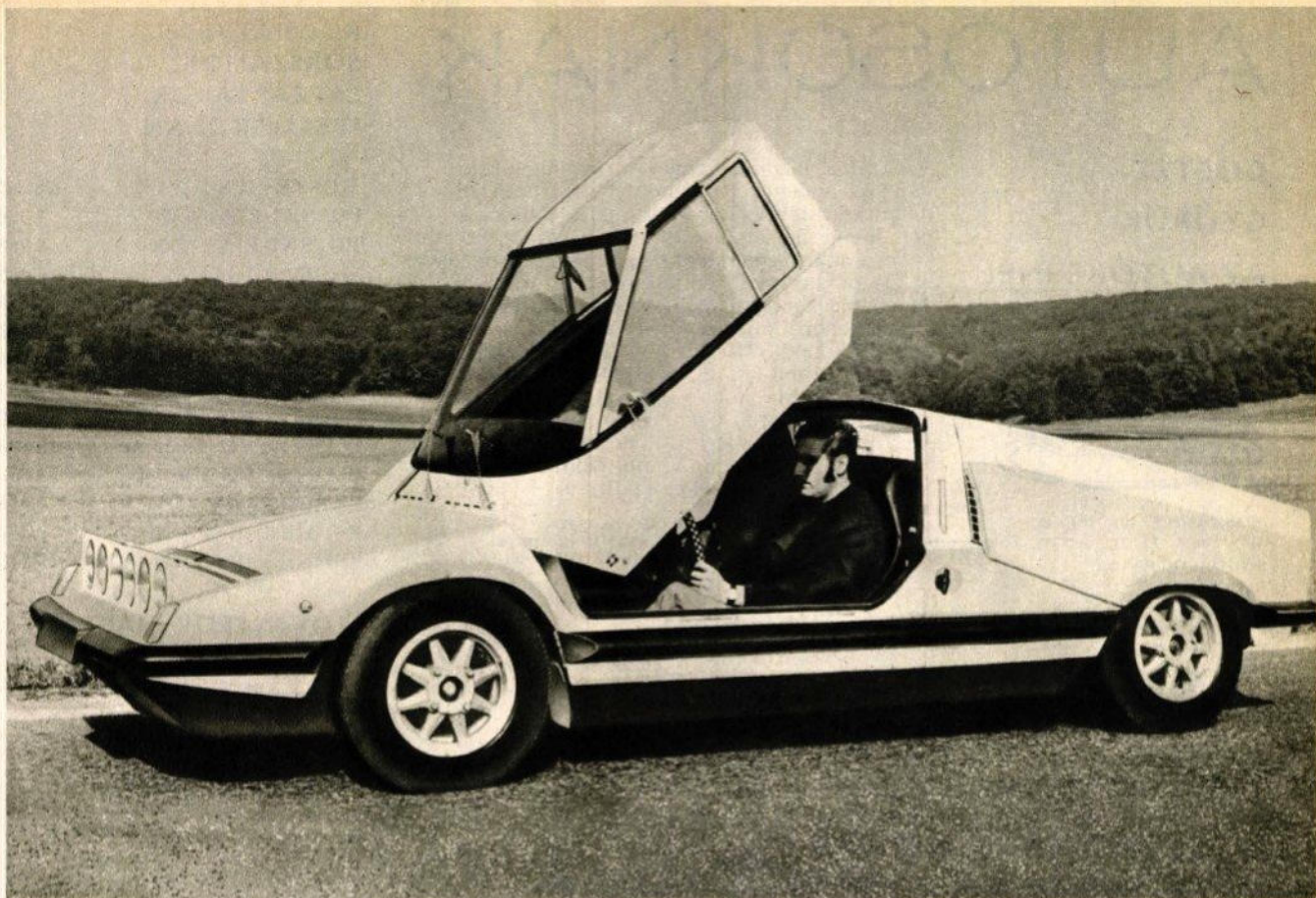
Sok helyen építettek és építenek parkológarázsokat, ahol mindig van hely; igaz, hogy némelyikben óránként 2—5 frankot is elkérnek. Sokféle típusú és korú járműveket lehet látni. Először azt hittük, hogy minden második, de később kiderült, hogy csaknem mindegyik kocsi sérült. A párizsiak, úgy látszik, nem is törődnek vele, csak az olyan mérvű sérülést javítják ki, ami a vezetést akadályozza. Igazuk is van. Talán másnap ismét megnyomják a kocsit, és kezdődhet a javítgatás elölről.

A franciák általában udvariasan vezetnek. Tisztelik a gyalogátkelőt és a gyalogost is. Ez abból adódik, hogy legtöbbször ők is gyalogosan közlekednek. Aki siet, metróról megy. A metró sűrűn jár és viszonylag elég gyorsan közlekedik. Megtalálható a legmodernebb gumikerékű szerelvény és a hőskorból fennmaradt ócska „vicinális” is. Az átszállásnál a nagyobb szintkülönbségeket lifttel lehet megtenni, de utaztunk legalább 20 m hosszú mozgó járdán is. A levegő mindenütt igen áporodott, kissé csatornászagú. A reggeli és esti csúcsgorgalomban véleményünk szerint ez alig elviselhető.

A hatodik nap reggel szemerkélő esőben pakoltunk be a kocsiba. Párizsból kitalálni a részletes térkép alapján nem volt nehéz. Csak egyre kellett vigyázni, nehogy a Párizs—Lyon autóútra tévedjünk, mert ott sokat kellett volna fizetni. A város központjától még 20—25 kilométerre is teljesen egybefüggő településen haladtunk keresztül, így a tervezett sebességet sem tudtuk tartani.

Bessenyei Gábor

(Folytatjuk)

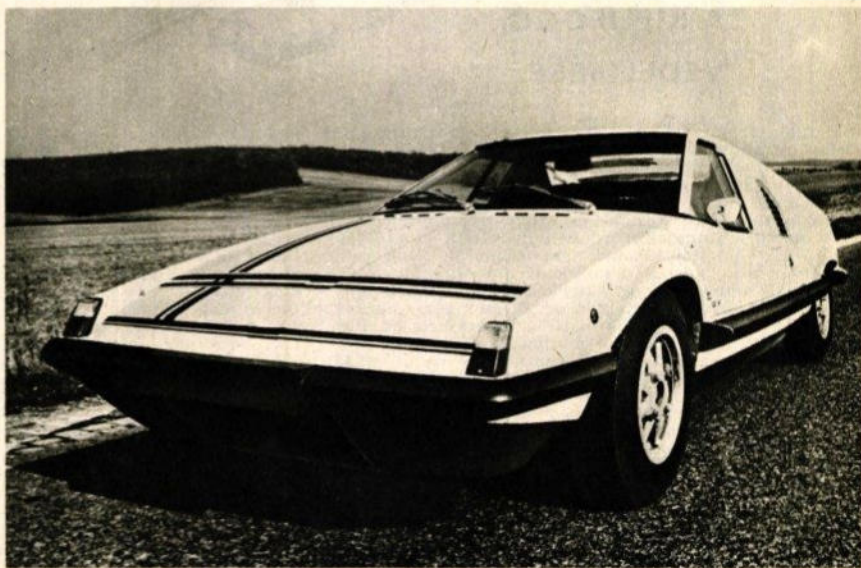


Képes

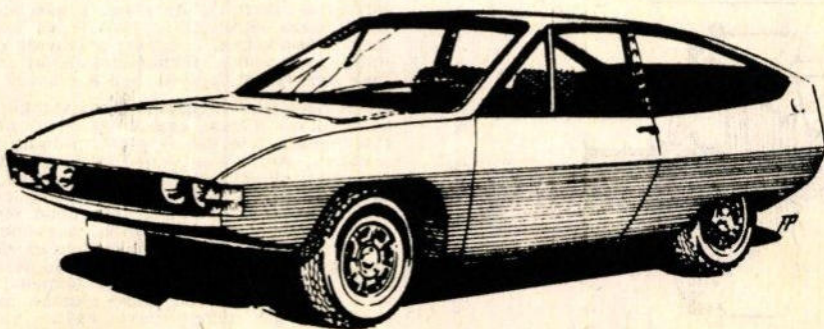


híradó

Most kaptunk képet a Motokov Sajtóosztályától erről a Skoda S 110 GT prototípusról, amelyet lapunk múlt évi 22-es számában mint a Párizsi Szalon egyik érdekességét említettünk. És tekintettel arra, hogy még mindig csak prototípus, a motorra vonatkozó adatokon kívül — 1107 cm³, 6000 f/p-nél 80 lóerő — más technikai ismertetőt most sem igen tudunk írni a láthatóan ötletes modellről



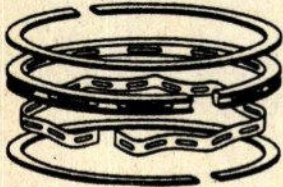
„Az újdonságok most keletről jönnek” címet adtuk legutóbb egyik cikkünknek, amely az Interpress Autóklubok Ipari Bizottságának moszkvai tanácskozásáról számolt be. Nos — igaz, egyelőre még csupán rajzon —, itt megint csak szerepelhet egy újdonság keletről. Az ábrát azonban elég hivatalosnak tekinthetjük a lengyel autóipar tervezett újdonságáról, a Polski-Fiat 125 P Coupéról... A műszaki adatokkal viszont még itt is adósak maradunk



AUTÓSOKNAK

KOCSIÁTVÉTELI
SORSZÁMOK
LAPZÁRTAKOR,
FEBRUÁR 28-ÁN

GOETZE- GYŰRŰK AZ AUTÓKERNÉL



MOSZKVIC 407, 408, 403
alapméret, I., II., és III. túlméretben
SKODA OCTAVIA
I. túlméret
SKODA 1000—MB
alapméret és I. túlméret
FIAT—500
I. túlméret
FIAT I—600—D — ZASTAVA—750
I. túlméret
FIAT—600
I. túlméret

Azokról a bizonyos rugós dugattyúgyűrűkről van szó, amelyeket az elmúlt évek során annyian kerestek és keresnek ma is, amikor kopott hengerű motorjukat — és pénztárcájukat — meg akarják menteni még a hengerfűrástól, az új dugattyúk beépítésétől. Nos, miután a Mogürtön keresztül konszignációs raktár létesítésére megállapodás jött létre, amelynek értelmében az NSZK-ban levő Goetze-gyár termékeiből komplett gyűrűkészleteket hoz forgalomba az Autóker — úgy véljük, sok autós-nak lehetnek segítségére.
Az Autóker Budapest IX., Ráday u. 31. alatti raktárából jelenleg az alábbi típusokhoz tudják a Goetze-készleteket szállítani:

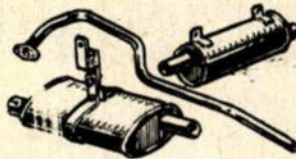
FIAT—1500, POLSKI-FIAT 125
1500-as motorhoz I. és II. túlméret
1300-as motorhoz I. és II. túlméret
FIAT—850
I. túlméret
FIAT I—850 COUPE
I. túlméret
FORD TAUNUS M—15
I. túlméret
FORD TAUNUS M—20
I. és II. túlméret
FORD TAUNUS M—17
I. és II. túlméret

MOSZKVIC	28 207
POLSKI-FIAT-1300	7 620
POLSKI-FIAT-1500	2 788
SKODA	26 430
TRABANT Limousine ...	37 580
TRABANT Kombi	4 891
TRABANT Hycomat	641
VOLGA	797
WARTBURG Limousine	17 720
WARTBURG de Luxe ...	13 889
WARTBURG Tourist ...	1 859
ZAPOROZSEC	4 506
ZSIGULI (Budapest)	9 382
ZSIGULI (Debrecen)	5 576

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

MÁRC. 8., szerda	Debrecen
Szentlőrinc	Dunaföldvár
MÁRCIUS 12.	Dunaújváros
Baja	Miskolc
Balassagyarmat	Mohács
Békéscsaba	Nyíregyháza
Debrecen	Orosháza
Kalocsa	Szeged
Miskolc	Szigetvár
Nagykőrös	Szolnok
Nyíregyháza	Tatabánya
Pápa	MÁRCIUS 26.
Pécs	Debrecen
Siófok	Erd
Szeged	Kecskemét
Szombathely	Komárom
Tata	Miskolc
Veszprém	Monor
Zalegerszeg	Nyíregyháza
MÁRC. 13., hétfő	Szarvas
Dabas	Szeged
MÁRCIUS 19.	Zalaszentgrót
Barcs	ÁPR. 1., szombat
	Keszthely

MIT AJÁNLANAK VEGYÉSZEINK A KIPUFOGÓ VÉDELMÉRE



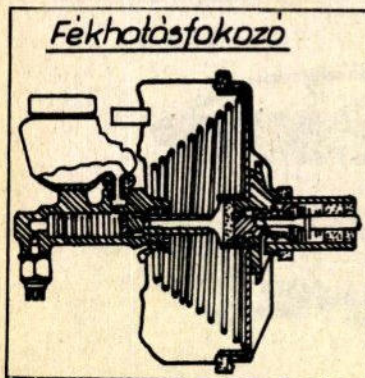
Lapunk február 6-1 számában kérdésként tettük fel e címsor mondatát — és nagyon örültünk annak a február 11-én keletkezett levélnek, amelyet Európa legnagyobb vegyigyára, a Farbenfabriken Bayer magyarországi műszaki képviselőtől az Importtrade Kft-től válaszként kaptunk. Ez ugyanis nemcsak gyors, hanem pozitív válasz, amely azt tudatja, hogy a megfelelő védőfesték-rendszert a Bayer-cég know-how-ja alapján a hazai Budalakk Festék- és Műgyantagyárban kifejlesztették.
Nos, azóta a Budalakk érdekelt gyáranak vezetőivel is beszéltünk a védőfesték autójavító-ipari alkalmazásának lehetőségeiről, és az mindenesetre tisztázódott, hogy most már nem a vegyészeken múlik az autoállomány rendkívül gyorsan pusztuló kipufogódobjainak védelme, vagyis tartósságuk idejének lényeges növelése.
Az említett levél — amely a védőfesték alkalmazásának technológiáját ugyancsak ismerteti — beszámol azokról a vizsgálatokról is, amelyeket a Bayer-cég a kipufogódobokkal végzett. Idézzünk a megállapításokból:

„Vizsgálataink szerint a kipufogódobok üzem közben háromféle igénybevételnek vannak kitéve. Egyrészt a járművek állásakor a kipufogó-rendszerben képződött kondenzvíz üzem közben elpárolog és betűről támadja meg az anyagot. Ez ellen csak az adna megfelelő védelmet, ha a teljes rendszert saválló acéلبól készítenék. Ez azonban felesleges, mert az egyéb igénybevételek — a váltakozóan nagy hőmérséklet és a nagy hőmérsékletnél jelentkező közvetlen víz- és sólé-felcsapódások — olcsóbb eljárással is semlegesíthetők. Méréseink szerint személygépkocsik esetében maximálisan 500 °C keletkezésével számolhatunk. Ennek megfelelően a speciális fémmel pigmentált, szilikongyanta alapú festékrendszer ajánlható, és ezt fejlesztették ki a Budalakk Festék- és Műgyantagyárban...”

Mi pedig ezek ismeretében most már reméljük, hogy a hazai autójavító ipar igyekszik kiaknázni ezt az adottságot.

EGY AUTÓRONGS

tulajdonosa azt kérdezte a napokban: hová és hogyan tudná elszállítani régi kocsijának megmaradt alvázat, mert azt sem az Autóker használtautó-telepén, sem a Melléktermék- és Hulladékhasznosítási Tröszt (MEH) telepein nem hajlandók tőle ingyen sem átvenni. Ez valóban így van! Kérjük tehát az érintettek választát; mit tegyenek azok, akiknek hasonló gondjaik akadnak?



Fékezéskor a féktuskókat dobfelek esetén a kerékdobhoz, tárcsafék esetén a tárcsához szorítjuk. Az ehhez szükséges erőt a vezető, lábának fizikai erejével hozza létre. Ez az erő kifejtés kiskocsiknál nem is jelent problémát. Annak érdekében, hogy ezt a láberőt csökkentse, már a középkocsikat is mind gyakrabban fékhatásfokozóval látják el. A vezető itt a fékerőnek csak egy részét fejtí ki, így a fékezés igen könnyűvé válik.

A leggyakoribb megoldás a hatásfokozó és a főfékhenger összeépítése. A hatásfokozó főrésze egy 20—25 cm átmérőjű membrán, melynek belső — a főfékhenger felé eső — oldala mindig a motor szívócsőjével áll összeköttetésben. Amikor a vezető a fékpedált megnyomja, mindenképp a főfékhenger dugattyúja mozdul el. Ezzel egyidejűleg működésbe lép a hatásfokozó vezérlőszelvény is, amely által levegő lép be a membrán külső oldalán, és azt a főfékhenger irányában elnyomja. Ez azért lehetséges, mert a külső levegő nyomása mindig nagyobb, mint a membrán főfékhenger felőli oldalán a szívócsőben keletkező depresszió. Minél jobban nyomjuk a fékpedált, annál több külső levegő lép be, annál nagyobb lesz a hatásfokozó által kifejtett fékerő. A fékpedál elengedésekor a külső levegő útja elzáródik, a membrán külső oldalán megszűnik a nyomás, és a membrán a főfékhenger dugattyújával együtt visszatér kiindulási helyzetébe.

Hogy jobban menjen a tanulás...

Legutóbb az AM csak hírt adott arról, hogy átadták rendeltetésének az AFIT modernizált Központi Műszaki Oktató Bázisát. A február 10-i ünnepség során Csillag László, a Bánki Donát Ipari Szakmunkásképző Intézet igazgatója méltatta az AFIT területén dolgozók továbbképzését, valamint az Intézet ifjú tanulóinak oktatását nagymértékben elősegítő központ fontosságát.

Kétféle tanfolyamról beszélhetünk: a szakmunkások általános műszaki továbbképzése jelenti az egyik fő csoportot, míg a másik csoportba a külföldi autógyárak előadói által tartott speciális típusismertetések, az úgynevezett vevőszolgálati tanfolyamok sorolhatók.

Az utóbbi három évben az AFIT területéről 295-en vettek részt ilyen jellegű műszaki továbbképzésen és 774 dolgozó volt vevőszolgálati tanfolyamokon. És itt jegyezzük meg, hogy ez idő alatt a külföldi gyáraknál, vállalatoknál 1015-en vettek részt a különféle autótípusok javítását, gondozását ismertető továbbképzéseken.

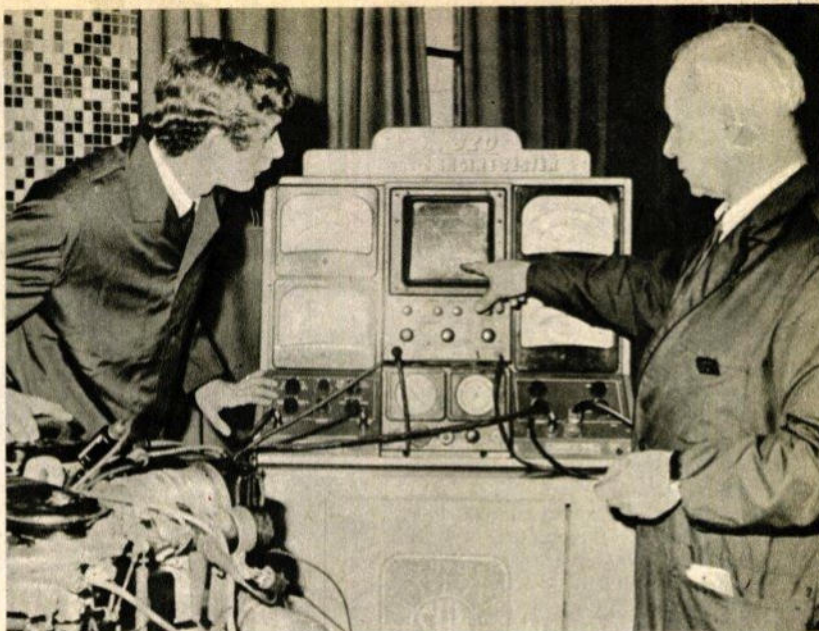
Az általános oktatás tárgyát képezi többek között a gépkocsi diagnosztikája, az üzemanyag-berendezések vizsgálata, a korszerű autóvillamosítás és az autófényezés. Ezekben a témakörökben az ország legkiválóbb szaktekintélyei — például a Budapesti Műszaki Egyetem, a Kötuki, a Budalakk és más intézmények, vállalatok munkatársai — tartanak előadásokat.

Az Autó—Motor még 1970-ben méltatta ezt a korszerű oktatási bázist, amelyre mintegy félmillió forintot áldozott az AFIT.

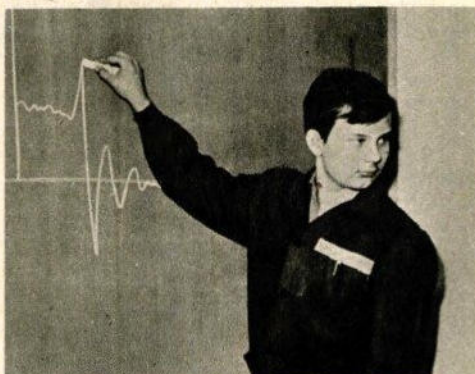
Ma legalább kétmillió forint értékű képviselő műszerek, berendezések, modellek, metszetek és más oktatási anyagok állnak az esztétikailag is igen nívós továbbképzés rendelkezésére.

A jövő terveiből: az automatikus sebességváltók, szervokormányok, szervofékek rendszerének ismertetése, továbbá az egyes típusokra (Trabant, Wartburg, Skoda, Polski-Fiat, VAZ—2101, Volga—24, Fiat-család és Mercedes) vonatkozó tanfolyamok magyarországi rendezése. Az ehhez szükséges eszközök, oktatóanyagok részben a gyárak segítségével, részben az AFIT beszerzései folytán már rendelkezésre állnak.

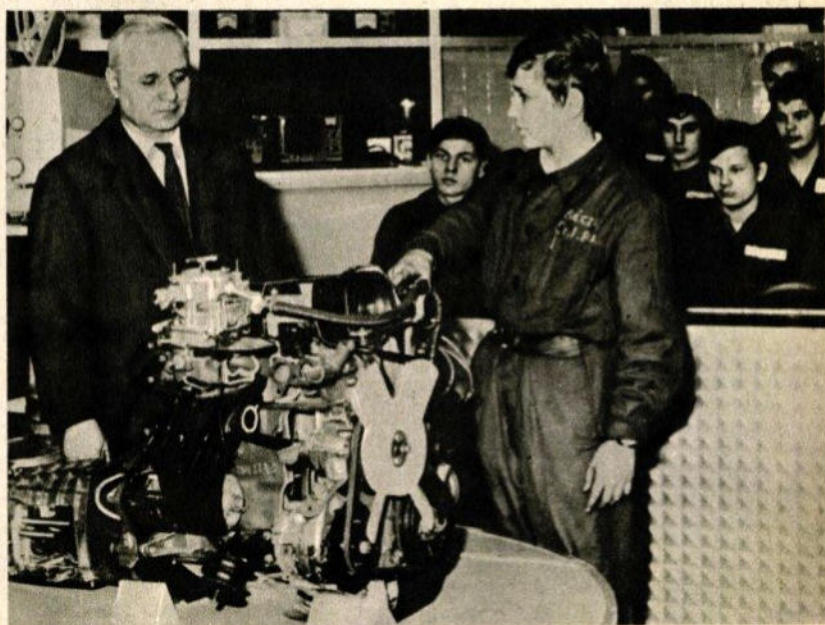
Varga Ferenc



Nem szégyen bevallani, hogy eddig elég kevés helyen juthattak nálunk a fiatalok ilyen és ehhez hasonló vagyont érő vizsgálóműszerek közelébe. És itt a műszerek közelében lenni azt is jelenti, hogy meg kell tanulni mindazt, amit ezeknek az univerzális berendezéseknek ügyes, célszerű használatával a korszerű autójavítás megkíván, megkövetel. És ebben az oktatóközpontban a lelkes házigazda, Barcza Gyula elektromérnök szívügyének tekinti, hogy tanítványai a szakma valódi mesterei legyenek. Sok évtizedes gyakorlata, fáradhatatlan szervezői munkája, kiváló képzettsége mind-mind hozzájárul ahhoz, hogy ebben az iskolában sokat és szívesen tanuljanak



Az elmélet és a gyakorlat párhuzama valósul itt meg minden órán, minden tanfolyamon. Az elektronika, az oszcilloszkóp sokak előtt rejtélyes jelzésein ugyancsak rövid idő alatt igazodnak el a fiúk, akik egy másik órán például a Zsiguli-, vagyis a VAZ-motorról tanulnak, felelnek. És bizony sokezer autós várja, hogy jól megtanuljanak minden szerelési fogást...



Sok-sok kérdés vár még válaszra a Zsiguli-témakörből. Így például a „Lada” névről is el kell mondani valamit. Azt már említettük a legutóbbi cikkemben, hogy a szovjet külkereskedelmi vállalat, az *Avtoexport* prospektusain — így a külföldi kiállításokon és a sajtóban is — újabban a VAZ, illetve a Lada jelzés kezd szerepelni. Magyarázatként elég talán annyi, hogy egy régi-régi volgai hajó, a legendás Sztjepan Razin vitorlása *Lada* vagyis, „*ljada*” néven kapott helyet a történelemben. Ennek a névnek leírása, kiejtése nemigen okoz gondot a világ egyik nyelvén sem. És aki már megnézte a Zsiguli-feliratot is viselő kocsik színes jelvényét, azon felismerheti a stilizált vitorlášajót...

A címben látható „Lada” szó már annyira hiteles, hogy ugyanilyen lendületes betűkkel találjuk azt a gyári, illetve moszkvai kiadványokon. Azok egyikéből másoltuk ide.

Persze, jól tudjuk, hogy a sok-sok kérdés között nem ezen van a legnagyobb hangsúly. Akiknek már megvan a kocsijuk, azok inkább annak karbantartásáról, szerviz- és javítási dolgairól akarnak többet, illetve mindent tudni. Akiknek még nincsen Lada autójuk, de arra várnak, azok érthető módon arra kíváncsiak, hogy mikor kerülnek sorra. Ennek a sokezres csoportnak másik része viszont már tudja, hogy a közeli napokban hozzájut a kocsihoz, de azt nem tudja, hogy éppen akkor lesz-e olyan színű, amilyent nagyon-nagyon szeretne.

Ezekre a kérdésekre — bár a színválasztás korlátozott lehetőségeiről irtunk már — rövid időn belül várhatunk részletes tájékoztatót, hiszen úgy tudjuk, hogy ennek összeállításán már javában dolgoznak a Merkurnál.

Újabban pedig a kérdezők egy része már az iránt érdeklődik, hogy hírért követően mikor érkezik hozzánk a Lada kombi-változata, tehát a VAZ-2102. És annak ellenére, hogy formailag nem tér el az olasz 124-es kombitól, ugyancsak sokak kíváncsága, hogy mutassunk be róla képeket.

Sajnos — noha a múlt év vége felé már szalagra került ez a modell is — mi olyan információt kaptunk, hogy nálunk ebben az évben még nem fogják árusítani. Nagyon reméljük viszont, hogy ebben az évben korrekt módon sikerül rendezni a már eladott VAZ-2101-es *Limousine* kocsik vevőszolgálati problémáit. Oly módon, hogy akiknek bármilyen jogos panasza volt, van, vagy adódhat, az segítőkész partnert talál az AFIT vevőszolgálati hálózat minden állomásán. Olyan partnert, aki minden intézkedésével, minden szavával, tanácsával érezteti, hogy segíteni kíván, és nem arra keres ürügyet, miként rázza le azt a kocsitulajdonost, aki pedig a vételár egy részét az úgynevezett garanciális költségekre fizette be...

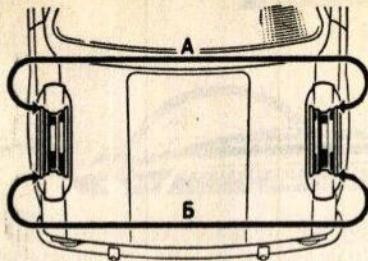
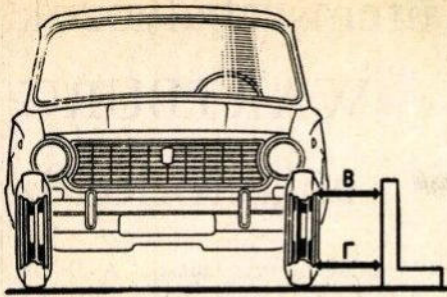
Persze, amikor az utcákon, az or-

a ZSIGULI-ról vagyis a *Lada*-ról

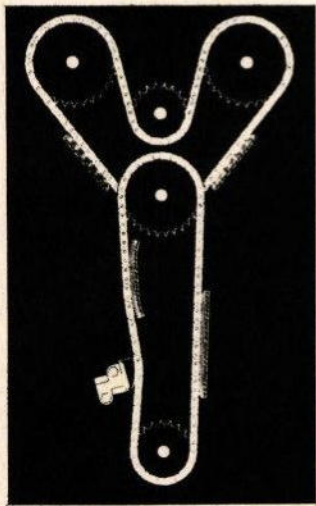


A VAZ-2102, vagyis a Zsiguli-Lada kombi-változata. Látható eltérés nincsen a 124-es Fiat és a szovjet gyártmányú kombi között, mert az, hogy annál a padlólemez erősebb és a talajszint valamivel magasabb, nem tűnhet fel egy képről. Az sem, hogy ezeknél a kombiknál a tengelykapcsolót is megerősítették, illetve megnövelték a tárcsák átmérőjét. Ez ugyancsak indokolt, hiszen egy kombi-változatnál az erőátviteli szerkezet fokozott terhelésére lehet számítani

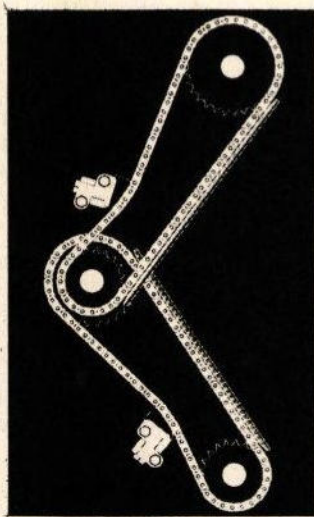




Ezek a rajzok ugyan megtalálhatók a VAZ-2101 magyar nyelvű kezelési könyvében, de talán nem felesleges, ha lapunkban is közöljük. És idézzük onnan, hogy: „Az első kerekek gumibroncsának gyors kopása és egyéb rendellenes tünetek esetében ellenőrizendő a kerékösszetartás és a kerékdőlés”. A rajzon megjelöltek a mérési pontokat, utalnak a terhelésekre is, de az erre vonatkozó utasításokat — részben attól eltérő adatokat — tartalmazza az AFIT körlevele, amelyről írunk ebben a cikkben. Természetesen annak értelmében kell végezni az ellenőrzést, a beállítást.

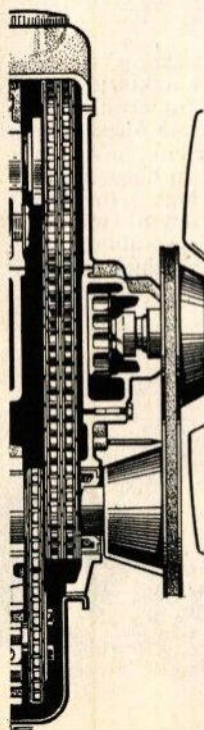
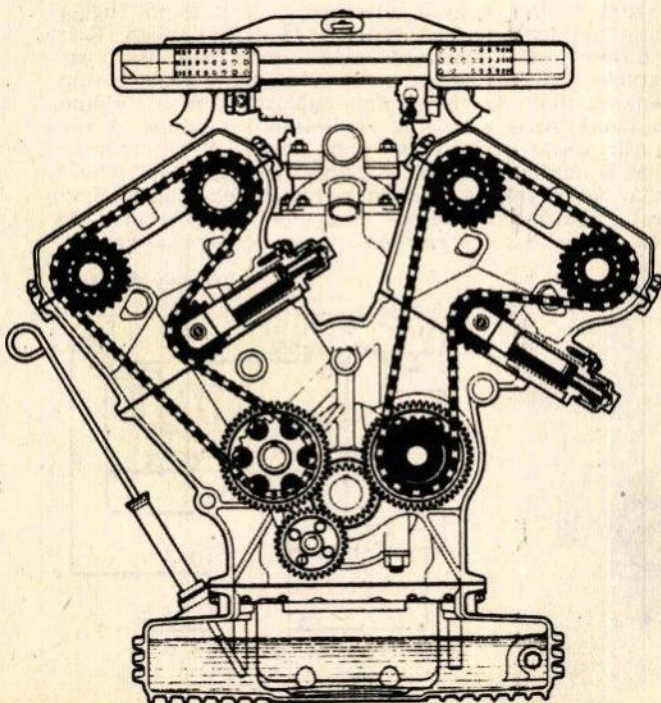


Es beszéljünk a VAZ-motorok OHC-vezérléséről. Ennek korszerűségét nem is vitatja ma nálunk senki; azt azonban már kérdezték, hogy miért nem a bordázott műanyag-szíjat alkalmazták itt. Erre válaszként csak annyit, hogy mások sem használnak minden új típusú motorhoz műanyag szíjat. És itt mindjárt két rajzon bemutatjuk, hogy a 4,2 literes új Jaguar-motort — bal oldall ábra —, illetve az új 2000-es Rover motorját milyen hosszú fémlánccal, illetve lánccokkal vezérik az angolok



Ez pedig a híres olasz Fiat Dino sportkocsi hathengeres V-motorjának vezérlési vázlata. És talán felesleges mondani, hogy lánccal és nem bordázott műanyagok futnak a bonyolult pályán...

1500-as BMW-motor lánccal vezérlése



szágutakon a sok színű Zsiguli-áradatot látjuk függően előzni vagy temperamentumosan vágatni a hegyek között, úgy tűnik, nemigen lehet velük probléma. Legfeljebb a lapunkban is már annyiszor célbavett futóműbeállítással, a lomhán működő lengéscsillapítókkal és ezek következményeivel: az idő előtti rendelkezés gumikopással.

Erről sokan beszélnek, és jó néhány kocsinál ez valóban jogos panasz. Ugyanolyan jogos panasz, mint azt kifogásolni, hogy a ragyogó szimfonikus zenekarban itt-ott hamisan játszik valamelyik hegedűs. A tárgyilagos kritikus természetesen ezt a hibát szóvá teszi, de nem csupán erről beszél, és nem mindig erről beszél, ha az együttes szerepléséről esik szó. A közönség soraiban hallgatva viszont úgy tűnik, szinte elszakad a ragyogó koncert, és inkább a hegedűs melléfogásáról sugdolóznak.

Nem akarjuk, hogy ez a hasonlat esetleg vitatéma legyen, és elismerjük, hogy más a vonó művésznének pillanatnyi rövidzárata, és más eset, amikor egy autóban találunk rosszul játszó alkatrészt, vagy az autószervezetekben találkozunk hamisan játszó emberekkel...

Nos, az AFIT Szolgáltatási Osztálya kiadott már egy utasítást a Zsiguli Vevőszolgálati Állomások részére. Ebben megtalálható minden olyan tudnivaló, amely a futóművek javításával vagy alkatrészeinek cseréjével kapcsolatos. „Technológiai megjegyzések” címen az is benne van, hogy:

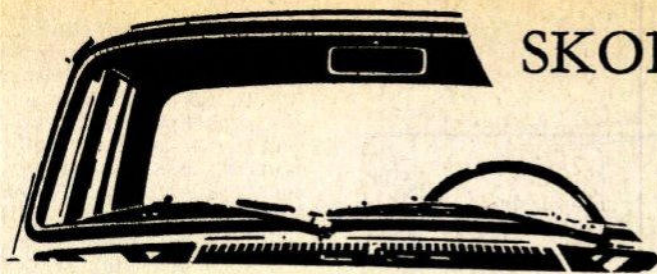
— A keresztlengőkar tengelyét csak statikusan terhelt állapotban lehet szerelni. A statikus terhelés 320 kg. (Utásoknak megfelelő terhelés + 40 kg csomagterhelés.) Megfelelő szerelés esetén a statikusan terhelt gépkocsinál a mellsőkerék dőlésszöge $0^\circ 23 \text{ perc} \pm 20'$, az utánfutási szög értéke $4^\circ \pm 30'$.

— A kerékösszetartás és dőlés ellenőrzését ugyancsak a statikus terhelés mellett kell végezni, előtte azonban a gumibroncsok levegőnyomását 1,7 att-ra, hátul 1,8 att-ra kell beállítani — amennyiben az eredetileg felszerelt gumikkal fut a kocsi.

— A kerékösszetartás értéke, a kerék szimmetrikus állása mellett $3 \pm 1 \text{ mm}$. Az aláfördülési szög értéke a külső fordulási ívnél 30° , míg a belsőnél $39^\circ \pm 1'30''$.

Úgy tartjuk: ha mindegyik kocsinál elvégzik a lelkiismeretes futóműbeállítást vagy javítást, akkor nem sok kifogásolnivalója marad a kritikusnak, a kocsi tulajdonosainak. Márpedig nem kétséges, hogy megoldható problémáról van szó, mint ahogyan megoldották a 407-es Moszkvicsnál, a 353-as Wartburgnál, és — bár nagyon hosszú idő után — reméljük, most ugyancsak megoldódik a Polski-Fiatok, no meg a Lada-kocsik futóművének kifogástalan beállítása is a mi szerveinkben.

Liener György



SKODA ütemszabályozók WARTBURG ablaktörlőhöz

Innen is, onnan is kaptunk hírt arról, hogy az ablaktörlő motorjához ütemszabályozót kapcsolnak. Ezzel a törölőlapát lengési ütemét a szélvédőre hulló eső szaporaságához mérten állítják be.

Az ablaktörlő eddig is megtette a kötelességét, és igen erős záportól eltekintve, esőben-havazásban biztosította a jobb látást a jármű vezetője részére.

Nem is ebben van a hiba. A bosszúság akkor jelentkezik, ha menet közben csak cseppekben hullik az eső, vagy akkor, ha ködszítálás, esetleg csak ritka eső finom cseppekkel lepik el a szélvédő-üveg felületét. Ha ilyenkor késlekedünk az ablaktörlő bekapcsolásával, pár másodperc alatt a kilátás bizonytalan lesz, az út és minden tárgy kontúrja elmosódottá válik. Így nem lehet vezetni. Meg kell indítani az ablak törlését.

A törölőlapát egyszer-kétszer végigsimítja az üveglap felületét. A kilátás azonnal kitűnő, de utána a lapát majdnem száraz felületen jár. A motor erőlködik, a lapát gumicsíkja kopik.

Talán még nem is ez az egyetlen kivetnivaló. Inkább az a kellemetlen, hogy a tiszta látómezőben a vezető szeme előtt aránylag gyors ütemben leng a törölőlapát ide-oda. Zavarja a vezetést.

Erre már régen rájöttek. Sok törlőmotort ezért kétsébségűre készítettek: sűrű esőben gyorsabban, gyenge esőben lassabban leng a törölőlapát. Még ez az ütemlassítás sem felel meg azonban a mai közlekedési viszonyoknak, amikor a vezető figyelmének legcsekélyebb elvonása is katasztrófát okozhat. Ezért bukkan fel a piacon számos, mindenekelőtt transzformátoros ütemszabályozó szerkezet.

Hazánkban sokan járnak Wartburg-353 kocsival, amelyen kétsébségű ablaktörlő van. Wartburg kocsik részére még nem hozott ki a gyár ütemszabályozót. Ezért megragadjuk az alkalmat, hogy NDK-beli testvérünk, a „Strassenverkehr” közleményét ismertessük, amelyben olvasójuk, Siegfried Fischer leírja, miként szerelt egy Skoda S-100 részére készült ütemszabályozót a 353-as típusú Wartburgjára.

A fényképen látható Skoda ütemszabályozót a szerelvénylap jobb sarka és a kocsis ablakmosó-ablaktörlő kapcsolója közé szerelte fel. Egy 16,5 mm átmérőjű lyuk a szerelvénylapon, és két bevágás a kapcsoló füleskötése részére képezi az előkészítést. Beszerzendő még egy 4 mm vastag alátétgyűrű az ütemszabályozó húzógombja alá, hogy ne álljon ki nagyon a szerelvénylappól, továbbá egy billenőkapcsoló, amelyet úgy kell szerelni, mint a kocsifűtés motorkapcsolóját. Az ablakmosó-ablaktörlő vezetékei, áthelyezve az ütemszabályozóra továbbra is változatlanul használhatók.

Az ütemszabályozó bekötését a rajz mutatja. A 31b és az 54d vezetékeket a billenőkapcsolóra kell kötni, hogy a két csatlakozás összeköthető, illetve egymástól elválasztható legyen. Az ütemszabályozó részére külön pluszcsatlakozást kell készíteni egy darab vezetékkel, amelyet a rajz szerint legcélszerűbb a tüzelőanyagállást mutató műszerről elvezetni.

Az ütemszabályozó csatlakozásai a Skoda-gyártmányok jelzéseit viselik, amelyek nem egyeznek a Wartburg-szerelvényekével. A kétféle jelzés a következőképpen azonosítható:

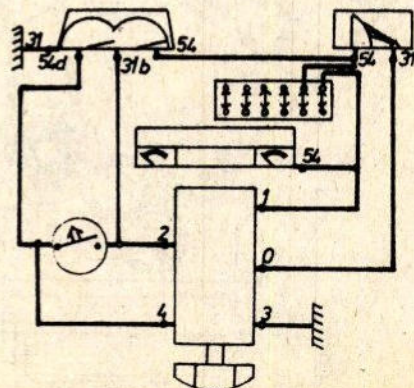
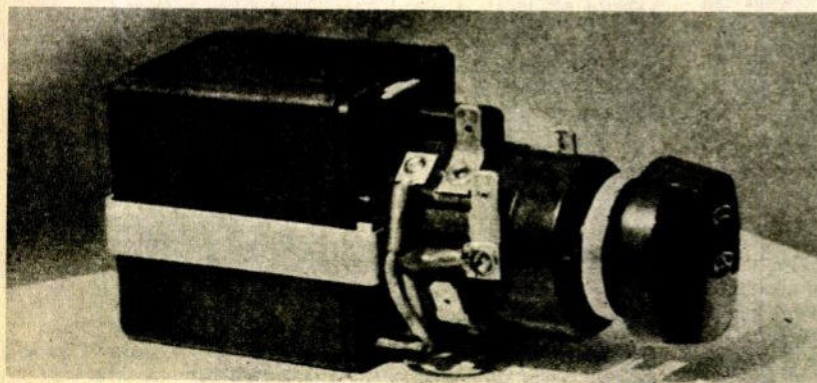
A Skoda ütemszabályozó Az NDK-szabvány szerinti jelzések és vezetékszínek:

1	54 (kék-fekete)
2	31b (fekete)
3	31 (barna)
4	54d (fekete-fehér)
0	31 (fekete-zöld)

A Skoda ütemszabályozó gombjának megnyomásakor működésbe lép az ablakmosó szerkezet. Az első kapcsolási helyzetében az ablaktörlőt állandó ütemben lehet járatni és a billenőkapcsolóval a lassú vagy a gyors mozgását beállítani. Ennek alapja az, hogy gyors menet esetében a 31b csatlakozáson keresztül a törlőmotorok állórészében nem minden tekercsbe jut áram. Az állórész mágnesezője ezért gyenge, és gyors forgásra kényeszerűl a motor. Ha a billenőkapcsolót zárjuk, akkor az 54d csatlakozáson keresztül a törlőmotorok állórészében póttekercsbe jut áram. A mágnesező erősebb lesz, és ezért a motorok lassabban forognak.

Az ütemszabályozó tranzisztoros szerkezet. Húzógombjának egyes állásaiban ellenállás kapcsolódik a vezérlő áramkörbe és percenkénti 20, 10, illetve 5 lengéssel lassan törölnek a lapátok. Az ütemszabályozót úgy szerkesztették meg, hogy a billenőkapcsoló állásától függetlenül mindig juttat áramot az 54d csatlakozásra. Ezért a törlőmotorok ütemszabályozás közben csak lassan járhatnak. A tranzisztoros szerkezet a kapcsológomb mindenkor állása szerint áramimpulzusokat ad a törlőmotoroknak. Azok a lapátok végállásából indulnak. A végálláskapcsoló egy törlés után megállítja a forgórészt. Csak újabb impulzusnak engedve töröl ismét egy lengéssel a berendezés. A fenti ütemszámok tehát ugyanannyi áramimpulzusnak felelnek meg, amelyeknek számát éppen a tranzisztoros szerkezet vezérlése szabja meg.

Tömösy M. Jenő



Aki elkezd olvasni az alábbi sorokat, hamar felismerheti, hogy a tényként említett jelenségek, az ügyesen fogalmazott érvelések között szabályos hirdetést olvasgat. Igen, az európai autógyártás első helyére került Fiat reklámszövege ez, amely most számos világban helyet kap. Mi nem a Fiat Művek kívánságára és — talán felesleges hangsúlyoznunk — nem is hirdetési céllal ismertetjük ezt az autózás mai problémáit elemző kis tanulmányt. Azért ismertetjük, mert gondolatébresztő módon foglalkozik az autózás, az autotechnika — már nálunk is időszerű — kérdéseivel.

Evtizedeken keresztül az ember alkalmazkodott az autóhoz. Most a Fiatnál az autó alkalmazkodik az emberhez.

Az elmúlt 70 esztendő során az autó mind jó, mind rossz értelemben megváltoztatta életünket.

Mi lett jobb?

Az autó nagyobb mozgási szabadságot ad.

Rugalmasabbak lehetünk a lakóhely választásánál.

Az ipar kitelepülhetett a városoktól. Újonnan feltárt területeken, új munkaadók álltak rendelkezésre.

Nem szükséges, hogy az autók egyre nagyobbak legyenek

Ma ott tartunk, hogy mennél nagyobb és nehezebb egy kocsi, annál több üzemanyagot kell menet közben elégetnie. Egyre nagyobb levegőszennyezettségnek lesz tehát az okozója. Ezenkívül korlátozott az útjainkon rendelkezésre álló hely. Mennél több az autó, annál kevesebb hely jut egy-egy járműre.

A probléma csupán az, hogy az emberek tulajdonképpen nem akarnak kis kocsit: annyi helyet és kényelmet követelnek, amennyi csak lehetséges. És az autógyárak általában a könnyebb utat választották: belül

Az autók legyenek mozgékonyabbak

Ha csak a nagyságot tekintjük, a kis kocsi mozgékonyabb, fordulékonyabb, mint egy nagy autó.

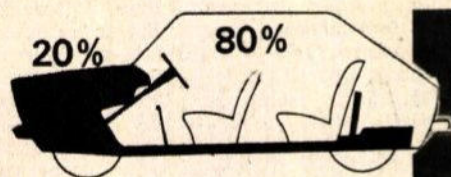
De ha balesetet, torlódásokat akarunk kerülni, nem elegendő kis kocsikat gyártani. A kocsik egymás előtt jobban ki kell, hogy térhessenek.

Nálunk, a Fiatnál ezzel kapcsolatban is volt néhány ötletünk. A 127 és 128 típusok menettulajdonságai jobbak, mint számos igen drága európai személykocsié.

Nem szükséges, hogy a kocsik motorja túl erős legyen

Egy nagy motor drága a vételkor és drága használat közben. Különösen, ha meggondoljuk, hányszor használjuk ki egyáltalán a teljes motorerőt.

Még fontosabb körülmény, hogy a motor teljesítményével a baleseti valószínűség is növekszik. Termé-



Új arányok

Megjavultak az életkörülmények vidéken.

Autóval jobban tudjuk szabad időnket kihasználni. Gondoljunk csak vissza, hol és merre jártunk az elmúlt öt évben! Lett volna-e erre lehetőség autó nélkül?

Mi lett rosszabb?

Útjaink túlszűkülték. Több városban egyre inkább akadnak, sőt megbénul a közlekedés, a parkolás szinte lehetetlen. A helyzet olyan kritikusává vált, hogy a hatóságok bizonyos területeknek az autóforgalom előli elzárását mérlegelik. A közlekedési balesetek, a halottak száma egyre nő. És egyes városokban a levegő szennyezettsége eléri az egészségre ártalmas mértéket.

Ezek a problémák azonban csak részben vezethetők vissza az autók számának rohamos növekedésére, gyakran inkább arra, amivé az autó lett: egy túl nagy, túl erős, túl kevéssé mozgékony közlekedési eszköz. Mivel azonban a kocsik száma nem fog csökkenni, magának az autónak kell megváltoznia. Azokat a problémákat, amiknek az okozója, maga kell, hogy segítsen megoldani.



által növelték a kocsikat, hogy megnövelték a külső méreteket. A Fiat cég elképzelése más: mi belül kívánjuk megnövelni az autót — 80% hasznos tér, 20% szerkezet —, anélkül, hogy megnövelnénk a külső méreteket. Ez ellentmondásnak tűnik, de lehetséges.

Mi, a Fiatnál a következőképpen jártunk el:

A Fiat-128 összméreteit tekintve kívül kisebb, mint a többi hasonló jellegű kocsi. Belül azonban tágasabb, mint más autó abban a kategóriában. Több helyet nyújt, mint például egy közepes nagyságú amerikai autó.

Az új Fiat-127 hasonló elvek alapján épült. Teljes hossza még 26 cm-rel kisebb is, mint a 128-asé, ennek ellenére a műszerfal és a hátsó ülés támlája közti távolság nagyobb, mint a 128-asnál.

A Fiat-124 vagy a 125-ös ezeknél természetesen nagyobb, de nem nagy kocsi. Belsőterük azonban ugyanolyan tágas, mint egy nagy kocsi. A 124-esben több a hely, mint számos európai „luxusautó”-ban. A 125-ös annyi helyet biztosít, mint egy nagy amerikai kocsi.

szetesen nem egyedül a motor miatt, hanem azért, amire egy erős motorral épített kocsi képes.

Amit az emberek kívánnak, az nem annyira egy erős motor, hanem inkább a jó gyorsítóképesség és a kielégítő átlagsebesség az autópályákon.

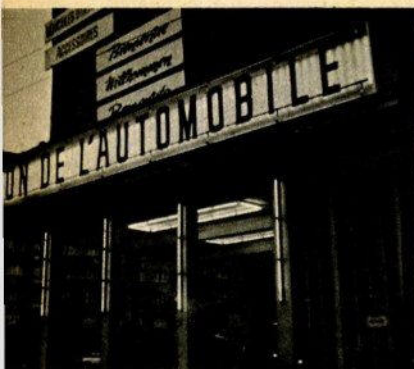
Ezt nyújtja a Fiat egy józan motorral.

A Fiat-128 például fürgébb, mint bármely más kocsi ebben a kategóriában. Jobban gyorsít, mint jó néhány nagyobb hengerűrtartalmú autó. Csúcssebessége 140 km/óra felett van, tartós utazósebessége 120–125 km/óra. Mindez annak ellenére, hogy motorja csupán 1116 cm³-es.

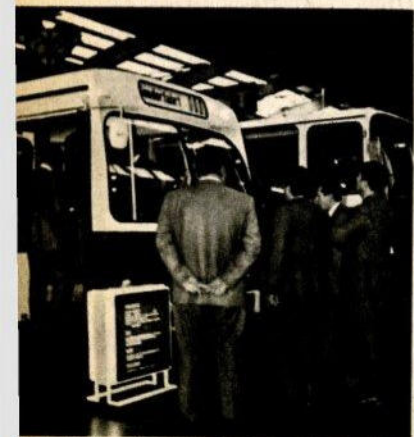
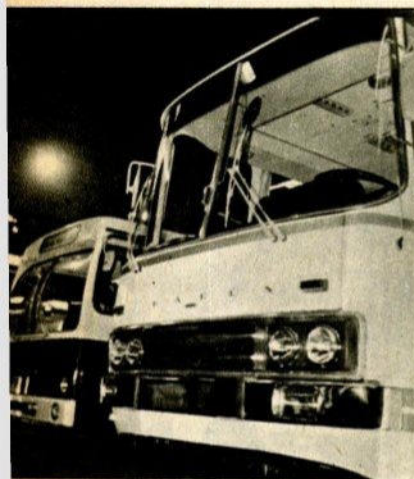
Alkalmazkodás az emberhez

Reméljük, megértették, amit mondani akartunk. Úgy véljük, itt az ideje, hogy az autó alkalmazkodjék az emberhez. Nem várjuk az emberektől, hogy amikor autót vásárolnak, az emberiség megmentését tartva szem előtt, saját vágyaikat mellőzzék. Úgy véljük, hogy a Fiat kocsik, amiket ma gyártunk, mindkét szempontnak megfelelnek: az egyénnek is, a közösségnek is.

IKARUSOK GENFBEN



A Genfi Szalon és az ottani magyar autóbuszok: a 250-es Ikarus, az Ikarus-Steयर modell és a most különösen sok érdeklődőt vonzó új „Standard” típus



Genfben ismét elérkezett az „országúti óriások” nagy találkozója. Ez évben mind a Vezérigazgatóság, mind a szaksajtó már régi ismerősként üdvözölte az Ikarus-Mogürt együttest, azaz elsősorban a három, rendeltetésében és megjelenésében ugyan teljesen különböző, de az Ikarus-márkát egységesen képviselő autóbusz.

Az elmúlt két évben Nyugat-Európában megismerték és megtanulták az Ikarus-gyár és a Magyar Vagon- és Gépgyár szupermodern motorgyárának és termékeinek, a Rába-MAN motoroknak márkáját és nevét.

Üzletileg is érdekes dolgok történtek az utolsó két év folyamán. Svédország modern sztrádáin és Stockholmban közel 100 Ikarus autóbusz közlekedik, ebből a legnagyobb mennyiséget a Svéd Államvasutak vásárolták. Az osztrák Steyr-céggel kooperációban készülnek azok az autóbuszok, amelyekből legutóbb az Osztrák Posta vásárolt. A nyugatnémet ügyfél pedig külön városi, az ottani szabványoknak megfelelő úgynevezett „Standard” autóbusz tervezésére kérte fel az Ikarust.

Az 1971. évi monte-carlói versenyen — mint arról ugyancsak beszámoltunk — elhoztuk a „Grand Prix”-t, a verseny Nagydíját az Ikarus-250 típusú, tárgyalónak kiképzett távolsági luxusautóbusszal. Év végén svéd kiállítás, svájci előszerződések.

Az elmúlt két év néhány nyugat-európai vonatkozású eseményét ragadtam ki. Természetesen ez idő alatt több ezerszámmra szállította a gyár városi és távolsági autóbuszait a Szovjetunióba, az NDK-ba és más baráti országokba.

Ilyen előzmények után jelentünk meg ismét Genfben.

A Genfi Autószalon több mint negyvenéves múltra tekinthet vissza. Eredetileg a személyautókat és haszonjárműveket együtt állították ki. Azonban a kiállítók és gépkocsik számának növekedése már évekkkel ezelőtt szükségessé tette, hogy a kiállítás anyagát megosszák. A személyautó-kiállítást minden év márciusában változatlanul megrendezik, de minden második év január-februárjában megtartják az autóbuszok, teherautók, speciálkocsik — egyszóval a haszonjárművek — kiállítását, amelyen részt vesz minden jelentős, teherautót vagy autóbust gyártó cég.

A Szalon méreteiről a „La Suisse” című svájci lap így számol be: „795 kiállító összesen 22 országot képvisel, több ezer tucat lóerő alszik 32 600 m² területen.”

Vessünk mi is egy pillantást a kiállításra. A legelegánsabb rész a Grand Palais, vörös szőnyegek borítják a járófelületet, középen élővirágokkal övezve, szökökút permetez. Itt találtuk a Leyland, Berliet, Fiat, Volvo és Scania cégeket.

A teherautók felépítménye általában minden nyugati cégnél alumínium. A teljes gördülő súly nem egy esetben meghaladja a 36 tonnát.

Jóformán minden cég kiállításáról külön beszámolót lehetne írni. Különösen impozáns volt a MAN cég kiállítása. Mercedesék teljes propagandagépezetüket az általuk gyártott városi-standard autóbusz népszerűsítésére állították be. Érdekes, hogy bárhol fordulunk meg kiállításon, legyen az Kairó vagy Monte-Carlo, a spanyol Pegaso cég mindig feltűnően szép autóbuszokkal jelenik meg; most is sok nézője akadt a világossárga-fehér kombinációjú, rendkívül mutatós luxus-autóbussznak.

Ebben a hatalmas mezőnyben viszont nekünk is rangos helyünk van már! Három kiállított autóbusszunk mindegyike a maga nemében külön-külön érdekelte a szakembereket. Helyileg a Steyr cég szomszédságában úgynevezett „sziget-stand” volt, amelynek nagy előnye, hogy minden oldalról körbejárható. Egyik oldalról először az Ikarus-Steयर kooperációban készült 7 méteres sárga autóbusz lehet megpillantani. Ennek külön érdekessége, hogy 150 lóerős motorja alkalmassá teszi a meredek hegyi utakra, amelyeken nagy előnyt jelent a busz jó fordulékonyasága is. Másik oldalról közelítve meg a Magürt—Ikarus standot, impozáns volt a nyugat-német megrendelő VÖV-szabványa szerint készült városi-standard autóbusz. Ennek testvérpéldányát próbálják ki jelenleg Hamburgban. Színe piros, lépcsője alacsony, minden berendezése a praktikus, könnyű és gyors utasáramlást szolgálja.

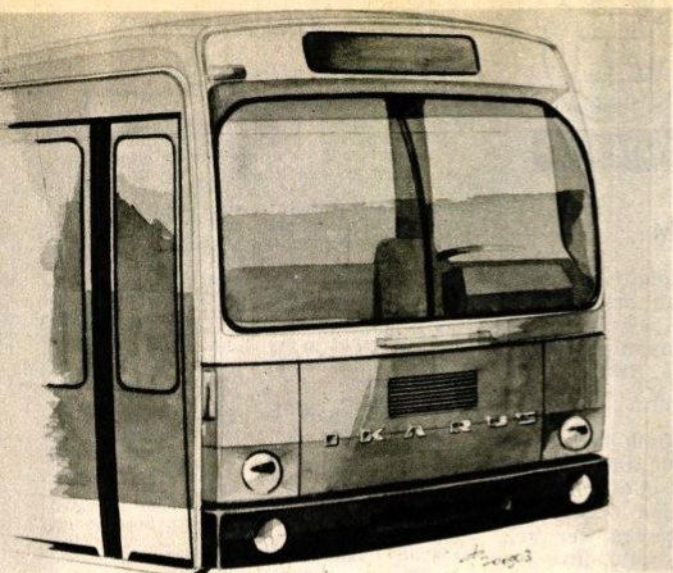
Végül, de nem utoljára szólunk arról a fehér-kék színkombinációval készült, rendkívül elegáns Ikarus-250 típusú távolsági luxus-autóbusról, amelynek egyik példánya, mint említettük, Monte-Carlóban volt „főszereplő”.

AVásárigazgatóság hivatalos kommunikációjában is nagyon baráti hangon tett említést szereplésünkről, és külön is meghívták a magyar delegációt baráti beszélgetésre. Ez igen megtisztelő volt, megfontolva: nem valószínű, hogy a közel 800 kiállítót mind-mind egyenként meghívták...

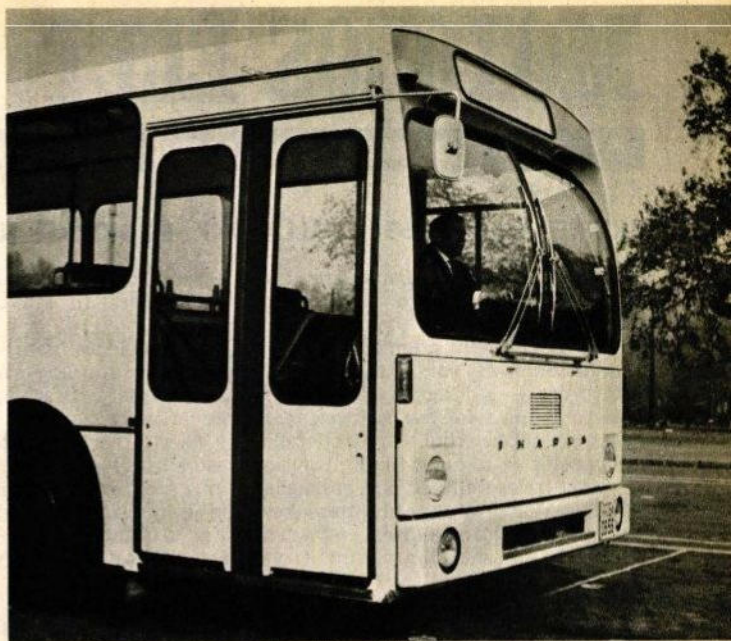
Üzletfeleinket és néhány újságírókat pedig mi hívtunk meg, és a sajtótájékoztatón az Ikarus és a Mogürt vezérigazgatói ismertették eredményeinket, célkitűzéseinket.

A sajtóvisszhangok közül kiemelni kell az INUFA-katalógus lapjának „Partnerek vagy konkurrenszek?” című cikkét, amely kicsengésében nagyon pozitív. A svájci Automobile Revue „Der Sonderfall Ikarus” címen cikket és képet közölt. Az FCTA szak-szervezet hivatalos lapja is hozott egészoldalas cikket képekkel az Ikarus szerepléséről. „La Suisse” lap pedig felteszi a kérdést: „Tudjuk-e, hogy a szomszédságban az Ikarus már évi 6000 autóbust gyárt, amelynek legnagyobb részét exportálják?”. Összegezve elmondhatjuk, hogy szereplésünk jó volt és fontos volt. Abból kiindulva, hogy minden jelentős cég ott van az ilyen neves találkozókban, láthatjuk, hogy annál a szerepénél fogva, amelyet az Ikarus a baráti országokban és Nyugat-Európában elért, megjelenése üzleti, kereskedelempolitikai és propaganda szempontból egyaránt jelentős. Ha igaz az a régi híres reklám-megállapítás, hogy egy-egy nagyobb üzlet létrejötténél kb. 60–70 komponensnek kell összejátszania, úgy gondoljuk, a genfi sikeres szereplés néhány komponenssel feltétlenül hozzájárult a jövőben várható üzleti eredményeinkhez.

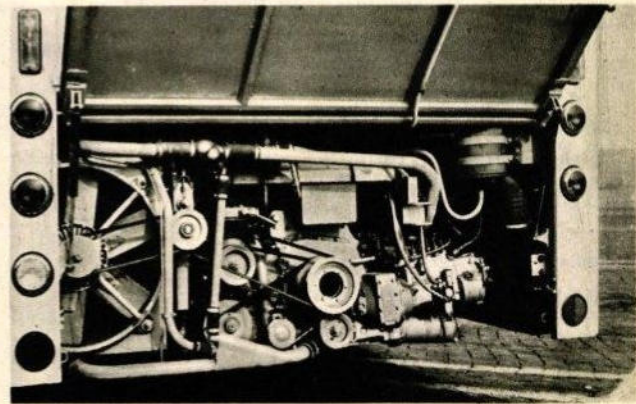
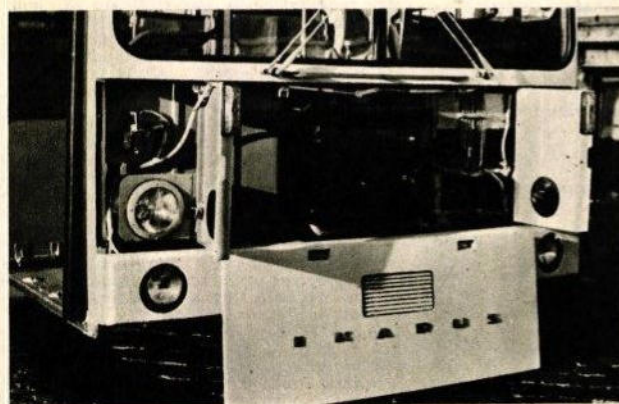
Dr. Patrubby Istvánné
a Mogürt Reklámosztály vezetője

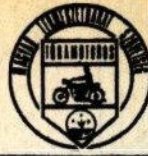


Amíg egy vázlatból autóbusz lesz... Ilyen volt az első Finta-rajzok egyike, a már hamburgi próbaúton lévő, illetve Genfben is bemutatott Ikarus 190-es VÖV Standard-buszról



Néhány szót talán arról, hogy mi is ez a VÖV-jelzés, hogyan született ez az Ikarus. A három betű az NSZK Tömegközlekedési Szövetségére utal, amely egységesített előírásokat adott ki a városi autóbustípusra. Egy meglehetősen szigorú szabvány ez, amely a praktikus alacsonyra tervezett padlószint, az alacsony buszlépcsők méreteit is meghatározza. De előírja az ablakmegoldásokat, az utastér kialakításának alapvető rendszerét, és még oly sok mindent, hogy látszólag alig marad lehetőség egy tervező sajátos gondolatainak megvalósítására. Erről egy nagy szak tekintély, O. W. Schulz egyik előadásán úgy nyilatkozott, hogy az egységesített városi autóbuszoknál a formatervezői fantázia legfeljebb néhány tenyérnyi felület alakítására korlátozódik... Nos, ezek után különösen dicséretes Finta László munkája, aki a bémító köztársaságok között is megtalálta a legcélszerűbbnek elismert egyéni változatokat. Az pedig bravúrosnak mondható teljesítmény, hogy a gyári kollektíva – jól együttműködve a hamburgi közlekedési vállalat képviselőivel – igen rövid idő alatt fejlesztette ki ezt a típust, amelynek nemcsak építését, hanem részben hamburgi próbát is Mares Gyula tervezőmérnök, az Ikarus Szerkezeti Osztályának vezetője irányította, illetve irányítja. Képeink feltüntetnek részleteket is az utastér, a vezetői hely, a könnyű szerelést biztosító homlokfal kialakításáról és a sebességváltóval egybeépített 192 DIN lóerős MAN-motor hátsó elhelyezéséről. Es itt jegyezzük meg, hogy a hátsó ajtóval szemben két gyermekkoscsi is elhelyezhető a 105 személyes buszban...





AKIKKEL KÖZÖSSÉGET VÁLLALUNK, ÉS AKIKKEL NEM...

Közismert, hogy ezekben a hetekben a rendőrök minden eddigénél nagyobb szigorral lépnek fel a közlekedési rend szabályait súlyosan megsértőkkel szemben.

De azt is tudja mindenki, hogy a balesetmegelőzés nem csupán rendőrségi feladat. Szükség van a társadalmi apparátusok munkájára is. Ebből — alakulása óta — a Magyar Természetbarát Szövetség Országos Motoros Bizottsága több mint félszáz szervezetével együtt részt vállal.

Teszi ezt több okból is. Mindenekelőtt azért, mert a motorosok társadalmi szervezetei — a turisztikai programadáson kívül — már eleve az érdekképviseleti, balesetelhárítási, országosan megszervezett munka ellátására alakultak. A legutóbbi küldöttértekezleten elhangzott beszámolóik bizonyítják, hogy a balesetmegelőzési programok a klubfeladatok előterébe kerültek. Kresz- és műszaki tanfolyamok, vezetéstechnikai tudást gyarapító ügyességi versenyek rendezéséről, a Balesetelhárítási Tanácsokkal, a Közlekedésszervezettel való együttműködésről számoltak be a szegedi, dunajvárosi, szigetvári, budapesti klubok vezetői. A klubok ilyen jellegű funkciójának egyre nagyobb a jelentősége, hiszen minden társadalmi csoport befolyást gyakorol az egyén magatartására. A klubokban kialakuló „csoport-tudat” ebben az esetben olyan szemlélet formálódását jelenti, amely élesen különbözik az országutak gengsztereinek szemléletétől.

S ennek kapcsán érdemes szót ejtenünk egy másfajta szemléletről is, amely ellen az OMB és a klubok egyaránt harcolnak. A kétségtelenül szomorú tény, hogy a motorosok az összes balesetek 22 százalékának okozói, gyakran felületesen általánosító nézeteket szül. A motoros tábortan tapasztalható közlekedési és morális problémákat mi, társadalmi képviselők is élesen felvetjük, de aligha értünk egyet azokkal, akik a „legtöbb baj a motorosokkal van” című alatti az egész tábort elítélik. Vagyis nem csupán a bizonyos számú, ténylegesen felelőtlenül közlekedő motorosról, hanem összességükről, több mint 660 ezer emberről mondanak elmarasztaló véleményt... Valószínűleg tartják, hogy a nagy tömegű, heterogén összetételű motoros tábor összefogásának valóságos nehézségein kívül ez az előítélet is közrejátszik abban, hogy egyes szervek a kelletténél lassabban és kisebb mértékben támogatják a tábor társadalmi érdekképviseleti közösségeit is.

Holott éppen ezek a közösségek, klubok kívánják a legerőteljesebben fellépni a motoros közlekedés negatív jelenségei ellen. A kulturált, biztonságos közlekedésre képzett tagjaikkal mintegy „élszapatot” akarnak alkotni — fogalmazhatnánk úgy is: szemléleti és magatartási mintát szeretnének adni a többi motorosnak.

A szigorú közúti intézkedések a szervezett motorosok egyetértésével találtakoztak. Klubtagjaink készek arra — mint a küldöttértekezleten többek között az egri, füzfői és a fővárosi XIX. kerületi vezetők is felajánlották —, hogy maguk is társadalmi ellenőrként vegyenek részt a balesetelhárítási akciókban, együttműködve a rendőrséggel. S a jövőben még nagyobb súlyt helyeznek a klubon belüli balesetmegelőzési oktatásra, továbbképzésre. Bizonyítva: kikkel vállalnak közösséget, és kikkel nem...

(szjt)

KLUBNAPTÁR

HUNGÁRIA TÜRÁMOTOROS KLUB

Március 8-án: Tavaszi balesetvédelmi oktatás

Március 15-én: A „Tanácsköztársasági Emlékverseny” és a túrabajnokság ismertetése és jelentkezés.

Március 19-én: Tanácsköztársasági Emlékverseny. Indítás reggel 7 órakor a IX. Hámán Kató út 15. alatti műszaki állomáson.

Március 22-én: Legkedvesebb túránk; diavetítés, élménybeszámoló.

Klubest, tagfelvétel és motorkerékpárvezetői tanfolyamra jelentkezés minden héten szerdán 17.30-tól 20 óráig a Rosenberg hp. u. 1. alatti klubhelyiségben.

SAVARIA MOTOROS KLUB Szombathely, Kőszegi u. 23.

Március 19-én: Klubnap. Új tagokkal való ismerkedés, a tavaszi túraprogram megvitatása.

PTE TÜRÁMOTOROS SZAKOSZTÁLY Pécs, Megye u. 21.

Március 26-án: Családi est. Dömörkapu.

KINIZSI TE. AUTÓS-MOTOROS SZAKOSZTÁLY

Budapest, Gorkij fasor 44.

Március 26-án: Szentendre — városnézés.

BUDAI MOTOROSKLUB Bp. III., Tanuló u. 2.

Március 19-én: Részvétel a Tanácsköztársasági Emlékversenyen.

EVNYITÓ TÜRÁVERSENY

A HUNGÁRIA TÜRÁMOTOROS KLUB március 19-én rendezte meg hagyományos „Tanácsköztársasági” emlékversenyét, amelyen részt vehet minden motorkerékpárral rendelkező motoros. Jelentkezhetnek klubnapokon minden szerdán 17.30–20 óra között az V., Rosenberg házaspár u. 1. sz. alatti klubhelyiségben, a nevezési lapok postán való megküldésével — Budapest 502 Ft. 10 — vagy legkésőbb a gépátvétel helyén, március 18-án, 15–18 óra között a IX., Hámán Kató út 15. alatti műszaki Állomáson. Igazolt klubtagok külön csapattal is jelentkezhetnek. Nevezési díj: 10 Ft. Rajt: március 19-én reggel 7 órakor a Hámán Kató út 15. számú ház előtt. A versenyzők mintegy 180 km-es útvonalon Budapest — Fót — Sződ — Vácraót — Vácduka — Iklad — Gödöllő — Szada — Veresegyháza — Erdőkertes — Vácgres — Gaigamácsa — Váchartyán — Vácraót — Sződ — Fót — Budapest pontokat érintik. Az 50 km-es motorral csak 130 km-t kell megtenni. Az első három helyezett három kategóriában — 50 km-ig, 51–150 km-ig és 151 km felett — érem- és oklevél-díjazásban, valamint tárgyjutalomban részesül. A csapatversenyben győztes csapat 1 évig védője lesz a „Tanácsköztársasági Kupá”-nak.

FIM RALLYE JUGOSZLÁVIÁBAN

A Nemzetközi Motoros Találkozót Jugoszláviában az albán–görög határnál levő Ohrid tó partján rendezik június 28–30. között. Az OMB által szervezett túra június 24-én indul és július 8-án fejeződik be. (A régebben között időpont megváltozott!) Útvonal: Szeged — Belgrad — Skopje — Ohrid (június 24–28.) — Kotor — Dubrovnik — Jajce — Barcs (július 1–8.). A gépjárműveket szerelők kísérik, és díjmentes segélyszolgálatot nyújtanak.

Részvételi feltételek: saját útlevel és valuta — táborozási felszerelés — 150 Ft jelentkezőségi díj befizetése. (A találkozó helyszínen fizetendő részvételi díjat később közöljük.) Határidő a jelentkezésre (név, lakcím, gépjárműtípus fel tüntetésével): április 15. a Magyar Természetbarát Szövetség Országos Motoros Bizottságánál, Bp. V., Rosenberg hp. u. 1.

ÖBUDAI MOTOROS HANGOK

A Budai Motorklub Tanuló utcai helyiségében élénk motorosélet folyik, péntek esténként. Igazi klubhangulat fogad. Szórakozó fiatalok, magnózene, pingpong-asztal — és a falra függesztett sok motorosemlék, zászló, fénykép, akár a klubélet kiállítására is lehetne.

Márton István, a Klub sportfelelőse mutatkozik be először. Foglalkozása mérnök, és azon kevesek közé tartozik, akinek kocsija van, de nagyon sokat motorozik, mert az igazi élményt ez jelenti számára. — Célnk, hogy vezetéstechnikailag képzett, magabiztosan, sportosan vezetők motorosaink legyenek — mondja. — Természetesen szigorúan betartva a közlekedési szabályokat.

Chinóra Pál üvegtechnikus két éve már teherkocsit is vezet. Ot év óta már a második 50 kcm-es Simsonját szagattja el. — Ezzel a kis mopeddel is el lehet oga érní, ahová egy Yamahával, csupán idő kérdése az egész — állapítja meg.

Eppel László erdsztechnikus nem is pihentette motorját a télen. Mátyásföldről jár ide a Klubba 250 kcm-es Jawával. Szerinte a biztos és veszélytelen motorozás egyik alapfeltétele az alkalmazkodó-készség. Nagy forgalomban is szeret motorozni, mert számára az ki- kapcsolóddást jelent.

Valamennyien a tavalyi csehszlóvdkiat, brnót túsára emlékeznek vissza a legszivesebben. Sárga-piros zászlójuk és trikójuk ismertté tette ott a Budai Motorklubot, és kulturált közlekedésük a motorosok jó hírverése volt.

A közeljövőben komoly anyagi támogatást várnak a III. kerületi MTSZ-tól, és terveznek egy betongarázst jól felszerelt barkácműhellyel. A motorosoktatást is célul tűzték maguk elé.

Üdv neked, tavasz!

A tavalyi tûrak elshant emlékei taszigálják a motorosunkat: igyekezék, mert már újra itt van a lágy fuvallatokat hozó tavasz. Fel hát, motoros, lászon munkához! Fogaddja méltóan a benzinlovagok legszebb évszakát!

Elsőként az akkumulátort vegye pártfogásába (bizonyára nem sokan adták azt be ôsszel megôrzésre szakmûhelybe). Mindenképpen rászolgált a telep egy utólagos kezelésre. De ha már három évnél idôsebb, megérdemli a nyugdíjazást. Az ilyen teleppel már nem érdemes kísérletezni, vásároljon inkább egy új akkumulátort. És ha megbarnult már az izzó üvegburája, azt cserélje ki, jól jön majd az a néhány luxnyi fénytöbblet valamelyik nyáresti útja alkalmával.

Vegye hasonló vizsgálat alá a gumiabroncsokat is. A nagyon kopott, sima köpenyt — saját érdekében — nem szabad használni. Mérje meg egy pénzérmével a futófelület mintázatának árokmélységét, és ha az 2—2,5 mm-nél nem kevesebb, akkor a gumiabroncs még jó szolgálatot tehet. Amelyik ennél kopottabb — de a mintázata még jól látható —, elmegy a hátsókeréken. Legyen aranyszabály: a jobb állapotú guminak az elsôkeréken a helye!

Bizonyos méretekben (2,75×16"—2,50×19" és 3,50×16") gyenge az ellátás. Az ilyen méretû köpenyekkel szerelt motorok tulajdonosai még jobban kíméljék a gumijaikat! Azaz rendszeresen ellenôrizték a tömlök elôírásos légnyomását, lehetőleg ne fékezzenek gorombán, óvják a gumikat a tûzô naptól és az olajos talajtól. Így hosszabb életûek lesznek ezek a most nehezebben beszerezhetô gumiabroncsok.

A megnyúlt lánc nemcsak csörög, amikor nekicsapódik a védôlemeznek, hanem, ami ennél bosszantóbb, tönkreteszi, horgasra koptatja a

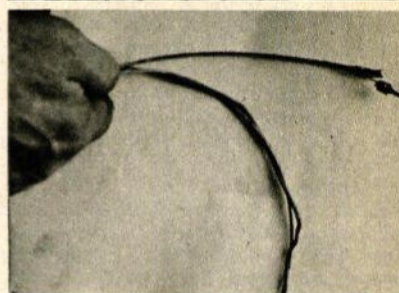
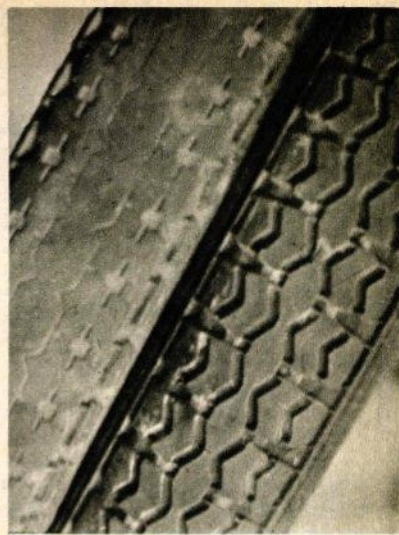
lánckerekeket. Töprengés nélkül cseréljen láncot. Hogy mikor cserérett a lánc? Ha azt kiegyenesítve, lapjára fektetve, egyik végénél fogva felemeli, és az a vízszinteshez arányítva ívben meghajlik. Igaz, az új lánc sem viselkedik bot módjára, valamelyest az is begörbül.

A kitörött, hiányzó küllôket okvetlenül pótolja, és amennyiben „ütne” az abroncs (amit könnyen ellenôrizhet: egyik ujját a villaszárhoz támasztja, majd megforgatja a kereket, s rögtön észreveszi a „nyolcast”), vegye el a szakemberhez a kereket, aki nemcsak kikentriozza, hanem dinamikus kiegyensúlyozza azt. (Ügyes motoros házilag is elvégezheti az abroncs központosítását.)

És ha már kézben vannak az abroncsok, tessék szemrevételezni a fényezést. Könnyen elfordulhat, hogy azok peremén leverôdött a fényezés. Márpedig a rozsdá aládolgozza magát a még egészséges festékréteg alá és mind nagyobb területet hódít el. Elôször durva, majd finomabb szemcsés csiszolóvászonnal eltüntetjük a korróziót, nem kímélve azt a fényezett területet sem, amely alatt társbérle lett a rozsdá. A fémiszta területre az úgynevezett „kés-gitt”-bôl úgy hordunk fel vékonyan 2—3 réteget, hogy mindegyiket száradás után nedves csiszolóvászonnal lesimítjuk. Amikor az utolsó réteg is megszáradt, akkor gyorsan száradó nitrólakkal vékonyan bekenjük. Nagyjából ez a recept az egyéb helyen levett fényezés pótlására is.

A kerékcsapágycsapatok is megérdemelnek egy kis figyelmet. Szereljük ki, és ha a benzines fürdô után zörög a megrázott csapágycsapat, akkor bizony megérett a cserére.

Nagyon sok motorosnak okozott már bosszúságot az elszakadt vagy végét vesztett bowden, a megkopott szigetelésû elektromos-huzal. Még nagyító sem kell annak megállapítá-



sához, hogy kiszákkásodott-e valamelyik bowden. Az okos motoros új sodrott huzallal pótolja az elhasználtat, és nagy gondal cinezi a helyére a forraszvégeket.

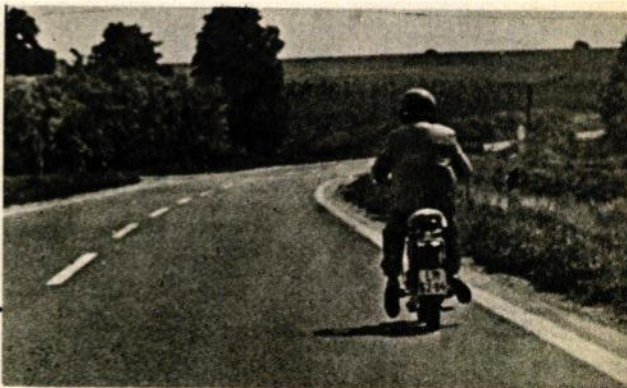
A villanyhuzalok szigeteléseinek főleg olyan helyen sérülhetnek meg, ahol nincsenek jól rögzítve, vagy ahol beerôszakolás nyomán szorulnak. Nemegyszer volt „rejtett hibák” okozója az ilyen módon megszôkô áram, és súlyosabb esetben tüzkárt is okozott az efféle hanyagság. Egy kis szigetelôszalag vagy PVC-cső jó szolgálatot tehet ilyenkor.

A vékonyra kopott fékbetét, vagy a „felszántott” fékdob szakmûhely után kiállt. Ne feledje: a fék fontosabb, mint a motor!

Öreg motoros



Egy tavalyi túra emlékét örökíti meg a bal oldali fotó. A teljesen kimerült túrázó kis pihenôt tart a felmálházott CZ-n. A másik kép arra int, hogy ne motorozzunk így, lelógó lábfejjel, mert ez magában hordja a veszélyhelyzetet



A volánnál: VÁRADI HÉDI

Egy olasz író idéz, aki a természet csodájához, a tavaszhoz hasonlítja a lovat. A népszerű művésznő is csodálatosnak tartja ezeket a négylábúakat, és nyilván ezért is adta a Lovacska — néha Fiacska — nevet 850-es fehér Fiatjának, amelyet olyan tempóban hajt, ahogy a forgalom, illetve az utasai engedik (mert ne idegeskedjék az, aki a kocsijába ül).

Nem, karambolja nem volt még (reméljük, nem is lesz), és ez is bizonyítja — részben —, hogy jól vezet. Igaz, meg is tanulhatott, hiszen közel 150 000 kilométert hajtott le.

— Először bizony féltem az autótól, bár tudtam, hogy jó barát. A nagy Citroënen tanultam vezetni. Fehér kis blúzban, az izgalomtól kipirulva, akár egy kislány birkóztam a Citroën kormányával. Azóta nagyon fontos, szinte pótolhatatlan társam lett az autó, amely nemcsak elvisz oda, ahol dolgom van, hanem védelmet nyújt. Csodálkozik? Igenis védelmet nyújt, amikor az előadás után fáradtan, festetlenül (lesminkelve) nem kell mutatkoznom az emberek között, és mégis haza jutok „Vele”. Ezenkívül megnyugtat az autó, a társam. Legyen csak másfél óra szünet a próba és az előadás között, máris robogunk a Dunakanyar felé, ki a természetbe, amely mindenkor megnyugtató.

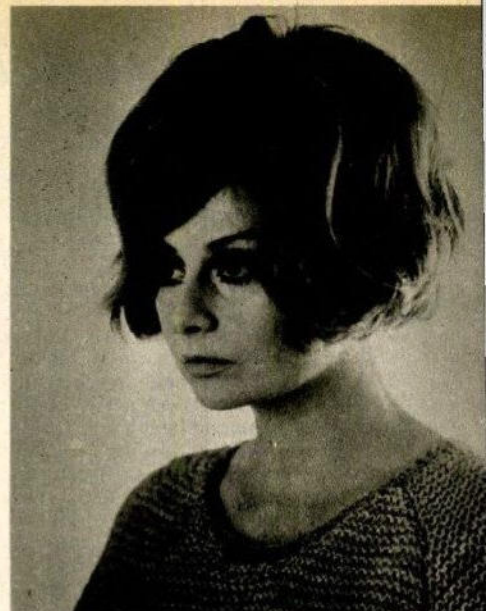
Volt egy Barackvirág nevű Wartburgom; ez volt a szerelem. A Lovacska Fiat a barátság, amely sok szép emlék forrása, de most, ha nem is közvetlenül, de mégis szomorúságot, sőt fájdalmat okozott. Egy este nem találtam szabad parkhelyet a színháznál, ezért a Pilvax előtt, a tilosban állítottam le a Lovacska, aki nem volt ott egyedül. Előadás után nem találtam meg a kocsimat. Kiderült, hogy a rendőrség vitette el. Termé-

szetesen kimentem érte a telepre, ahol az épület sötét lépcsőházában elestem és már nem tudtam lábra állni. A mentők szállítottak a kórházba. Négy hétig volt gipszben a jobb lábam. Véleményem szerint a mai forgalom még nem indokolja, hogy a tilosban parkolókat kitegyék ilyen tortúrának, beleértve a kocsit eltűnése okozta stressz hatású ijedelmet. Csinálják ezt majd akkor, ha olyan nagy lesz a forgalom, mint mondjuk Párizsban.

Bátran mondhatom: nyugodt alkat vagyok, nem idegeskedem, különösen veszélyhelyzetben. A hazai közúti forgalmat nem találok olyan szörnyűnek, mint ahogy arról írnak és beszélnek. Inkább humortalannak tartom, barátságatlannak.

Sajnos, nincsen technikai készségem, így aztán a legkisebb panasszal is szakemberhez kell fordulnom. Szerencsére jó kezek tartják karban a Lovacska, ezért szorul ritkán támogatásra. A többi autósval ellentétben nem ellenőrzöm a motor benzinfogyasztását, annyit iszik a Lovacska, amennyit izlik neki, de biztosan tudom, hogy nem él vissza a bizalmammal. Időnként ellenőriztetem a gumi légnymását a benzinkútnál, csupán ennyi a feladat. Szeretek kerékpározni, csak éppen nem jut rá időm. A motorkerékpártól azóta félek, amióta egy forgatás alkalmával, Básti mögött egy szőlő BMW-n ülve buktunk. Nagyon megütöttem magam. Így aztán továbbra is autós maradok. És mit tanácsolok autós-társaimnak? Legyünk egymáshoz kedvesek, ökölrázás helyett mosolyogjunk egymásra.

A kérdésekből csak egyet választott meg tévesen. Talán az Olvasónak sikerül mind az öt. A helyes feleleteket megtalálja a 29. oldalon.



1. Minek a rövidítése a DB?

- a) A zajszint egységének rövidítése (decibel);
- b) Daimler—Benz;
- c) Darracq et Berliet.

2. Mi a SAE?

- a) Olajminőség jelzés;
- b) Teljesítményérték az USA-ban
- c) South American Engineering.

3. Hány kcm-es a Forma—1 motorja?

- a) 1500;
- b) 3000;
- c) 5000;

4. Minek a mértéke a 0,4 mm?

- a) Gyertyaköröm-hézag;
- b) A dugattyúgyűrű végei közötti hézag;
- c) Megszakító-hézag.

5. Melyik léptékű térkép a hasznosabb?

- a) 1: 95 000;
- b) 1:750 000;
- c) 1:525 000.

...a barátom mondta

Nem érdemes azt kutatni, hogy miért is nem lehet próféta az ember a hazájában, amely mondást — oly gyakran — játszi könnyedséggel szoktuk átültetni egyes magyar ipari készítményekre. Annyi bizonyos, hogy például

a hazai motorkerékpárokkal szemben lényegesen igényesebbek vagyunk, mint a külföldi gyártmányokkal. Sokrétű szerkesztésű postánkból nemegyszer derül ki, hogy bizony cifra kifogásokra adnak okot egyes, határainkon túl készült motorok. De azért mi nem vonunk le olyan lesújtó végkövetkeztetést e márkákról, mint kárvallozt motorostársaink...

Szükségesnek tartjuk e tény közlését, mert akadnak néhányan, akik ugyan még nem birtokolnak hazai gyártmányú motorkerékpárt, de kacérkodnak annak megvásárlásával, és éppen ezzel kapcsolatban úgy teszik fel a hozzánk intézett levelükben a kérdést: szabad-e nekik magyar motorkerékpárt venni, mert... és itt jön a kihangsúlyozott érv:

„...a barátom, aki pedig már régi motoros, ezt és ezt mondta a Pannóniáról!”

Nem vitatjuk, bizonyára akad olyan magyar készítésű motor, amelyik okozott már bosszúságot a gazdájának (és még csak azt sem mondhatjuk, hogy talán rosszul bántak a panaszra okot adó jószággal), de ebből nem az következik, amit az a „régimotoros” mondott...



Yamaha porlasztó nélkül

Nagy szenzációt keltett az elmúlt év vége felé, a Tokiói Motorkerék-párkiállításon bemutatkozott vízűtéses, négyhengeres, 750 kcm-es, kétütemű Yamaha, amelyről az AM tavalyi 23. számban, egy kép és aláírás formájában számoltunk be.

A GL-750 típusjelű Yamaháról részletesebb anyagot közölt a Japánban megjelenő „Motorcyclist” nevű szakújság, amelyet legnagyobb sajnálatunkra nem tudunk elolvasni, de annál inkább megértettük a magyarázatként közölt illusztrációkat.

Az első rajzról kitűnik, hogy a menetirányra keresztbe álló motorblokkon két darab ikerhenger áll. A nyomatékot, hengerpáronként a közép meghajtású homlokfogaskerék adja át egy közös elötéttengelyen az ötfokozatú sebességváltó „bejáratánál” levő többtárcsás kuplungnak.

Miként a második rajzon látjuk, a GL-750 Yamahának nincsen porlasztója. A szívócső végén egy légszűrő ül (1), amely a hengeréhez csatlakozó membránfoglatban (2) végződik. A benzin—olaj keverék a (3) csövön érkezik a benzintartályból és a forgattyúház vákuumától vezérelt membrános szivattyún (4) át jut a befecskendező-szelephez (5), amely a beáramló levegőhöz adagolja a keveréket, hogy az mint legkedvezőbb arányú tüzelőanyag jusson a motorba (6).

A hengerenkénti szívócső fojtószelepe össze van kötve az üzemanyag-adagolóval.

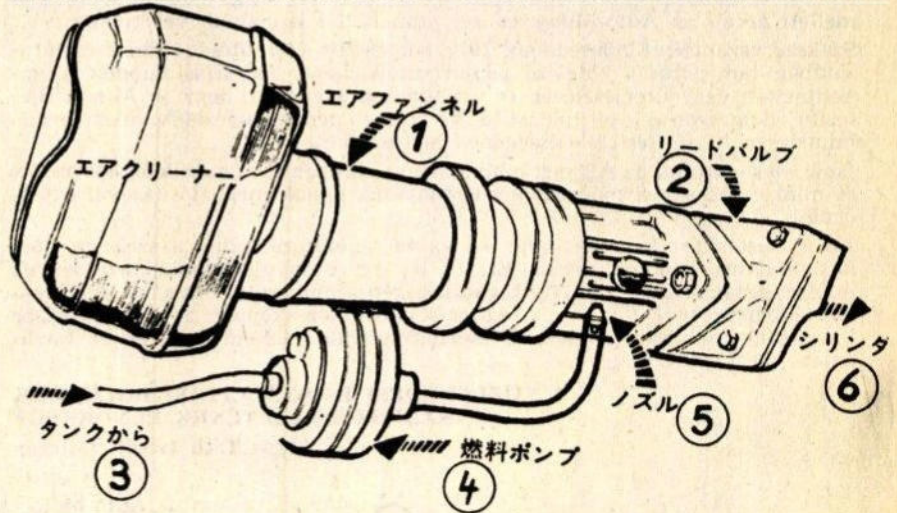
A harmadik rajz a már bemutatott



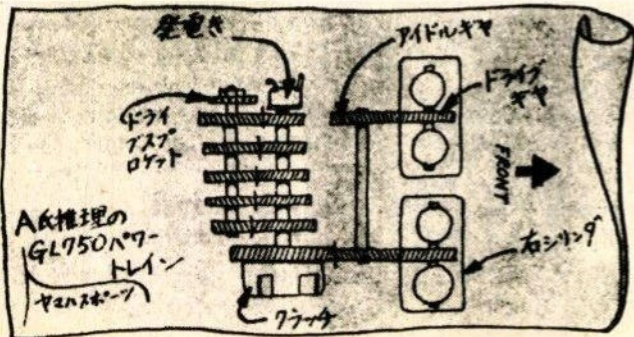
Ezzel a modellel a Yamaha is felzárkózott a Honda, Kawasaki, Suzuki 750-es családokhoz. A képről ítélve, ez a Yamaha nem tűnik szélesnek, ámbar soros négyhengeres motorja keresztben áll. Igaz, az „elektromos gyárat” levették a főtegeléről, és hátrább tették. A két-két kipufogócső közös dobba torkollik, akárcsak a négy szívócső is közös szívás-zajesőkkentő edénybe végződik. A mellő kerék mindkét oldalán egy-egy tárcsafék nyeli el az energiát...

önműködő membránnyelveket ábrázolja. Ennek a szívócső végén elhelyezkedő szögletes öntvénynek háztető formájú kiképzésén láthatók a páronként egymással szöget záró (fekete) membránok. Ezek nyugalmi állapotban, amikor a motor nem dolgozik, légmentesen zárják az alattuk

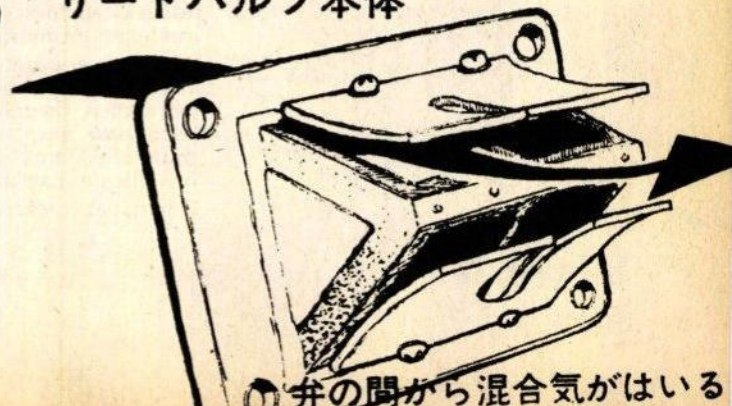
levő nyílásokat, azaz a szívócső torkát. A forgattyúház szívóhatása emeli fel a membránlapokat, utat engedve a szívóhatásnak kitett keveréknek (fekete nyíl). A membránok felett csavarokkal rögzített lapoknak az a feladatuk, hogy korlátozzák a membránok lengési határát.



A szövegrészben elég részletesen olvasható ezeknek az eredeti japán rajzoknak a magyarázata. A középső rajzon csak a légszűrő látható, a közös szívás-zajesőkkentő edényt a címképen tessék megtekinteni. A 3. rajzon szereplő lengőnyelven membránpárok a vízűtéses henger belsejébe néznek



リードバルブ本体



Javaslat a sofőrök teljes biztosítási védettségére

Ezen a címen írtunk január 21-i számunkban vezércikket arról: meg lehetne teremteni annak a módját, hogy a hivatásos gépkocsivezetők — a sofőrök — önkéntesen köthessenek egy újfajta biztosítást. Ennek alapján az Állami Biztosító fizetné ki azokat az összegeket, amelyeket a sofőr által a saját — illetve vállalati — gépjárműben okozott kárból a munkáltató a gépjárművezetővel megtérített. Felsoroltuk azokat a kizáró feltételeket is, amelyeknek érvényesítése visszatartó erővel hatna. Kérésünkre az illetékes szervektől az alábbi hozzászólásokat kaptuk:

A következőkben kívánok hozzászólni az Autó-Motor január 21-i számában megjelent vezércikkhez. Szakszervezetünk múlt- és jelenbeli egyik legfontosabb célkitűzése a hivatásos gépjárművezetők élet- és munkakörülményeinek javítása, munkájuknak megfelelő társadalmi értékelése, elismerése. Tesszük ezt magukért a gépjárművezető dolgozókért, és szolgáljuk ezzel egyúttal az állami közérdeket.

Közismert, hogy a közlekedés dolgozói — különösen a gépjárművezetők — munkakörülményei mostohák. A rendszertelen munkaidő-beosztás, a még mindig hosszú napi szolgálat, az időjárás és a közúti forgalom viszonyosságai mellett számos egyéb tényező — többek között a foglalkoztatással járó nagyobb felelősség viselése — nehezíti helyzetüket. Mindezek hatására egyre nagyobb hiány mutatkozik gépjárművezetőkben, holott négyszer annyi hivatásos gépjárművezetői jogosítvány van forgalomban, mint amennyi a gépjárművezetői munkahelyek száma! A súlyos létszámbeli hiány okából nem futhatnak ki elegendő számban az autóbuszok, a boltokba késve jut el a friss áru stb.

A párt- és állami szervekkel együtt az elmúlt égnéhány esztendőben sikerült előbbre lépniük, és jelentősen javult a gépjárművezetők helyzete.

1967 óta kétszer is rendezték a bérezésüket. Besorolási bérük ma megközelíti a szakmunkások bérét. Szervezési intézkedésekkel, a vállalatok költségén és rendezésében képzett gépjárművezetők beállításával csökkent a havi foglalkoztatási idejük. Rövidesen nyilvánosságra kerül a gépjárművezető szakmunkás-minősítéséről szóló rendelkezés, a gépjárművezetők munkáját könnyítő korszerű járművek állnak forgalomba. Rendeződött a menetrend szerint közlekedő autóbuszok vezetőinek kiküldetési díjazása. Telepen belül vagy a forgalmi gócpontokon javult a gépjárművezetők ellátása — és sorolhatnánk tovább a gépjárművezetők helyzetét javító közvetlen intézkedéseket.

Mindezek mellett közvetett módon is lehetett és kell továbbra is segíteni a hivatásos gépjárművezetők helyzetén. Ide tartozik a munkajogi kártérítési felelősségük biztosításának lehetősége is, amelynek indokoltsága mellett érvelt az Autó-Motor ez évi január 21-i számának vezércikke.

Szakszervezetünk Elnöksége az 1970. augusztus 26-i ülésén hozott határozatában támogatta a kötelező gépjárműfelelősségi biztosítás minden üzembentartóra való kiterjesztését, és ugyanakkor javasolta, hogy az Állami Biztosító dolgozzon ki megoldást a hivatásos gépjárművezetők megmaradó munkajogi kártérítési felelősségének biztosítására.

Ismeretes előttünk az ÁB-nek a hivatkozott cikkben leírt megoldási tervete, és mint e biztosítási módot kezdeményezői, annak megvalósításával egyetértünk.

Az új biztosítási mód bevezetése további lehetőséget adna a szakmai kockázatvállalás csökkentéséhez. Ez, és az egyre javuló munkakörülmények összességükben feltétlenül a hivatásos gépjárművezetői létszám szükséges mértékben történő feltöltését segítenék, következőképpen a lakosság és az ipar igényeinek színvonalasabb kielégítése válna lehetővé — és ez társadalmi szempont.

KÖZLEKEDÉSI ÉS SZÁLLÍTÁSI DOLGOZÓK SZAKSZERVEZETÉNEK ELNÖKSÉGE

Tóth István főtitrkár

Örömmel vettem az Autó-Motorban f. év január 21-én megjelent cikket, amely a gépjárművezetők anyagi felelősségbiztosításával foglalkozott. Az Állami Biztosító már korábban is vizsgálta ezen módot bevezetésének lehetőségét, olyannyira, hogy a Szakszervezettel tárgyalta a bevezetés esetleges formáiról is.

Azonban a közelmúltban bevezetésre került kötelező felelősségbiztosítás kiterjesztése, továbbá a cascobiztosítás iránti fokozott érdeklődés is nagymértékben megnövelte az Állami Biztosító munkáját. Az ennek során jelentkező nagy tömegű károk rendezése, a roppant mód megnövekedett munkafeladatok a közeljövőben nem teszik lehetővé a gépjárművezetők önkéntes anyagi felelősségbiztosításának bevezetését.

E témával intézetünk ismételten 1973. évben foglalkozik majd.

A hivatásos gépkocsivezetők ún. önkéntes szavatossági biztosításának bevezetésével kapcsolatos kérdéseket megvizsgáltam, és állásfoglalásomat az alábbiakban hozom a Szerkesztőség szíves tudomására.

A magam részéről mindig helyesnek és időszerűnek tartok minden olyan törekvést, amelynek jogszabály útján történő realizálása a társadalmi tulajdon fokozott védelmét és a gépkocsivezetők egyéni érdekének védelmét célozza. Hatályos jogunk alapján a gépkocsivezető — más munkavállalóval azonos módon — munkaviszonyból eredő kötelezettségének vétkes megsértésével okozott kárért a Munka Törvénykönyvéről szóló 1967. évi II. törvényben, valamint az annak végrehajtása tárgyában kiadott 34/1967. (X. 8.) Korm. sz. rendeletben foglaltak szerint felel. Megítélésem szerint a hivatkozott jogszabályok megfelelően tükrözik ugyan a fentebb említett törekvést, de ez nem képezi akadályát annak, hogy a jogszabályok keretein belül annak fokozott érvényesülési módjait keressük és megvalósítsuk.

A fentiekre figyelemmel elvben nem látom akadályát annak, hogy a hivatásos gépkocsivezetők „önkéntes cascobiztosítására” sor kerüljön. Szükségesnek tartom azonban azt, hogy az Állami Biztosító, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetével, a Munkaügyi Minisztériummal és a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériummal együttműködve mihamarabb dolgozza ki a szóban forgó biztosítás részletes feltételeit. Anélkül, hogy az ezzel kapcsolatos részletekbe bocsátkoznék, kiemelkedő fontosságúnak tartom a biztosítási feltételekben az önkéntesség elvének határozott kimondását, valamint a biztosítói helytállást kizáró tényezők közül azok hangsúlyozott megfogalmazását, amelyek a közlekedési feyelem esetleges meglazulását hivatottak megakadályozni.

KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTERIUM AUTÓKÖZLEKEDÉSI FŐOSZTÁLYA

Dr. Tózsér István fősztályvezető

ÁLLAMI BIZTOSÍTÓ FŐIGAZGATÓSÁGA Ernszt Tibor vezérigazgató-helyettes

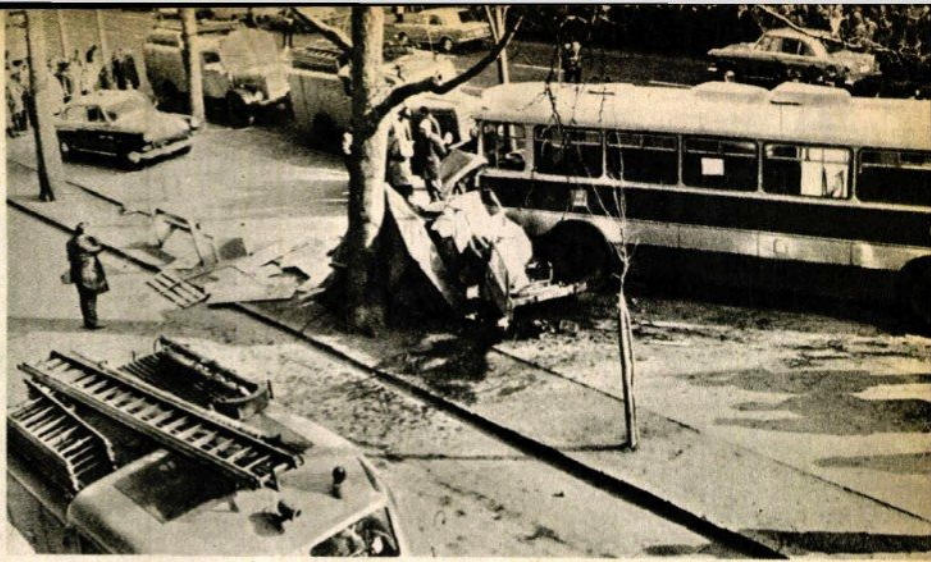
KÖZÚTI TRAGÉDIA

Nagy feltűnést és rendkívüli megrökönyödést keltett a közvéleményben az utóbbi hetek egyik legsúlyosabb közúti szerencsétlensége, amely február 4-én délelőtt háromnegyed tizenkettőkor történt a Népköztársaság útjának a Rózsa Ferenc utca és Szív utca közötti szakaszán. Az alapos rendőri vizsgálat, nemkülönbön Szászvári József igazságügyi műszaki szakértő azonnali bevonása az események realizálásába, az alábbi tényeket tárta fel.

Mindenekelőtt vegyük sorra, mi is történt voltaképpen.

Egy Ikarus—556 típusú (hosszú testű, nagy befogadóképességű) 4-es jelzésű autóbusz, amelyet a 22 éves Bíró Sándor vezetett, a November 7. tér felől haladva, mintegy 40—60 méternyi távközt tartva, egyenletes, körülbelül 45 kilométeres sebességgel követte az előtte hajtó csuklós 1-es autóbuszt. Mindkét jármű a külső, járda felőli forgalmi sávban haladt. Az Izabella utca kereszteződésében elhelyezett forgalmi lámpa zöldet jelzett. Az autóbuszok nem lassítottak. Viszont a belső forgalmi sávban haladó 40 éves Terbócz Tamás, az Intercooperation Külkereskedelmi Vállalat főosztályvezető-helyettese, IH—02—38 rendszámú személygépkocsijával itt már valamelyest gyorsított, ám még továbbra is a belső sávban maradt. A Rózsa Ferenc utcai kereszteződést elhagyva azonban Terbócz — azért, hogy a Szív utcán majd jobbra kanyarodhasson — a Rózsa Ferenc utca és Szív utca közötti fele távolságban (50 m) áthaladt a külső forgalmi sávba. Mindez már a 4-es autóbusz féktávolságán belül történt, így a 4-es vezetőjének valóságban a pillanat tört része alatt kellett cselekednie. Bíró Sándor, hogy a személygépkocsival történő karambolt mindenképpen elkerülje, szinte egyidőben taposott bele a fékbe, reflexszerűen dudált, és hirtelen balra rántotta a kormányt. A belső forgalmi sáv ugyanis ekkor már kiürült. Bíró Sándor tehát bizvást remélhette, hogy a forgalommentes útszakaszon biztonságosan folytathatja az útját, s egyúttal a személyautóval történő összeütközés is elkerülheti. A gyors fékezés következtében azonban az autóbusz utasai (mintegy 35—40 ember) előrehuhtak. A súlypont ily módon az autóbusz elejére helyezkedett, majd a tehetetlenségi erő az immáron kormányozhatatlanná vált nagy kocsit a záróvonalon, a menetiránnyal ellenkező bal oldalra.

E szerencsétlen pillanatban érkezett a Hősök tere felől a kritikus pont-ra az YC—39—59 rendszámú Bar-



kas tehertaxi. S annak ellenére, hogy — miként ez a féknyomokból a vizsgálat során kitudott — Hunyadi István a meghatározott, szabályos sebességgel közlekedett, a rettentő erejű összeütközés elháríthatatlanul bekövetkezett. A 4-es autóbusz az YC—39—59 rendszámú tehergépkocsit fellökte a gyalogsétányra, majd egy fához lapította. A Barkas és annak bútorrakománya a szó szoros értelmében ripityává zúzódtott. (Jelmező az összeütközés iszonyatos erejére, hogy a kocsiból kirepülő egyik bútorszilánk még egy kissé távolabb tartózkodó gyalogosnak is felhasította a kabátját.)

A továbbiakban odaérkező gépjárművek nekiütköztek az úton megfarolt, az út egyenes vonalával körülbelül 16 fokos szöget bezáró autóbusznak. Illetve sorrendben: egy Nysának, amely a következő másodpercekben ugyancsak keresztbe fordult az úton, s mivel elzárta a haladási sávot, az IF—01—12 rendszámú személygépkocsival is karambolozott.

Az eddig lefolytatott tüzetes és sok mindenre kiterjedő rendőri, illetve szakértői vizsgálat, valamint a sok tanúvallomás egybehangozón azt a következtetést tette lehetővé, hogy Bíró Sándor minden tőle telhető lehetőséget kihasználta a szerencsétlenség elhárítására. A következmények tehát nem rajta múlottak. Még azt tekintetbe véve sem, hogy autóbuszvezetőként csupán öt hónapja vett részt a forgalomban, s elképzelhető hogy talán egy gyakorlottabb, rutinosabb gépkocsivezető hasonló helyzetben jobban feltalálja magát, és esetleg szerencsésebb, kedvezőbb megoldást választ. Hangsúlyozzuk: elképzelhető. De nem biztos! Miként ugyanis a szakértői számítások igazolják, Bíró Sándor autóbuszvezetőnek a veszélyhelyzet észlelésétől az összeütközésig nem több, mint öt másodperc állott a rendelkezésére. Ennyi idő alatt kellett elhatároznia, hogy az adott lehetőséghez közül melyik megoldást válassza azért, hogy a szabálysértőt megkímélje a karamboltól, s ennek érdekében milyen irányba térjen ki.

„...A fékezéssel együtt végzett kormányozdulat az autóbuszveze-

tő részéről az összeütközés elhárítására az egyedüli lehetséges megoldás volt” — szögezi le a szakértői vélemény. Ugyanakkor az igazságügyi műszaki szakértő több oldalról is elvégzett számításai — valamennyi fennfokó körülményt egybevetve, és Terbócz Tamás védekezését megcáfolva — azt is alátámasztják, hogy az IH—02—38 rendszámú személygépkocsi vezetője valóban féktávolságon belül került a GA—81—79 rendszámú 4-es autóbusz elé. „A baleset elsődleges okaként tehát a személygépkocsi szabálytalan sávvaltoztatása jelölhető meg” — rögzíti továbbá a szakértő.

Az ügyet végképpen természetesen a bírósági jogerős döntés fogja tisztázni. Addig is azonban azt kell megállapítani, hogy egy „apró” figyelemtelenség, egyetlen hanyag mozdulat, kifelejtett másodperc okozta a tragédiát. Talán majd a bírósági tárgyalás tudja kideríteni, mi volt az a döntő momentum, amely egy ilyen rettenetes következménnyel járó kiesést teremtett a személyautó vezetőjének tudatában. Ami miatt egy teljességgel véltlen sofőr, Hunyadi István a helyszínen halálát lelte! Hárman megsérültek. Az anyagi kár pedig kerekén 105 000 forint. Egyenként és összességében egyaránt szinte kifejezhetetlenül hatalmas fizetség ez a könnyelműségért, a Kresz előírásainak semmibe vevéséért, mondhatnánk úgy is: a felelőtlenségért!

Sajnos, aki manapság, a növekvő és sűrűsödő forgalomban a volánhoz ül, egyaránt ki van téve annak, hogy baleset éri, vagy éppen ő okoz szerencsétlenséget. Igen, emberek vagyunk, nem pedig előre „beprogramozott” gépek, elfordulhat tehát, hogy a legjobb szándék ellenére hibázunk is. A mai közúti motorizáció méreteit figyelembe véve ezért szükséges fokozottan a vezetés mindenfajta előírására, írott és íratlan szabályára koncentrálni, s a mindenkor adott vagy közbejövő körülményekre már jó előre számítani, és lehetőség szerint még időben cselekedni tudni!

A Népköztársaság útján történt rettenetes tragédia fel kell, hogy ébressze a felelősségtudatot és a lelkiismeretet!

Pless Zsuzsa

A módosított Btk. 194. §-a szerint: „Aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével gondatlanul másnak halálát okozza, ha súlyosabb bűncselekmény nem valósult meg, egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.”

Ez a rendelkezés az önálló közúti közlekedési büntetőjognak újdomsága. Az eredmény tekintetében fennforgó gondatlanság bármely tudatos (szándékos) vagy gondatlan közúti közlekedési szabályszegéssel megvalósítható, ha a közúton keletkezett a baleset, s másnak (egy embernek) a halálát okozta.

Ha a közlekedési szabályszegésből (a rendszerint durva, erőszakos, szándékos szabályszegésből) a halálos eredményt megelőzően szándékos közvetlen veszély származott, akkor a súlyosabb szándékos veszélyeztetés forog fenn. (Miként a módosított Btk. 193. §-a meghatározza: közúti veszélyeztetés, a közúti baleset alapesete létesül.)

A Btk. 194. §-ában foglalt halálos közúti baleset büntetése két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha

- az elkövető bűncselekményt járműnek vagy munkagépnek a közúton szeszese italtól befolyásolt állapotban történő vezetésével követte el, vagy
- a bűncselekményt több (legalább két) ember halálát okozta, illetőleg tömeges balesetet okozott.

Mellékbüntetésként járművezetéstől eltiltásnak is helye van.

Mit jelent az új törvényi szabályozás a gyakorlatban?

Elsősorban azt, hogy a közúti forgalomban fokozott veszélyt jelentő halálos közúti balesetek közül már a törvényhozó súlyosabb büntetési tétellel fenyegeti a szeszese italtól befolyásolt állapotban elkövetett, a több ember halálát, illetve tömegszerencsétlenséget okozó legsúlyosabb közúti baleseteket. Ezekre tehát a korábbival azonos büntetési tétel alapján szigorúbb mértékben kell a büntetéseket meghatározni. Ezek a közúti balesetek rendszerint erőszakos, durva, felelőtlen, a veszély elhárítására képtelen helyzetben keletkeznek, tehát nemcsak az eredmény alapján igényelnek szigorúbb megítélést.

A „szokványos” halált okozó közúti balesetknél a cselekmény súlyát és a büntetést — mint eddig is — a gondatlanság foka, azaz a közlekedési szabályszegés súlya, a cselekmény egyéb körülményei és a bűnösségi körülmények határozzák meg. A közlekedési szabályszegés jellege, az elkövetés módja, az ehhez vezető okok (motivumok) rendszerint megalapozzák a cselekmény helyes megítélését.

E szempontok szem előtt tartásával közlünk az új törvény hatályaba lépése után hozott két bírói döntést, amelyekből egyben a módosított Btk-nak a balesetekre kiterjedő általános rendelkezései is megismerhetők.

A tárgyalóteremből

1. Egy tehergépkocsivezető vádlott — aki 11 éve vezet, büntetve nem volt — megfelelő látási és útviszonyok mellett nappal egy „Állj! Elsőbbségadás kötelező” táblával védett útvonalra kb. 30 km-es sebességgel úgy haladt rá folyamatosan és egyenesen, hogy a tőle balról közlekedő másik tehergépkocsit megállásra kényszerítette, majd az úttest közepén levő villamosvágányokon áthaladva ütközött a jobbról kb. 47 km-es sebességgel haladó szőlő motorkerékpárral, amelynek pótülésén egy utas utazott. A motorkerékpár vezetője a jóval féktávolságon belül jelentkező veszélyt észlelve, féknyomot hátrahagyva, fékezett is, de a balesetet elkerülni nem tudta: a teherautó jobb oldali középső részének ütközve a kocsi alá szorult. A vádlott tehergépkocsivezető a motorkerékpárt előződen nem észlelte, csak az ütközésre figyelt fel, majd kb. 12 métert haladva állt meg. A motorkerékpár utasa a helyszínen meghalt, vezetője rendkívül súlyos törési sérüléseket szenvedett.

Az elsőbíróság a vádlottat 1 évi és 6 hónapi szabadságvesztésre és 2 évi gépjárművezetéstől eltiltásra ítélte. Az ügyész súlyosbításért, a vádlott és védője enyhítésért jelentett be fellebbezést.

Az ügyet az új törvény rendelkezései alapján vizsgálta felül a másodfokú bíróság, és úgy találta, hogy a közlekedési szabályszegés rendkívül durva volta (előzetes meggyőződés nélkül haladt rá a vádlott megállás nélkül a védett útvonalra, és ott teljes figyelmetlenséggel haladt), valamint a bekövetkezett eredmény kiemelkedő súlyossága, a visszatérő közlekedési balesetekhez vezető forgalmi helyzetben a főbüntetés súlyosítását teszi szükségessé, a büntetés enyhítése törvénysértő volna.

A gépjárművezetéstől eltiltást mindennemű közúti gépjármű vezetésére tekintette a másodfokú bíróság kiszabottnak, de elrendelte, hogy annak időtartamába az 1971. május 24-től eltelt időt be kell számítani.

A szabadságvesztést fogházban kell végrehajtani. A büntetés kétharmadának letöltése után, ha feltehető, hogy a büntetés célja a további szabadságelvonás nélkül is elérhető, az elítélt feltételes szabadságra lehet bocsátani.

S végül mentesül az elítélt a törvény erejénél fogva az elítéléshez fűződő hátrányok alól, ha a szabadságvesztést kiállotta, illetőleg annak végrehajthatósága megszűnt. (Ez a feltételes szabadságra bocsátás idejének eredményes leteltével következik be.)

2. Egy személygépkocsivezető — aki 21 éve vezet, büntetlen, — jó látási viszonyok mellett, száraz úttesten kb. 35 km-es sebességgel közeledett egy egyenrangú útkereszteződéshez. Mindkét útvonal egyirányú, a vádlott csak jobbról várható forgalmat. Amikor jobbra már kiláthatott, észrevette, hogy egy taxi közeledik a kereszteződés felé, csaknem hasonló sebességgel, két utast szállítva. A taxis a kereszteződés felé haladva a kereszteződésben áthaladni készül, de az úttestre végül is le nem lépő gyalogos miatt kissé csökkentette sebességét; a kereszteződésbe behaladó vádlott késedelmesen fékezett és a taxi bal oldalának ütközött. Az 90 fokban megperdült, s hátsó kerekével felkerült a járdára, ahol kitört egy jelzőtáblát, majd nekihaladt az álló gyalogosnak. A súlyos töréseket szenvedett 78 éves embernek hosszú ideig fekvődni kellett, aminek következtében szövődmények léptek fel, és három hónap múlva keringési elégtelenség következtében meghalt.

Az elsőbíróság a vádlottra 1 év és 2 hónapi, öt évre felfüggesztett szabadságvesztést és 2000 Ft pénzmellékbüntetést szabott ki.

Az ítélet ellen az ügyész jelentett be fellebbezési óvat, végrehajtható szabadságvesztés kiszabása és gépjárművezetéstől eltiltás kimondása végett. A vádlott és védője, a bűnösséget vitatva, a cselekmény minőségét támadta, s a büntetés mérséklését kérte.

A másodfokú bíróság a balesetet az új törvény alapján bírálta felül, s a szabadságvesztés tartamát 10 hónapra leszállította, a felfüggesztés időtartamát egy évben állapította meg. Az elsőbírói ítélet egyéb rendelkezéseit nem érintette, a változtatást meghaladó fellebbezéseket pedig elutasította.

A másodfokú bíróság figyelembe vette, hogy: a vádlott több mint 20 éve balesetmentesen vett részt a forgalomban (a baleset két évvel ezelőtt történt) — az áldozat halálát az előrehaladott életkorból származó betegségek nagymértékben elősegítették — a balesethez az elsőbbséggel rendelkező jármű sebességének a kritikus veszélypillanatban bekövetkezett (de a taxis terhére fel nem róható) csökkentése is hozzájárult — s mindezt olyan nyomatékosan a vádlott javára értékelendő bűnösségi körülményeknek vette, hogy az enyhítő szakaszt és a felfüggesztés kedvezményét is alkalmazhatónak találta, miután a vádlott kereseti és családi viszonyaihoz igazodó pénzmellékbüntetéssel is fokozni lehet a büntetési célok elérését.

A járművezetéstől eltiltás kimondására a bíróság nemcsak azért nem látott alapot, mert a vádlott a baleset óta is részt vett a közúti forgalomban, hanem mert a vádlott gondatlanságának foka kisebb, elnézésből, elszámításból ered, a baleset bekövetkezésében pedig a gyakorlatlanságnak, a járatlanságnak szerepe nincsen.

Dr. Imre Iván

Itt így közlekedjünk

A MÓRICZ ZSIGMOND KÖRTÉR Buda egyik legforgalmasabb csomópontja. Ismertetésénél mindjárt az elején szeretnénk leszögezni, hogy nevével ellentétben nem körforgalmú; itt nem a körforgalom szabályai szerint kell közlekedni.

Igaz, a tér teljesen körbejárható, de nem minden akadály nélkül: út közben több torkolatban elsőbbséget kell biztosítanunk a jobb kéz felől jövőknek, a védett útvonalon haladóknak, vagy éppen a villamosoknak.

A tér észak-nyugati oldalán vezet érintőlegesen a Bartók Béla út. Mégpedig mindkét menetirányban törésmentesen, és ez önmaga is cáfolja a körforgalmú jelleget. Tulajdonképpen ez a legjelentősebb forgalmi irány, s ezért az összes többi irányból védett.

Amennyiben a Szabadság-híd felől érkezünk a térhez, két forgalmi sávon helyezkedhetünk el, a továbbhaladási szándékunktól függően. Mégpedig a járda melletti sávon a jobbra a Villányi útra, és az egyenesen a Bartók Béla útra — a Kelenföldi pályaudvar felé — haladók, a belső forgalmi sávban pedig a balra kanyarodók:

— a jobbra kanyarodók a teret elhagyva a Villányi út torkolatában mindjárt gyalogátkelőhelyhez érnek és elsőbbségadással tartoznak (ezért sem szabad tehát ezen a ponton erősen felgyorsítani);

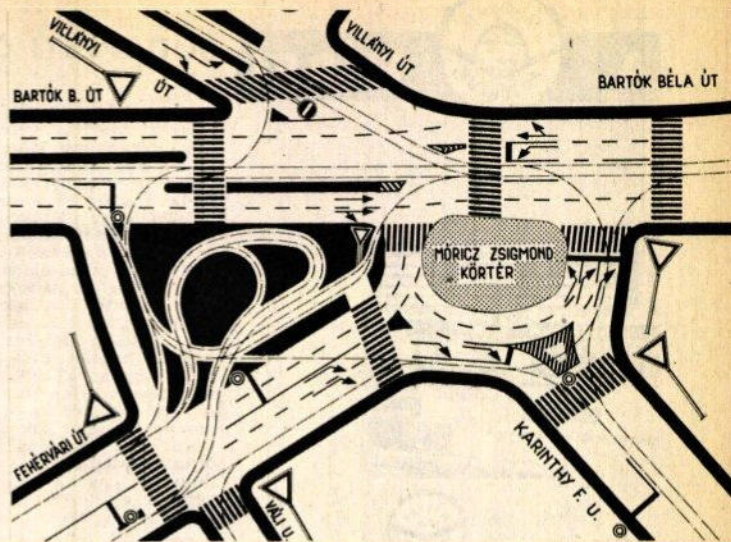
— az egyenesen haladók is elsősorban a gyalogosokra ügyeljenek. Különösen a villamos-járadászigetek végeiben fekvő gyalogátkelőhelyek körzete nagyon veszélyes, de ajánlatos a járdaszívet teljes hosszában különös körültekintéssel haladni;

— a legnehezebb a Szabadság-híd irányából a Fehérvári út és a Karinth Frigyes út irányába balra kanyarodni. Azt követően, amikor besoroltunk a belső forgalmi sávba, ügyeljünk arra, hogy — ha meg kell állnunk a kanyarodás előtt — ne hajtsunk rá a gyalogátkelőhelyekre, hanem még előtte álljunk meg. Innen kell meggyőződnünk arról, hogy a szembe jövő jármű- és villamosforgalom lehetővé teszi-e a továbbhaladásunkat. De vigyázzunk, mert a szembe jövő járművek a megállóban levő villamosoktól nehezen észlelhetők. Természetesen a gyalogosokra is figyelemmel kell lennünk, de semmiképpen se felejtünk el visszapillantani, mert a hátunk mögül jövő villamosok okozhatják a legnagyobb gondot, ha történetesen a villamosvágányokon kényszerülnénk megállni.

A Bartók Béla út másik menetirányából, vagyis a Kelenföldi pályaudvar felől ugyancsak két forgalmi sáv vezet a térhez. A járdaszegély melletti sávból az egyenes irányú haladáson kívül jobbra is mehetünk. A járdaszívet végénél kanyarodniak be a villamosok a térre, s mindkét forgalmi sávot átmetszik. Áthaladásukat azonban kétlencsés jelzőlámpa biztosítja. Tehát vigyázzunk: ha az úttest jobb oldalán levő jelzőlámpa pirosra vált, időben álljunk meg. Ide egyébként is érdemes csökkentett sebességgel érkezni, mert a járdaszívet és a járda között állandóan jönnek-mennek a gyalogosok.

A Villányi útnak a körtérhez vezető szakaszán néhány évvel ezelőtt tilos volt az átmenő forgalom. Részben az autóbuszok miatt, de inkább a tér tehermentesítése volt a fő ok. Most szabad ugyan a Villányi úton egészen a térig közlekedni, de a torkolathoz érve vagy csak jobbra kisívbén a Bartók Béla útra, vagy pedig a Villányi útra visszakanyarodva folytathatjuk utunkat. Tehát balra nagyívben a körtéren át a Szabadság-híd irányába nem kanyarodhatunk innen. Erre egyébként a „Kötelező haladási irány” jelzőtábla is utal, de a szemben levő oszlopon „Behajtani tilos” jelzőtáblát is találunk, ami tulajdonképpen azt jelenti, hogy a Villányi útról egyenesen és balra kihajtani tilos!

Ha tehát a Villányi útnak erről az ágáról a Szabadság-híd irányába akarunk eljutni, akkor ajánlatos már korábban a Fadrusz utcába jobbra bekanyarodni, majd innen balra nagyívben a Bartók Béla útra, s a tovább-



biakban már egyenesen, a körtéren áthaladva mehetünk a Szabadság-híd irányába.

A Fehérvári útról érkezőket is kétlencsés jelzőlámpa fogadja a körtér előtt. Ezen a környéken van ezen kívül az SZTK-rendelő és a piac is. A nagy gyalogosforgalom és a villamoskeresztezés mindenképpen óvatosságra jnt.

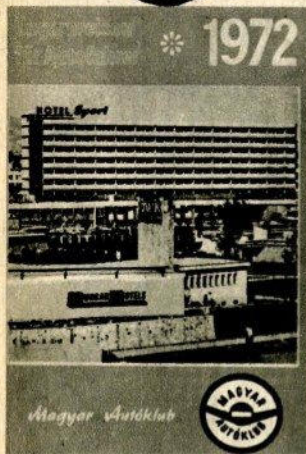
A torkolathoz érkeve két forgalmi sávot találunk. A belsőbe azoknak ajánlatos sorolni, akik a körtéren át a Bartók Béla útra szeretnének eljutni. A külsőbe pedig azoknak, akik a Karinth Frigyes úton folytatják útjukat. Külön említést érdemel, hogy a Fehérvári útról érkezők áthaladási elsőbbséget élveznek a körtér parkosított területét övező pályán haladókkal szemben.

Különös figyelmet igényel az a manőver is, ha a Bartók Béla útról balra a körtérre kanyarodunk. Az egyenes irányban (előtűnk-mögöttünk) érkező villamosok mellett a térről kikanyarodó viszonylatokat is szemmel kell tartanunk, természetesen az egyéb irányú gépjármű- és gyalogosforgalom mellett. A körtérről néhány méter út megtétele után jobbra kanyarodva juthatunk a Fehérvári útra. Nem messze innen ebben az irányban is kétlencsés jelzőlámpára kell ügyelnünk. Korábban ezt az irányt követve juthattunk a 6-os számú országos főútvonalhoz. Jelenleg azonban a Fehérvári út átépítése folyik, és így az a Hengermalom utcától kifelé nem járható. Helyette a Bogdánfy utcát és a Hunyadi János utat ajánlatos igénybe venni. Annál is inkább, mert ily módon elkerülhetjük a körtérrel, s az Irinyi János út és a Karinth Frigyes út kereszteződésében már a jelzőlámpás irányítás segítségével hajthatunk rá a Bogdánfy útra.

A körtérről a Karinth Frigyes útra kilépni szándékozóknak a rendszerint ott végállomásozó villamos mellé kell sorolni, ügyelve a villamos esetleges elindulására (!), amit egyébként a befüggesztett kétlencsés lámpa is jelez. Csakhogy ezt a lámpát a helyismerettel nem rendelkezők rendszerint nem, vagy csak az utolsó pillanatban (néha annál is később) veszik észre. Továbbhaladva most már a Karinth Frigyes úton, a Síroki utcánál újabb jelzőlámpával találkozunk.

A Karinth Frigyes útról tulajdonképpen jobbra tartva mehetünk be a körtérre. Ha a Bartók Béla útra balra akarunk hajtani, akkor igyekeznünk kell a belső sávot elfoglalni, mert a másik kettőből csak jobbra kanyarodhatunk. A párhuzamos kanyarodásnál ügyeljünk a biztonságos térközre is!

A Mórícz Zsigmond körtéren és környékén levő kétlencsés jelzőlámpákat a rajzon kettős körrel ábrázolva láthatjuk. A körtéren található összes gyalogátkelőhelyeknél különös figyelemmel hajtsunk és vegyük figyelembe azt is, hogy az utak burkolata meglehetősen egyenetlen, rossz csúszósúrlódási együtthatóval rendelkező nagy kockakő. Csúszós időben pedig a teret át- meg átszelő sok villamosvágány is rontja a gumik súrlódását, tapadó-képességét.



KÜLFÖLDIEK MAGYARORSZAGON. A Magyarországgal megismerkedni kívánó külföldi autós turisták változatos, érdekes túraprogramok között válogathatnak az Autóklub Touring Osztályának 1972. évi programfüzetében.

A Fővárosi Közúti Balesetelhárítási Tanács által meghirdetett — lapunkban is ismertetett — nagyszabású közlekedési versenyen a Magyar Autóklub budapesti szervezete is részt vesz. A verseny elméleti és gyakorlati részből áll. A Magyar Autóklub a személygépkocsi kategóriában indul egyéni, illetve csapatversenyben.



„A MAGYAR AUTÓKLUB AZ AUTÓSOK SZOLGÁLTÁJÁBAN” címmel képes tájékoztató füzetet jelentetett meg az Autóklub Sajtó és Propaganda Osztálya.

Az Autóklub Touring Osztályának programjából (2)

Mind a külföldi, mind a belföldi túrák nagy sikernek örvendenek, így a Touring Osztály a február 6-1 számunkban meghirdetett utazások közül már csak néhány belföldi és külföldi túrára tud elfogadni — korlátozott számban — jelentkezéseket.

és leningrádi városnézés, moszkvai és leningrádi színházlátogatás is szerepel. Résztvételi díj (a kollektív útlevéllal) gépkocsivezetőnek 2980 Ft utasnak 2680 Ft

BELFÖLDI TÚRÁK

Table with 2 columns: Itinerary description and Price. Includes entries like 'Hétféltégi üdülések (az árak személyenként értendők)', 'Március 1-4. Eger - Hotel Unicorns, félpenzió ... 380 Ft', etc.

Július 6-17. Körutazás az NDK-ban és Csehszlovákiában. Az utasok a Brno-Karlovy-Vary-Karl-Marx-Stadt-Weimar-Eisenach-Lipce-Potsdam-Berlin-Drezda-Prága-Pozsony útvonalon haladnak.

Bejáratos túrák

Március 12., illetve március 26. Ebéd 12 órakor a kecskeméti Aranyhomok szállodában, 13-16 óra között műszaki tanácsadás a helyszínen.

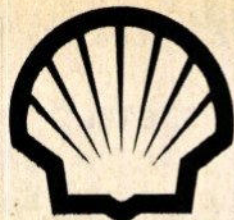
Egyéb programok

Table with 2 columns: Program description and Price. Includes 'Március 16. Várbarlang - Keletázsiai Múzeum, vezetésessel ... 15 Ft', 'Május 11-14. XII. Országos Autóstállaikozó Keszthelyen ... 250 Ft', etc.

KÜLFÖLDI TÚRÁK (az árak személyenként értendők)

Május 1. a Magas Tátrában Három nap teljes ellátás és egy ebéd, autóbusszal kirándulás idegenvezetővel a szépséges városokba (Lőcse, Kősmárk). Résztvételi díj „B” kat. szállóban kb. 800 Ft „C” kat. szállóban kb. ... 660 Ft

UDÜLESEK Az egyhetes turnusok időpontjai egymáshoz kapcsolódnak, így mód van arra, hogy az utasok két hétig folyamatosan üdüljenek a következő városokban: BIANES, Barcelonától kb. 50 km-re fekszik a spanyolországi Costa Bravan. Az utazás Münchenből indul repülővel a következő időpontokban: szeptember 8., 15., 22., 29., október 6.



Shell

**TOLTOÁLLOMÁ-
SAINKNAL
UZEMANYAG
ÉJJEL-NAPPAL**

**SZERVIZEINK
6-22 óráig**

Budapesten

**III., Bécsi út 277
IV., Pozsonyi út (Újpest)
IX., Kén u. 1.**

**INTERSHOP
XIII., Rajk L. u. 11.**

Vidéken

**Balatonfüred
Balatonszántód
Dunaföldvár
Miskolc
Pécs
Szeged
Veszprém**

Hazánk örvedetesen fejlődő, növekvő gépkocsiflómánya egyre szélesebb körű és egyre korszerűbb karbantartási és ellátási igényeket támaszt. A

SHELL INTERSERVICE

hálózat ezeknek az igényeknek kielégítését tűzte ki célul.

Ennek érdekében a

SHELL INTERSERVICE

állomások a legjobb minőségű üzemanyagokkal, kenőanyagokkal és a legkorszerűbb gépjármű-diagnosztikai berendezésekkel és készülékekkel állnak a hazai autósok és a hazánkba látogató autós turisták rendelkezésére. A

SHELL INTERSERVICE

állomások a gépkocsi jobb ellátása érdekében nagy választékban árusítanak alkatrészeket, felszerelési cikkeket, ékszíjakat, gumibroncsokat.

A szervizállomásokon kívül autópótlási cikkeket, kenőanyagokkal, különleges felszerelési cikkeket áll az autósok rendelkezésére az

INTERSHOP

amelynek bőséges áruválasztékát a világ minden tájáról importálják. Az

INTERSHOP-ban

megtalálható mindaz, amire az autósoknak szüksége lehet, hogy gépkocsiját ápolja, karbantartsa, speciális felszerelésekkel elláthassa, egyéni jellegű adhatson neki.

Az évszaknak megfelelően téli cikkek széles választékával – a különféle kód-lámpáktól a fagyálló és fagymentesítő folyadékokig – áll az autósok rendelkezésére a

SHELL INTERSERVICE



MOTOROSOKI

Vízhatlan bőrerős motorosnadrág 186 Ft
Cipzárás lemeberdzsek 296 Ft
Sárga vitorlásöltöny 410 Ft
Készíti: **FABIAN JÓZSEF**
Bpest VII., Majakovszkij u. 1.

Sík- és palástköszörülés
hengerfejek, hengerblokkok
síkköszörülése
olajemelő és hidraulikák
felújítása

RENNER gépműhely
Bp. VII., Nagydífa u. 31. Tel.: 211-832

TRABANT-SPECIALISTA

MATTYASOVSKY ALBERT
autószerelő-mester

Bp. XIV., Kőszeg utca 40.

ZSIGULI

Skoda, Wartburg, Zaporozsec stb.

ZÁRHATÓ tanksopka és FEDÉLZÁR helyszíni felszerelése. Különleges, BEHAJTÁHATÓS (VW-modell) külső tükrök, FURAT NÉLKÖL szerelhetők, minden típusú kocsihoz. SZTRÁDATOKROK.

Kettőzött védelmű RIASZTÓ felszerelése.

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



**Összes keleti és nyugati
AUTÓLENGÉSCSILLAPÍTÓK**

teljes felújítása
gyors cserével

Garanciával

Vidékre utánvételt
KEREKEGYENSÚLYOZÁS
legmodernebb műszerrel
DIJTALAN BEVIZSGÁLÁS

„BÁRDI AUTÓTECHNIKA”
A SZAKMA MESTERE
Bp. VI., Szondi u. 15.
Telefon: 329-449

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

Személyautók MOSÁSA ÉJJEL-NAPPAL

A XIII., Pozsonyi út-Garam utca sarkán levő autómosó és szárító

A TÉLI IDÉNYBEN IS ÉJJEL-NAPPAL MŰKÖDIKI

Telefonja: 295-695



II. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT Központi Vevőszolgálat: 205-944



I. sz. telepe: Budapest XII., Maros utca 12.
vállalja a személygépkocsik
LAKATOS — FÉNYEZŐ — KÁRPITOS — SZERELŐ
munkáit

Skoda első futómű javítás, Volga, Warszawa, Moszkvics szelepcsizolás,
futójavítások típustól függetlenül, hozott anyagból
ZSIGULI, POLSKI—FIAT, SKODA S—100
javítása soron kívül

Motor-gépmunka, gépi bér munka bejelentkezési sorrendben. Előjegyzés és gépkocsi-bemutató 7—14 óráig.
Telefon: 154-892.

ANYAGELADÁS ÉS VÉTEL
típustól függetlenül, alkatrész-üzletünkben. Bp. XII., Maros u. 22. Telefon: 350-315.

HASZNÁLT SZEMÉLYGÉPKOCSIK VÉTELE — ELADÁSA
BIZOMÁNYI ÉRTÉKESÍTÉSE

A BUDAPESTI AUTÓJAVÍTÓ KTSZ. Bp. XXI., (Csepel) Jókai u. 27. sz. alatti telepén.

Telefon: 479-344. Napi áron vásárolhat és értékesítheti személygépkocsiját.
Vállalatoknak, közületeknek leadási kötelezettség esetén igazolást adunk.

AUTÓKERÉK DISZTÁRCSÁK

DISZKARIKÁK,
SPECIÁLIS KÉSZÍTÉSE MINDEN TÍPUSRA
Vidékre utánvétellel

MÉSZÁROS fémmnyomó
Bp. VI., Csengery u. 66. Telefon 127-584

Minőségi krómozást vállal
galvanizáló kisiparos

Budapest VI., Bokányi D. u. 26.
JOVON JÁNOS

WARTBURG

TRABANT
motorfelújítás 3 nap alatt; kuplung cse-
réjét 1 nap alatt, egyéb futójavítást és
mindennemű karosszerialakatos mun-
kát garanciával vállal

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

AUTÓ-MÉRŐMŰSZEREK

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

HAUDEK

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

auto
SERVICE



Hefer

BUDAPEST XIX.,
BATTHYÁNY U. 12.
TEL.: 470-212.

Felhívjuk a Kedves Vásárlók figyelmét, hogy a

CSEPEL KERESKEDELMI VÁLLALATON keresztül

1972. január 1. után forgalomba került

IMPORT motorkerékpárok

GARANCIÁLIS javítását

Budapesten és Pest megyében a

MEZIPSZOLG ÖKV

Budapest XX. (Soroksár), Marx Károly út 40. (Tel. 279-410) végzi

A MEZIPSZOLG garancián kívüli
motorkerékpárjavítást is vállal



TÖBBEKNEK. Kérjük levelezőinket, hogy nevüket és címüket ne csak a borítékra, hanem magában a levélben is olvashatóan tüntessék fel, mert ezzel a választást megkönnyítik.

LAKATOS JÓZSEF — LUDWIGSFELDE (DDR). A tájékoztatás helyes volt. A kijelölt budapesti OTP-fióknál gyűjtendő valutaösszegeből import-forgalmi adó mentesen csak azok vásárolhatnak gépjárművet, akik nemzetközi szervezetnél a rendelkezésre bocsátott munkakör betöltésére vagy államközi egyezménynek, illetve magyar állami és társadalmi szervek által kötött szerződések végrehajtására vannak külföldön. A kezdeményezés valóban nem vonatkozik a szocialista országok munkaerő-kooperációra kötött megállapodásainak végrehajtása során külföldön munkaviszonyban álló dolgozókra. Ezzel szemben változatlanul lehetőség van arra, hogy Önök, ha egy évnél hosszabb kint-tartózkodás után végleg visszatérnek, az ott helyben megtakarított pénzükből a kiküldetési országban gépjárművet vásárolhassanak, és azt vámmentesen hozhassák be. A vám eljárásról szóló 4/1967. (XII. 23.) PM—KIM rendelet 97. §-a szerint a Vámörpés Fővárosi Parancsnoksága engedélyezheti ilyen esetben is a gépjárművek vámmentes kezelését, ha a kérelmező vagy a vele közös háztartásban élők részére — azonos jogcímen — a megelőző öt éven belül még nem kezeltek gépjárművet vámmentesen. A vámmentesítéshez természetesen szükséges a kiküldő, illetve kiküldető belföldi szervnek a külföldi munkavégzésben eltöltött idő tartamára és a végleges hazatérésre vonatkozó igazolása is. Részletes tájékoztatásért a 7. sz. Vámhivatalhoz fordulhatnak. Új címük: V., Alkotmány u. 12. Tel.: 116-434.

B. A. — SZOLNOK. A vállalat helyesen értelmezte a 16/1971. (VII. 7.) MÜM—KPM rendelet 5. §. (2) bekezdésének előírását, amely szerint a vontatási időre „legfeljebb az alapbér (teljesítménybér) 20%-a” folyósítható. Figyelembe kell venni ugyanis a 4. § előírását, amely szerint: „A gépjárművezető a túlmunka időtartamára pótlék nélküli munkabére illeti meg. Ezt a havi személyi alapbér egy órára eső részének alapulvételével kell számítani.” Tehát a túlórákra az alapbérrel felül semmiféle pótlék ez idő szerint nem fizethető. A Szakszervezettől kapott felvilágosítás szerint ennek a helyzetnek a megváltoztatása rövidesen várható.

BULGER JÓZSEF — ZALAEGRSZEK. 1. Olvassa el előző, „B. A.” jellegű kérést, amelyet 16/1971-es rendelet 4. § (1) bekezdése szerint: „A gépjárművezető által havonta teljesíthető túlmunka... a törvényes munkaidő 40%-át nem haladhatja meg.” Ha tehát az Önök havi munkaidéje 210 óra, Önök összesen leg-

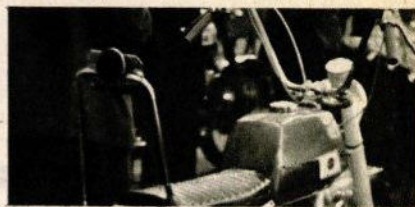
feljebb 294 órát dolgozhatnak havonta. Az ezen felüli munkavégzést — a Közlekedési Szakszervezet szakértőjétől kapott felvilágosítás szerint — joguk van megtagadni. De ha már a vállalati különleges érdekek miatt elvégezték ezt a többletmunkát, ezeket a túlórákat is felül kell fizetni. Vita esetén a Vállalati Munkaügyi Döntőbizottsághoz fordulhatnak, annak döntése ellen pedig a Területi Döntőbizottsághoz fellebezhetnek. — 3. Az előbb is idézett 4. § (3) bekezdése így szól: „Túlóráátalányt a rendszeresen teljesített, illetőleg a várható túlmunka időtartamának alapul vételével lehet megállapítani. Ennek felső határa az (1) bekezdésben foglalt időtartamnak megfelelő összegű alapbér”. Ez a túlóráátalány tehát Önöknek, akik rendszeresen a maximális túlórákkal dolgoznak, nem lehet kevesebb, mint az alapbér 210-ed részében kifejezett alapórábér 84-gyel való szorzata. A túlóráátalányt ugyanis nem lehet a dolgozó hátrányára megállapítani, joggal visszaélésnek tekinthető, ha a „rendszeresen teljesített” túlmunka időtartamánál kevesebbet vennének tekintetbe.

„EGY OLVASÓ”. Nem értjük, miért írt névtelenül, hiszen fejtegetésével nyitott kapukat döngött: legutóbb az Önéhez hasonló fejtegetést olvashatott lapunkban a szóban forgó közlekedési helyzetről. Úgy érezzük azonban, hogy mégis válaszolnunk kell, mert meg szeretnénk köszönni dicséreteit és jókívánságait, és ígérjük, hogy a jövőben is közlünk „hasznos Kresz-feladványokat, tanulságos balesetek leírását, bírói állásfoglalást”.

HALMAI MIHÁLY — ERD. „Talált” egy kocsit, amely egy éve áll egy mellékutcában. Minthogy Ön szerint ez is „talált tárgy”-nak minősíthető, azt kérdezi: egy év után ez is a megtalálható lehet-e? Fura dolog lenne, ha igennel válaszolnánk. Olyan helyen ugyanis, ahol a parkolás nincs tiltva, sem határidőhöz kötvé, jogilag akár egy évnél hosszabb ideig is állhat a kocsi. Más lapra tartozik, hogy egyes esetekben érdemes lenne utánanézni, hogy miért áll ott az a kocsi ilyen hosszú ideig...

BENEDEK FERENC — SZOLNOK. A szabadságidőt a szakértők véleménye szerint nem lehet órában elszámolni, hanem a szabadságra kivett időszak minden napjára kell az átlagkeresetet kifizetni.

KOHÁRI FERENC — EGER. A 16/1971. (VII. 7.) MÜM KPM rendelet értelmében csak akkor nem lehet vontatási pótlékot fizetni, ha a „rakfelület nélküli vontató” csupán egy pótkocsit vontat. Ebben az esetben csak a második és további pótkocsi után fizetendő pótlék. Mivel a daruskocsi itt nincs megemlítve, a pótkocsi vontatásáért ki lehet fizetni a 20% pótlékot. Felhívjuk azonban figyelmüket a (3) bekezdésnek erre a mondatára: „Nem fizetendő vontatási pótlék teljesítménybérézés esetén, ha a pótkocsiban megvalósított többleteljesítmény alapján járó teljesítménybér a vontatás díjazását magában foglalja”.



... milyen gyártmányú és hengerfartalmú motorkerékpár részletét ábrázolja ez a kép. Több kérdésetünk nincs is. A március 20-ig beérkezett helyes válaszok beküldői között három könyvet sorso-lunk ki.

A február 6-án megjelent, hókupac mögé rejtett autó gyártmánya a holland DAF. Igen sokan megfejtették azt is a rajzon látható részletekről, hogy az 44-es Variomat típus. Néhányan ugyan Skoda, Zaporozsec, illetve NSU márkának vélték. Elismerjük, nem volt könnyű a feladat, éppen ezért külön is gratulálunk mindazoknak, akik nem tévedtek. Közülük a sorsolás alapján GYÖRGY JÁNOS (Bp. XVIII. Komárom u. 11) — KINCSES ISTVÁN (Pécs, Perczel u. 32) és NEMET VIKTOR (Kecskemét, I. Hunyadi János u. 2) megfejtőink részére postázzuk a jutalomkönyveket.

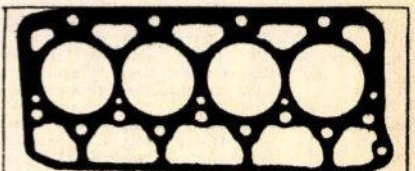
A VOLÁNNÁL:

A 20. oldal cikkének teszt-megfejtései: 1 b — 2 b — 3 b 4 c — 5 a.

AUTÓFELSZERELÉSI MŰSZAKI BOLT TATABÁNYA-ÚJVÁROS Népköztársaság u. 41.

Fúrás nélkül szerelhető visszapiplató-tükrök, panoráma belső tükrök, sporttárcsák, díszkarikák, kormányhuzat, kipufogóvéd, divatos ostor-antennák, rézaszbeszt hengerfejtömítés minden kocsi típushoz, H-betűk

Motorkerékpár-tükrök és különleges matricák Rallye-csíkok



OZEMBIZTOS
vörösréz-abeszt
hengerfejtömítések minden típushoz
Nyitva: 8-17-ig
Szombaton zárva
MESAN
tömítéskészítő
Bp. IX., Ráday u. 37.

Könyvekről

CALLMEYER FERENC—ROJKO ERVIN: Hétvégi házak — nyaralók (Műszaki). Világjelenség, hogy az emberek menekülnek a városi zsúfoltságból. Tömegekben keletkezett tehát a vágy, hogy saját hétvégi házuk vagy nyaralójuk legyen. Ennek kielégítéséhez ad nagy segítséget a 71 épületet ismertető könyv, amely e példák alapján sok-sok jó tanácsot ad az építési szándékozóknak.

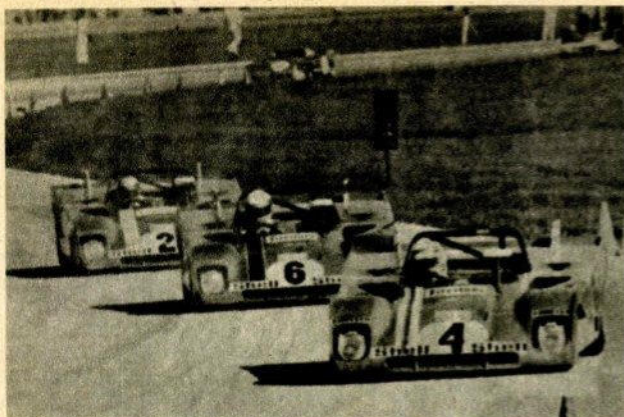
PANTYELEJEV: Utak hazafelé (Móra). Ünéletrajzszerű írás a 12 éves Ljonyka Pantyelejevéről, aki sok izgalmas kalandot él át, amíg az ostromlott Petrográdba eljut és „teljes jogú szovjet állampolgár” lesz.

DEBRAY: Beszélgetések Allendével (Kossuth). A híres francia újságíró — akit nemrég a nemzetközi tiltakozás szabadított ki a bolíviai börtönökből — hiteles képet ad a chilei forradalmi útról.

KESZI IMRE: Bakacsin és bukfenc (Magvető). A négy drámai mű újszerű eszközök alkalmazásával mond újat korunk ellentmondásairól, ötvözve a tragikus és komikus elemeket.

JEROME: Három ember egy csónakban (Európa). Világhírű könyv egy csónaktúráról a Temzén — történelmi meditációkkal, „aktuális” anekdotákkal.

SZÁGULDÁS DAYTONÁBAN



A verseny elején, a 3. körben így követték egymást a Ferrarik. Regazzoni, Schenken és Andretti a sorrend a pályának ebben a lassú kanyarjában

És az 55 kocsis repülőrajtjával megkezdődött a keserves 360 perc. A három Ferrari zárt sorban az élre állt, és a célig, az egyik kocsis kivételével, meg is tartották helyüket. Ez nem azt jelenti, mintha nem lett volna baj ezekkel a kocsikkal, motorokkal. *Tim Schenken* Ferrarijának a kuplungja „köszörült”. aztán *Andretti* állt meg a depóban a befecskendező-szivattyú miatt, amit a szerelők nem tudtak gyorsan megjavítani, és így a csak 11 hengerrel dolgozó Ferrarit folytatta, majd váltótársával, *Ickx*-szel együtt megnyerte a versenyt. (A motor kezdetben 400, majd 800 fordulatvesztéssel dolgozott.)

Aztán nem mindennapi közjáték borzolta a nézők és a versenyzők idegeit. Gumisérülés következtében *Regazzoni* Ferrarijának karosszériája vége 280-as iramban lezsabadult, és az öt szorosán követő *Wisell* Lolájához csapódott. Csodával határos módon senkinek sem történt baja. Néhány környi idővesztés után — váltott vezetővel — folytathatták a versenyt a kijavított kocsik. Röviddel rá újabb gumidefekt ismét megtépázta a Ferrari karosszériáját, de mert a boxban már nem volt tartalék kocsiszekrény, kézi munkával kellett a sérültet megjavítani, és ez több időt vett igénybe, mint a csere.

Féldőben, a 3. óra után ez volt a helyzet: 1. *Ickx*—*Andretti* (Ferrari) — 2. *Peterson*—*Schenken* (Ferrari) 1 kör hátrány — 3. *Elford*—*Marko* (Alfa) 2. kh. — 4. *Revson*—*Stommelen* (Alfa) 4 kh. — 5. *Dean*—*Gethin* (Porsche-908) 9 kh. — 6. *Heinz*—*Johnson* (Corvette) 10 kh. — 7. *Wisell*—*Larousse*—*Bonnier* (Lola) 11 kh. —

Az idő múlásával egyre több kocsis esett ki a küzdelemből. Az eddig a 7. helyen fekvő, *Wisell*—*Bonnier*—*Larousse* által vezetett Lola gyújtás-zavarral adta fel a harcot. Ekkor állt ki szeleprugótöréssel a leggyorsabb Alfa-Romeo is, amelyet *Revson*—*Stommelen* vezetett. A másik Lolát sem kerülte el rossz sorsa, kiállt.

Végül is 21 kocsis érte el a célt a hatodik óra utolsó percében.

EREDMÉNY: 1. *J. Ickx*—*M. Andretti* (Ferrari 312 P) 194 kör = 1191 km, átlaga: 200,68 km/ó. — 2. *T. Schenken*—*R. Peterson* (Ferrari 312 P) 192 kör — 3. *V. Elford*—*Dr. H. Marko* (Alfa-Romeo 33 TT 3) 190 — 4. *C. Regazzoni*—*B. Redman* (Ferrari 312 P) 179 — 5. *G. Gallí*—*A. de Adamich* (Alfa-Romeo 33.3) 175 — 6. *H. Kleinpeter*—*T. Waugh* (Lola-Cosworth T 212) 166 — 7. *P. Gregg*—*H. Haywood* (Porsche 911 S) 166, a GT osztály győztese — 8. *D. Heinz*—*B. Johnson* (Chevrolet Corvette) 163, a túrakocsik győztese — 9. *R. McCaig*—*M. McCaig* (Lola-Cosworth T 212) 161 — 10. *J. Locke*—*B. Bailey* (Porsche 911 S) 161. — Leggyorsabb kör: *Brian Redman* (Ferrari 312 P) 1,45.0 = 209,004 km/óra.

Miután a FIA sportbizottsága, a CSI méltányolta a konstruktőrök versenytáv-rövidítési kérését, úgy döntöttek, hogy 6 óránál, illetve 1000 km-nél nem lehet hosszabb versenyt rendezni, kivételt képez a hagyományos sebringi 12 órás, és a 24 órás Le Mans verseny.

Ennek figyelembevételével rendezték meg most az amerikai Daytonában a Márka VB 2. futamát, amelyen a Ferrari, Alfa-Romeo, Lola, Abarth, Porsche kocsik mellett GT (Corvette, Porsche és Ferrari), valamint túrakocsik (a 2. csoportból Camaro—Z28 és Ford Escort) is rajthoz álltak.

Az edzésen kiderült, hogy a gumikkal sok bajuk volt a sportkocsiknak. Az edzésen leggyorsabbaknak az új 312 P Ferrarik bizonyultak; három ilyen kocsis volt a pályán és ők foglalták el az első három helyet, majd egy Lola következett, s a sort az új, 33 TT 3 Alfa-Romeók folytatták. Az egyik Alfás, *Giovanni Galli*, a pálya leggyorsabb szakaszán nekicsapódott a falnak, és bár a versenyző ép tagokkal mászott ki a „romokból”, a kocsis javíthatatlanná vált.

A GT-kocsik között — az edzésen az abszolút 10. helyre érkező — egyik 8090 km-es Corvette volt a leggyorsabb, némelyik szakaszon elérte a 320 km-es tempót, míg a Ferrari ugyanitt „csak” 308 km-es iramra volt képes. Végül is a műszaki bizottság veszélyesnek találta ezt a másfél tonna súlyú Corvettet, ezért kizárta a versenyből.

A boldog győztesek: Andretti és Ickx

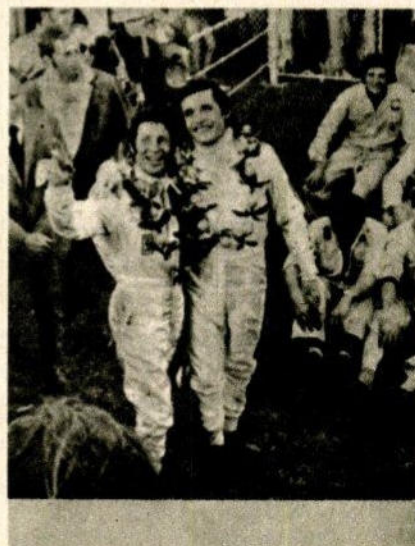
AZ AUTÓSPORT 1972. ÉVI NAPTÁRA

Március	26. Hegyi verseny	Pécs	OB I.
Április	2. Ügyességi verseny	Kőszeg	N
	2. Ügyességi verseny	Kaposvár	H
	3. Gokart verseny	Szombathely	OM
	4. Ügyességi verseny	Bonyhád	OM
	9. Ügyességi verseny	Dunaújváros	OM
	22—23. Mecsek Rallye	Pécs	OB I.
Május	23. Gokart verseny (Malév)	Esztergom	OB I.
	30. Terepügyességi verseny (Spartacus)	Budapest	OB I.
	7. Ügyességi verseny	Cegléd	OM
	7. Gokart verseny (Veszprémi Volán)	Veszprém	OB II.
	14. Hegyi verseny (Áfor)	Visegrád	OB II.
	14. Ügyességi verseny	Siófok	OM
	14. Ügyességi verseny	Debrecen	H
	17—21. Tatra—Balaton Újságíró Rallye (MUOSZ)		N
21. Gokart Szoc, Kupa I.	Wroclaw	N	
Június	28. Terepügyességi verseny (Spartacus)	Budapest	OB II.
	4. Hölgyek ügyességi versenye	Debrecen	OM
	11. Rába Rallye	Győr	OB II.
	18. Gokart verseny (Volán)	Jászberény	OB III.
	23—25. Bolgár Rallye		N
	25. Terepügyességi verseny (Spartacus)	Budapest	OB III.

Magyarázat:

H = házi, OM = országos meghívásos, OB = országos bajnoki, N = nemzetközi.

(Folytatjuk)



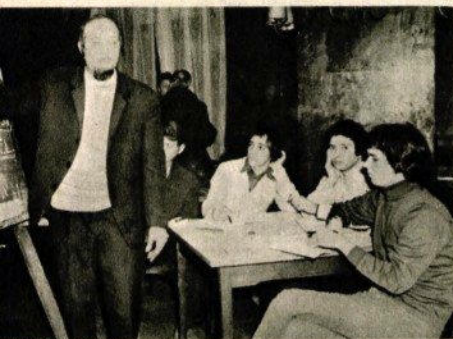
KÉSZÜLNEK AZ ÚJ SPORTIDÉNYRE AZ ÁFOR AUTÓSAI

Hat országos bajnoki cím birtokában készül az ország legnagyobb autósport-klubja az 1972. évi idényre. Gondoktól és problémáktól azonban nem mentes a munka az Áfornál sem, bár a szakosztályi javaslatok nyomán az Autósport Bizottság több területen módosította a korábbi ésszerűtlen adminisztrációs megkötéseket. A jó szakmai vezetés egyik előfeltétele, a szakosztályok bevonása a sportot közvetlenül érintő döntésekbe viszont még ma is a teljesítetlen kérések listáján szerepel. Az Autósport Bizottság mellett működő szakosztályvezetői, edzői testületet az 1972. évi bajnoki idényre sem hívták életre, s így sok tekintetben az autós szakosztályok továbbra is eiszigeteltek.

Az Áfor SC 1972-ben mind a túra-, mind a rallye-bajnokságban 2—2 csapattal képviselteti magát. Az átigazolási időszakban a rallye-versenyzők köre nem változott, viszont a túrárok létszáma jelentősen megnövekedett. Bár a szakosztály nyilvános tagtoborzást nem hirdetett, több mint harminc fiatal kérte felvételét. Az egyhónapos szakmai tanfolyam elvégzése és az erőfelmérő háziverseny után közülük az edző 5 új párost ja-



Szezonnyitó jégversenynek tervezte az Áfor Autósport Szakosztálya a Balatonszéplakra meghirdetett februári találkozókat, de a hirtelen beállt tavaszi időjárás felolvasztotta a „pályát”. Mégsem maradt program nélkül az a mintegy 40 autós versenyző, aki leutazott a Balatonra. A Széplak-Felső Interpress-üdülő előtt erőfelmérő szlalomversenyt rendezett a Szakosztály a rallye- és a túráversenyzők számára. A technikás, rendkívül gyors pályán a nap legjobb idejét holtversenyben Tar András és Klink János futotta Fiat—SC, illetve Austin—Cooper kocikkal (Kölcsényi Zoltán felvétele)



Az Áfor SC Autós Szakosztálya tanfolyamot rendezett a kezdő rallye-versenyzők számára. A gyorsasági versenyek adminisztrációjáról Szászvári József mérnök, rallye-navigátor tartott előadást

vasolt felvételre az anyagilag is támogatott egyesületi túracapatba. Az 1971-ben országos bajnoki címet nyert három túráversenyző, *Oravetz Gábor, Jahn Michael és Hernyák Imre* az új idényben már a rallye-osztályban versenyez együtt a szakosztály gerincét képező élgárdával: *Bártfai Csaba, Hans Hansson, Rusznyák István, Valcsics László, Kóvári György, Tar András, Mercsényi Róbert, Döme József, Jancsó Gyula és ifj. Kesjár János* versenyzőkkel.

A szakosztályvezetőség tervei szerint a rallye-csapat még az első bajnoki verseny előtt edzőtáboron vesz részt. A későbbiekben a legjobbak a hazai versenyek mellett indulnak a Szocialista Kupa futamain és — a hagyományokhoz híven — a legrangosabb külföldi Interpress-versenyeken is. A technikai bázis megerősítésére a klub egy új versenyautót, valamint új szerviz-kísérőkocsit vásárol, és lépéseket tesz a saját tuning-műhely meg-
T. A.

SPORTHÍREK

GAZDAG MOTOROS PROGRAMRÓL gondoskodnak a Honvédelmi Minisztérium sport-szervei Felszabadulásunk Ünnepe. Április 4-én délelőtt 10 órai kezdettel rendezik meg Farkasvölgyben a Baráti Hadseregek Motocross Bajnokságát, amelyen a szovjet, lengyel, csehszlovák és mongol néphadsereg legkiválóbb motorosait veszik fel a versenyt a magyar élgárdával. Egy nappal előbb, 3-án ugyancsak délelőtt 10 órakor kerül sor a BHSE rendezésében a hagyományos „Duna Kupa” találkozóra, amelyen a Szovjetunió, Csehszlovákia, Bulgária, Románia, Jugoszlávia és Magyarország nemzeti válogottjai állnak rajthoz.

A YAMAHA-GYÁR kereskedelmi igazgatója, Eguchi, az európai vezérképviselet vezetője, Nagaoka és kereskedelmi főnöke, Yoshida januárban Budapesten járt. Ígéretet tettek a Honvéd vezetőknek, hogy a Drapál János részére rendelt két legújabb típusú Yamahát még az idény kezdete előtt leszállítják. Azóta már meg is jött a hivatalos visszaigazolás március első napjaira. Remélhető, hogy megérkeznek időben a Femsza gyűjtások, a Dunstall tárcsafékek és az angliai Hi-Tac vízhűtéses hengerek is.

A BHSE legjobb gyorsasági versenyzői március 26-án Riminiben nemzetközi versenyen vesznek részt. A tavaszi idény egyik legjelentősebb versenyén csaknem teljes VB-mezőnyök állnak rajthoz a 250—350 és 500 cm-es géposztályokban.

A FORMA-I IDÉNY az Argentin Nagydíjjal kezdődött, amelynek rajtjánál nemcsak a hangulat volt forró, hanem a pálya talaja is, amelyen 40 fokot mértek. Az edzés nagy meglepetéssel zárult: a leggyorsabb a helyi csillag, Carlo Reutemann és Brabhamje volt. Mellőle rajtolt a világbajnok Jackie Stewart. Az elindult 22 kocsiból 11 futott célba; elsőként Stewart, 161 km-es átlaggal (Tyrrell 003) — 2. D. Hulme (McLaren) — 3. Jackie Ickx (Ferrari).

AZ INTERPRESS AUTOKLUB magyar tagozata az alábbi autótúrákat tervezi: I. Tatra—Balaton Barátság Rallye, május 17—21. — II. Riporter Rallye, a szombathelyi Claudius Szálló avatása alkalmából, július 2. — I. Túrapress Rallye, Budapest—Opátija, szeptember elején — IV. Tokaj Rallye (rajt Budapesten) október 4—8. — VII. Interpress Rallye Lvov—Kijev, június második felében.

AZ ANGOL CROSSBAJNOK, John Banks szerződést írt alá a CZ-gyárban.

CÍMLAPUNKON:

Rajz a Renault-gyár R—5-ös konstrukciójáról, az R—4-sorozat új testvértípusáról

(Részletes adatok lapunk következő számában)

„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 (Budapest) 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 Kúlrkereskedelmi Vállalatnál (Budapest, 62., Pf. 149), vagy a külföldi képviseleténél. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza

INDEX: 25.108

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

A ZÁSZLÓVIVŐ

A Komárom megyei napilap, a „Dolgozók Lapja” február 18-19. számában „Ki lesz a zászlóvivő Münchenben” című érdekes cikkében felsorolja az olimpiákon részt vett versenyzőket, akiknek az a megtiszteltetés jutott, hogy ők viheték a magyar csapat előtt a nemzeti lobogót az olimpiai megnyitó ünnepségen. A felsorolásból kitérünk, hogy 1948-ban, a St. Moritz-i Téli Olimpián Harangvölgyi András sielő volt a zászlóvivő. Hadd jegyezzük meg, hogy ez a sielő nem volt más, mint a crossozók körében népszerű Harangvölgyi „tanár úr”.

A 32. oldal képei

(Felül) A nemzetközi rallye-versenyek egyik gyakori és eredményes párosa, Hannu Mikkola és Gunnar Palm, és a különlegesen előkészített Ford Escort — (Középen) A 130 lóerős Formula Ford mint vontatmány — (Alul) Ennek a kategóriának angol bajnoka, Gerry Birell, a verseny közben

