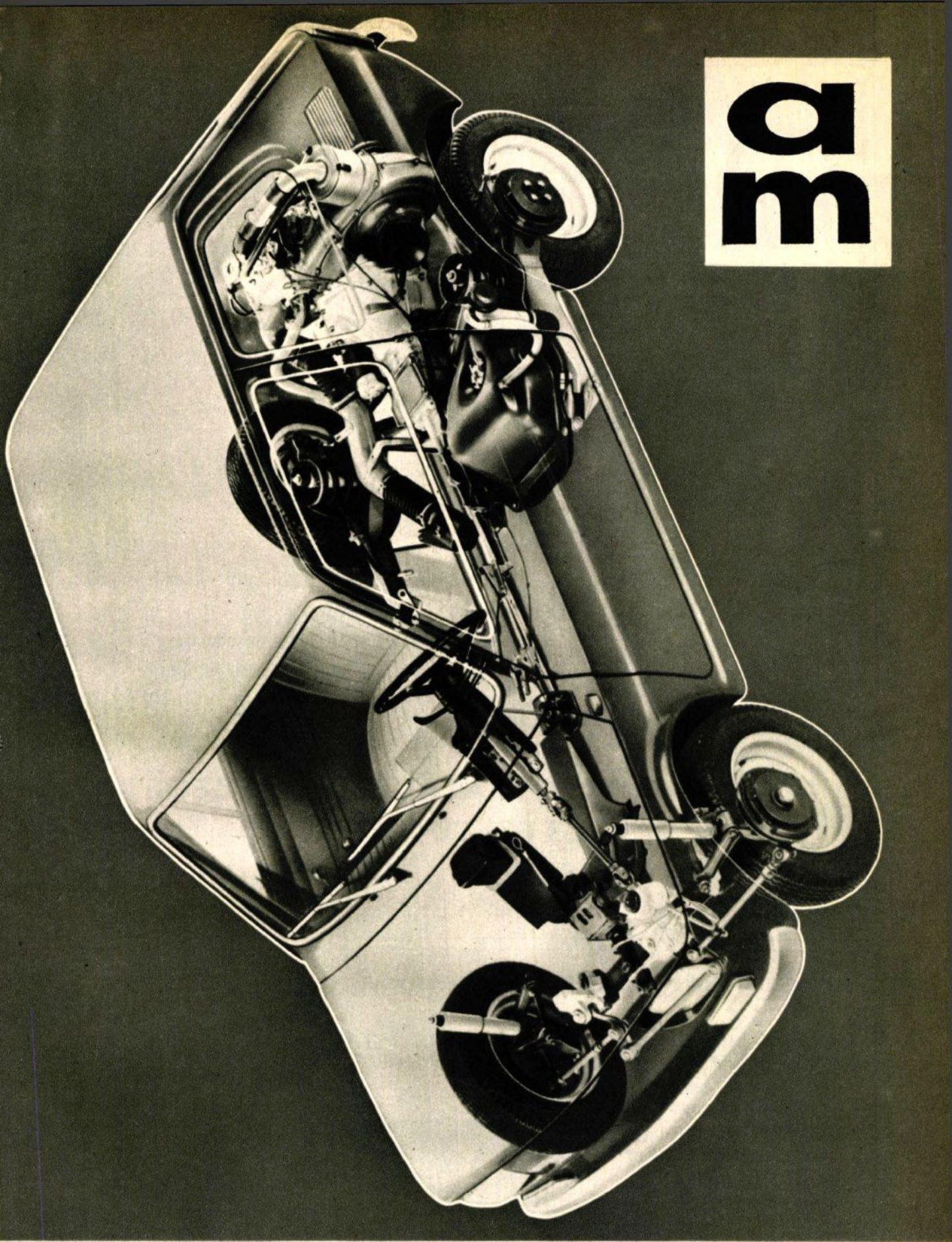


a

autó-motor

XXV. évf.
1972. XI. 21.
Ára: 3 Ft
22

A HUNGAROSZERVIZ
új üzemháza

Budapest XIV., Mexikói út 15—19. (Mogyoródi út sarok)

Telefon: 835-975, 837-177

Értesítjük az autótulajdonosokat, hogy

december 1-től megkezdjük

az átalánydíjas műszeres bevizsgálást, javítást és szervizt
két műszakban

A ZSIGULI, OPEL, VAUXHALL, kölni FORD, MERCEDES típusú gépkocsik javítását
és karbantartását vállaljuk,
valamint automata mosóberendezéssel, SEMPERIT gumik eladásával
és díjmentes felszerelésével, gépkocsi-alkatrészekkel készséggel állunk
vevőink rendelkezésére

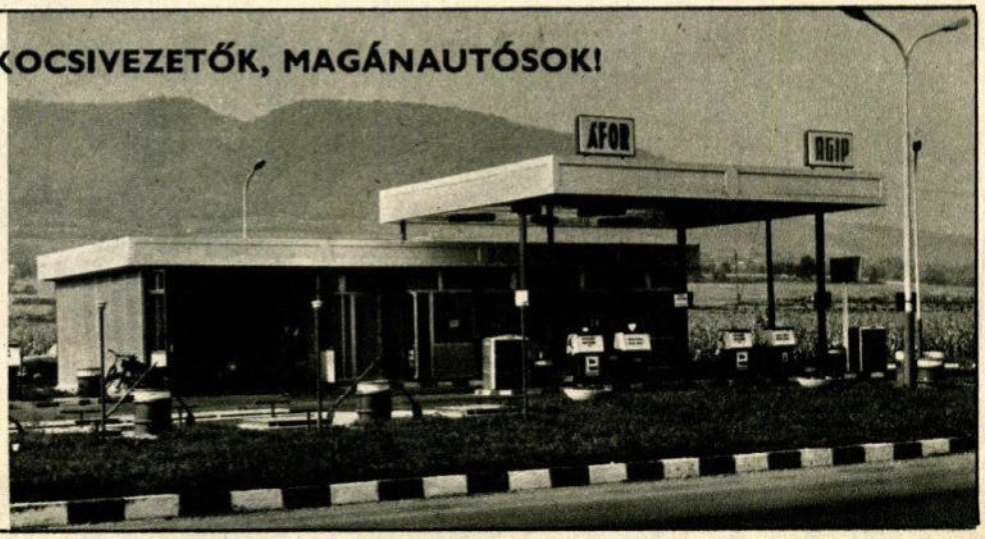
A HAVONKÉNTI ÁTALÁNY ÖSSZEGÉT ÉS FELTÉTELEIT RÖVIDESEN KÖZÖLNI FOGJUK

HIVATÁSOS GÉPKOCSIVEZETŐK, MAGÁNAUTÓSOK!

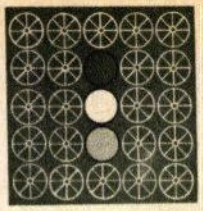
Felhívjuk szíves figyelmüket, hogy valamennyi ÁFOR-AGIP töltőállomásunk üzemanyagot utalványra és készpénzért egyaránt árusít

ÖRÖMMEL ÁLLUNK RENDELKEZÉSÜKRE:

ÁFOR



A szimpóziumtól a gyakorlatig



Írta: Dr. Nagy Ervin, a Közlekedési Főigazgatóság helyettes vezetője

Négynapos tervszerű és eredményes munka után — mint erről az AM is beszámolt — a 3. Városi Forgalombiztonsági Szimpóziumon megjelent szakemberek a tanácsteremben befejezték munkájukat. A mintegy 20 ország 200 külföldi és 300 belföldi szakembere 4 szekcióban, éspedig:

1. Jármű,
2. Pálya és forgalomtechnika,
3. Pszichológia, szociológia, orvosi, jogi és egyéb társtudományok,
4. Nemzetközi újságíró szekciók

keretében folytatott plenáris és kötetlen szakmai vitákat, s a résztvevők álláspontjukat határozati javaslatok formájában rögzítették.

E hír ma már közismert, nem kelt szenzációt. Pedig a szimpóziumtól a gyakorlatig hosszú még az út. Az elméletnek az életben történő alkalmazása sokszor a legnehezebb feladatok közé tartozik.

Négy napon keresztül 500 szakember — 50 előre elkészített referátum 440 oldalas könyvben való kiadásával egyidejűleg — nagy lelkiismeretességgel tárgyalta, elemezte a forgalombiztonság különböző témaköreit. Jellemző az elméleti munka mennyiségére, hogy 51 kérdésben a szimpózium konkrét álláspontot foglalt el és egyértelmű javaslatot hozott, amelyet a 20 ország képviselői egyhangúlag elfogadtak, megszavaztak.

A teljességre való törekvés nélkül a legfontosabb kérdéscsoportok a következők:

— Indokolt felülvizsgálni az érvényes közlekedési-műszaki előírásokat, különös tekintettel a motorizáció várható gyors fejlődésére;

— A közlekedési baleseteknél az eddiginél nagyobb mértékben kell törődni a műszaki okokra visszavezethető hibák, karbantartási mulasztások kérdésével;

— Foglalkozott a szimpózium a tömegközlekedési járművek kialakításával, a konstrukciós paraméterekkel, a járművezető körkilátásával, a járműhasználati utasításokkal és ergonómiai kérdésekkel;

— A személygépkocsikban használandó biztonsági övek bevezetésének, beszerzésének, felszerelésének kérdésével, továbbá a személygépkocsik kötelező biztonsági szemléjével;

— Az út-, csomópontépítések és a forgalomszervezés sokrétű tennivalóival, ezen belül is a közúti balesetek gondos elemzésével;

— Az útburkolatok, burkolati jelek, forgalomtechnikai beavatkozások balesetmegelőző hatásával;

— Széleskörűen vita tárgyát képezte a gyalogátkelőhelyek kérdése, a gyalogosáramlatok pontos követése;

— Egyik legfontosabb javaslat volt, hogy a tervezett és bevezetett forgalomtechnikai intézkedések hatását folyamatosan vizsgálni kell;

— Fontos megállapítás volt, hogy fokozott társadalmi összefogás szükséges a közlekedés biztonságának növelése érdekében, szoros együttműködés a közlekedésben résztvevők és azok irányítói között;

— Sokrétű megállapítást tett a Szimpózium a gépjárművezetői alkalmasság, a közlekedési magatartás, a közlekedés társadalmi kérdéseiről: szenvedély-betegségek, alkoholizmus, gyógyszerfogyasztás, meteoropata gépjárművezetők kiszűrése, meteorológia, szociál-pszichológia, oktatás, életmentés, elsősegélynyújtás, segélyjelzés, a járművezetők túlterhelése;

— Foglalkozott a Szimpózium külön a gyalogosok, az idősek és az ifjúság okozta problémákkal;

— Nagy teret szenteltek a koncentrált propaganda- és reklámtevékenység kérdésének; részletesen foglalkoztak a sajtó, rádió, televízió szerepével, lehetőségeivel, az újságírók továbbképzésével;

— Végezetül ki kell emelni a Kresz-alkotók igen fontos szerepét.

A javaslatok rövid áttekintése után is kirajzolódik, hogy milyen sokrétű feladat áll előttünk, hiszen mérnökök, közgazdászok, jogászok, orvosok, járművezetők és gyalogosok, mondhatnám az egész társadalom, az egész ország közös feladata, gondja a forgalombiztonság.

A rendszeres nemzetközi információ ismeretében azonban nyugodtan mondhatjuk, hogy ez az össztársadalmi feladat túlnő országaink határain is. Világjelenség. Csak egy jellemző adatot erről:

Becslések szerint közlekedési balesetek következtében földünkön évente átlagosan 200 ezer ember pusztul el! És húszszor ennyien sérülnek meg, válnak munkaképtelenné, rokkanttá!

Csak háborúk, járványok, elemi csapások okoznak emberéletben ilyen nagyarányú pusztítást. Egy-egy drámai, emberéleteket kioltó esemény milyen társadalmi méretű megdöbbenést, gyászt vagy éppen felháborodást vált ki! S ha őszinték vagyunk, akkor meg kell állapítanunk, hogy a balesetek állandó nagy száma és gyakorisága miatt szinte sokszor már közömbösek, fásultak vagyunk a sajnálatosan megszokott közlekedési tragédiákkal szemben. Ha csak hazánk vagy Budapest idevágó statisztikai számait nézzük — sajnos, e tekintetben már meghaladtuk a világszínvonalat — még szomorúbb képet kapunk.

Országosan kereken évi 40 000 a személyi sérülések és 1600 a halottak száma. Ebből Budapesten 9000 a sérülések és 300 a halottak száma. Tehát csak naponta átlagosan egy halottja van a fővárosi közlekedésnek. Ugyanakkor Budapesten évente az elmúlt időszakban az anyagi kár meghaladta a 60 millió forintot — egy Emke-típusú aluljáró létesítésének költségeit.

A budapesti Városi Forgalombiztonsági Szimpóziumok ma már megfelelő nemzetközi ranggal dicsekedhetnek. A közvetlen és sokrétű nemzetközi tapasztalatcsere eredményei nem kétségesek. Kialakultak az elmúlt évek alapján a szükséges és hatékony szakmai kapcsolatok is.

Tanácskozásaink sora (1965—1968—1972) híven reprezentálja a szakma világszintű fejlődését. Tehát a következő, 1975 körül megrendezendő tanácskozás biztos múltra és tapasztalatokra támaszkodhat.

A szervezés, előkészítés útja a Szimpóziumig ma már világos. De nem tisztázódott még eléggé a gyakorlati alkalmazás problémája. Pedig az ilyen tanácskozás egyik kulcskérdése éppen az, hogy eredményeit, ajánlásait hogyan hasznosítják minél teljesebben a gyakorlati élet során.

Ismerve a legfontosabb tárgyalt témákat, széles körű vitafórumot kellene tehát kialakítani „A Szimpóziumtól a gyakorlatig" címmel. Vitaindító cikkünknek éppen ez volna a célja: kérjük a szakembereket és az érdeklődőket, a járművezetőket és a gyalogosokat, hogy írják meg véleményüket e nagyszerű témákkal kapcsolatban, a javaslatok megvalósítása érdekében.

A használtautó-piac

A használtautó-piaccal utoljára ez év februárjában foglalkoztunk az AM hasábjain. Cikkünkben akkor 5—10%-os ármérséklésről számoltunk be, és úgy véltük, hogy ez a folyamat tovább folytatódik és a tendencia tartóssá válik.

Hogyan alakult a piac az utóbbi nyolc hónapban? Menynyire vált be prognózisunk? Ezekre a kérdésekre kerestünk választ, amikor három alkalommal újból meglátogattuk a szabad használtautó-piacot.

A Fehér úti piacon október 8-án a délelőtti eső ellenére is 480 darab, 15-én 689 darab, 22-én pedig (ismét ideiglenesen az Albertirsai úton) 572 személygépkocsit kínáltak eladásra. A bemutatott kocsik között viszonylag nagy mennyiségben voltak új járművek, IB—IS rendszámúak:

1971. decemberben 25—30 darab
1972. októberben 45—50 darab

Az új kocsik számának növekedése most is azt bizonyítja, hogy még mindig vannak olyan autótulajdonosok, akik egyrészt kocsijuk megvásárlásakor meggondolatlanul választották ki a számukra megfelelő típust, mások pedig változatlanul magasabb ár reményében szeretnének munka nélkül többletjövedelemhez jutni. Az október 15-i piacon bemutatott 49 új kocsi statisztikája megállapításunkat igen jól alátámasztja:

6 darab Trabant közül:
1 db IB — 1 db IE — 2 db IG — 2 db IO,
10 darab Wartburg közül:
1 db IB — 1 db IC — 1 db ID — 1 db IF — 1 db IH — 1 db IK — 2 db IO,
13 darab Zsiguli közül:
2 db IE — 1 db IH — 1 db IK — 3 db IL — 2 db IM — 3 db IO — 1 db IR,
2 darab Moszkvics—416 közül:
1 db IO — 1 db IP,
1 darab Zaporozsec IB,
3 darab Skoda S—100 közül:
1 db IC — 1 db ID — 1 db IE,
1 darab Polski-Fiat IE,
5 darab Fiat—600 közül:
1 db IB — 1 db IC — 1 db IE — 1 db IR — 1 db IS,
4 darab Fiat—850 közül:
1 db IF — 2 db IG — 1 db IL,
2 darab BMW IH rendszámú.

E kocsik közül az IO—IS rendszámúak száma 10 darab volt (20,4%).

A piac legérdekesebb tapasztalata a kereslet iránya és az árak alakulása. A legtöbb érdeklődő az 500—1000 kcm-es személygépkocsit kereste. Az 1000 kcm feletti kocsi iránt a kereslet igen lanyha volt. Mindez az eladókra komoly befolyást gyakorolt.

Az eladók túlnyomó többsége nyolc hónappal ezelőtt hallani sem akart alkuról. Az általuk egyszer kijelentett árakból egyetlen forintot sem engedtek. A vásárló vagy megvette a kocsit vagy nem. Most a lényegesen alacsonyabb árból 3—5 ezer forintot percek alatt leengedtek. Ez alól még a Wartburg és Trabant típusok sem voltak kivételek. Ennek ellenére ezeknek limousin, luxus, tourist és combi változatai továbbra is a legkeresettebbek és még mindig a legmagasabb árat tartják.

Az igen nagyszámú érdeklődő túlnyomó többsége az olcsó, de nem az agyonhasznált kocsikat kereste. A kelendő járművek a 35—40 ezer Ft árkategóriába tartoztak. Ezeknél a kocsiknál az árcsökkenés utolsó beszámolónk óta 20—25%-ra becsülhető. Ilyen típusok: a Fiat—600, Fiat—850, Peugeot, Ford, Moszkvics és a Volga. Az egészen olcsó, 20—25 ezer Ft értéket képviselő kocsik iránt a piacon (pl. Moszkvics—408, régi Wartburg stb.) nem mutatkozott érdeklődés.

Változatlanul keresett típusok: a Wartburg valamennyi kivitele, a Trabant limousine és combi, a Skoda S—100, a Zaporozsec és a Zsiguli. Ezek közül a Wartburg árai kb. 5%-kal, a Trabantoké 10%-kal, a Skodáké 6%-kal és a Zaporozsecé 15-kal csökkentek.

Okkal vetődik fel a kérdés: mik az okai e jelentős ármérséklődéseknek? Szezonális jelenségről van-e szó, vagy tartós folyamatról?

A kérdésre, úgy véljük, egyértelmű választ adhatunk. Az árak mérséklődése egy lassú, de tartós folyamat eredménye, amit több tényező együttes hatása váltott ki. Ezek a közgazdasági hatások hatósági intézkedésekkel párosulva hozták meg a kívánt eredményt, törtek le az árakat.

Első helyen az új személyautók fokozódó importját kell kiemelnünk. Míg 1970-ben 39 200 darab, 1971-ben 51 600 darab, 1972-ben már előreláthatóan 59—60 ezer érkezik. Egy-egy új típus — mint pl. a Polski-Fiat—1500 — egy-három hónapon belül megkapható a Merkurnál.

A Zsiguli múlt évi tömeges megjelenése jelentősen javította a kínálatot és a választékot.

A kocsitulajdonosok jelentős része új típusra cseréli ki járművét, és ezáltal a piacon egyre nő a használt autók száma.

A használt kocsi vásárlásához OTP-hitelt is igénybe lehet venni. Ezt a lehetőséget egyre többen használják ki, és ez egyben a szabadpiacra ármérséklő hatást fejt ki. Figyelemre méltó árlemorzsolódáshoz vezetett a közületi személygépkocsik számának erőteljes mérséklése. Az érdeklődők előtt közismert, hogy az intézkedés hatásaként a lakosság műszakilag megállapított áron 8000 darab használt személyautót vásárolhat meg még ebben az évben. E mennyiségnek a megjelenése komoly morális hatást fejtett ki a magáneladók körében.

A Merkur az 1971. évi 6940 darabbal szemben 1972-ben előreláthatóan 9—10 ezer olcsó használt személyautót értékesít.

A korábban adott prognózisunk tehát bevált, és meggyőződésünk, hogy a kocsik egyre növekvő száma, a késő őszi és a téli időszak az árak további mérséklődéséhez, illetőleg stabilitásához vezet.

Füzes Sándor
piackutató

TESZTVIZSGA A LAPKIADÓBAN



Október 30-án, hétfőn a versenyláz fűtötte még forróbbra a Lapkiadó Vállalat kultúrtermét.

— Ez a hét is jól kezdődik — jegyezte meg az újságírók egyik, humoráról közismert öreg „pilótája", amikor Sztehlo György rendőrszázados és Fáncsy Sándor főhadnagy a klubhelyiségbe lépett.

A sajtó gépkocsivezetői vállalkoztak arra a „tesztfelmérésre", amelyet a Budapesti Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Osztálya kezdeményezett a hivatásos gépkocsivezetők körében. Az illetékesek — mint ismeretes — egyrészt arra keresnek választ, mennyit felejtettek az emberéletért, autóért felelős gépkocsivezetők a sikeresen letett Kresz-vizsga óta, másrészt, hogy mennyire követik nyomon, kísérik figyelemmel a közlekedés robbanásszerű fejlődéséből adódó szabálymódosításokat. Harmadszor — és nem utolsósorban — jó propagandája is a Kresz-nek az egy-egy ilyen tesztvizsga megrendezése. Gondolkodásra készteti a gépkocsivezetőket, feltárja a tudásukban mutatkozó hézagokat, és felfrissíti a meglevő passzív tudást.

Örömmel nyugtázhattuk, hogy a Lapkiadó Vállalat gépkocsivezetői általában jól vizsgáztak. Ez volt a véleménye a tesztet végző két rendőrtisztnek is: a 24-ből hét sofőr könyvjutalomban is részesült. Ugyanakkor — be kell vallanunk — akadt jó néhány olyan fogas kérdés, amelyen „fennakadt" gépkocsivezetőink tudománya, és amelyek helyes magyarázata sok téves nézetet, elképzelést egyértelműen tisztázott.

Már csak ezért is üdvözlésre és folytatásra méltók ezek a közlekedésrendészeti tudást felmérő vizsgák.

TÓTH ERNŐ
a Lapkiadó Vállalat gépkocsiosztályának vezetője

am híradó

MAGYAR—SZOVJET
gépjármű-fuvarozási tárgyalások folytak Budapesten október 19—25. között. A megbeszéléseken Kiss Dezső és Sz. I. Supljakov miniszterhelyettesek vezetésével értékelték a nemzetközi gépjárműforgalom szervezéséről 1966-ban kötött egyezmény eredményeit, s meghatározták az együttműködés további fejlesztésének tennivalóit. A tárgyaló felek egyetértettek abban, hogy a fuvarvállalások újabb lehetőségeit teremtené meg egy esetleges közös vállalat létrehozása. Végül döntöttek arról, hogy az 1973—74. évi menetrendi időszakban a Volán Trószt és a Sovtransavto kölcsönösen tovább üzemben tartja a Nyíregyháza—Ungvár közötti autóbuszjáratot, az eddigi Budapest—Kijev járat viszont csak Budapest—Lvov között közlekedik majd.

A HIDEG IDŐ ELŐTT
szükséges a gépkocsik „átállítása". Egyik fontos tennivaló: a hűtőberendezések feltöltése fagyálló folyadékkal, illetve annak megállapítása, hogy a használt hűtőfolyadék megfelelő-e a hidegebb napokra. Az Áfor ennek megkönnyítésére új szolgáltatást vezetett be: a Keleti pályaudvari Áfor—AGIP benzinkútnál optikai műszerrel díjmentesen ellenőrzik az autók hűtőfolyadékának hatásfokát.

A KOHÁSZAT ÉS A GÉPIPAR
fejlődéséről, az idei gazdasági év sikeres zárásának feltételeiről s a következő esztendő feladatainak előkészítéséről tárgyaltak összevont igazgatói értekezleten. A Kohó- és Gépipari Minisztériumhoz tartozó üzemek, gyárak, vállalatok vezetői előtt dr. Horgos Gyula miniszter tartott előadást. Utalt arra, hogy a gépiparban a KGM-hez tartozó vállalatok kilenc százalékkal növelik az idén termelésüket. A gépipar az ipari átlagnál gyorsabban fejlődik. Az átlagot meghaladja a közúti járművek — elsősorban az autóbuszok —, a személyautó-alkatrészek, a számítástechnikai, a híradás- és a vákuumtechnikai termékek gyártása.

ÜTELZÁRÁS:
A 22. számú főközlekedési út Balassagyarmaton átvezető szakaszát 1973. október 30-ig. Terelőút az építkezés ütemének megfelelően, az előjelző táblák utasítása szerint.

KIBERNETIKA AZ AUTÓKÖZLEKEDÉSBEN
címmel konferenciát tartott a Közlekedéstudományi Egyesület Kibernetikai Állandó Bizottsága és a Volán Trószt Elektronika vezetősége. A tanácskozást dr. Csanádi György miniszter nyitotta meg.

A GÁZOLAJELLÁTÁS JAVÍTÁSA
érdekében az Áfor a szállítások gyorsítását szorgalmazza. A MÁV-val külön tervet dolgoztak ki irányvonatok indítására. Ez elsősorban a Záhonyba érkező szovjet áru szállítási idejét rövidíti meg. Növelik a tankautókkal kiszállított olaj mennyiségét is. Százhalombattán például éjjel-nappal folyamatos az árukiadás, és máshol is növelték a műszakok számát. Az Áfor autói számára bevezették a szombat-vasárnapi műszakokat, a MÁV pedig 200 külföldi tartálykocsit bérel erre a célra.

ÁTFOGÓ FORGALOMSZÁMLÁLÁS
alapján az NDK-ban az 1975/85 évekre tervezik a közlekedést. A 10 ezer kilométernél hosszabb felmérési hálózaton 84 számlálóhelyet rendeztek be. A 15 legfontosabb számlálóhely 1965 novemberétől 1966 márciusáig havonta 10 napig, áprilistól októberig pedig naponta, mindenkor 5—21 óráig volt üzemben. A számlálás eredményeként a közlekedésfejlesztési tervek valóra váltásához közel kétmillió adat áll rendelkezésre.



A FRANCIA ORSZÁGUTAK
forgalmára ez idő szerint 28 helikopter és tíz könnyű repülőgép ügyel fel a nyári csúcsforgalmi időszak megkezdése óta. A balesetek száma ennek ellenére nem csökken.

ELSŐ HELYEZÉST ÉRT EL
az AFIT XIV. számú Autójavító Vállalata abban a versenyben, amelyet az AFIT a vállalatai között az idén azért hirdetett meg, hogy az ágazati célkitűzések legjobb, legeredményesebb megvalósítását szorgalmazza. Ezzel a helyezéssel a XIV-es Autójavító a verseny díjául alapított vándorzászlót és a vele járó pénzjutalmat az első félév időszakában felmutatott eredménye és a vállalati össztevékenység együttes megítélése alapján kapta.

JÖVŐRE ANGLIÁBAN
80 villamos üzemű személy- és teherszállító autót helyeznek kísérleti üzembe. Az új, kiterjedt kutatási program célja, hogy a zajtalan, s a környezetet nem szennyező villamos autók kifejlesztését meggyorsítsák. A többnyire kétüléses személyautókat és a kis raksúlyú szállítókocsikat egy londoni cég állította elő. Ugyaninnen származik az Enfield—8000 típusú négyüléses city-autó is (lapunkban korábban már bemutattuk), amelynek csúcssebességét 65 km/órára, míg városi sebességét 48 km/órára tervezték, s egyszeri feltöltéssel 100 km-t tud megtenni.

Lapzártakor érkezett kép az AM legutóbbi számában már említett érdekes londoni eseményről. A Motor Show alkalmából Lord Stokes, a BLMC vezérigazgatója (jobbról) ünnepélyesen átadta a hárommilliomodik Mini autót John Peyton közlekedésipari miniszternek. A Sir Alec Issigonis által tervezett népszerű kisautóból eddig mintegy másfélmilliót exportáltak a világ minden tájára



Tallózás a világsajtóból

A Lihacsov gyár ZIL—119 típusú kísérleti mikrobusza, a Junoszty típus tökéletesített változata, nyolchengeres V-motorjával óránként 150 km-es sebességet érhet el. Hidraulikus kormányszerkezete és fékrendszere könnyíti a vezető munkáját. Sebessége a gázpedál nyomásával simán, sebességváltás nélkül növelhető. Légkondicionált utasterében 18 személy tartózkodhat. **(Delta)**

A Volvo Umea városban levő üzemében, ahol a teherautók vezetőfülkéit és az üzemanyagtartályokat gyártják, Svédország egyik legmodernebb salakanyag-tisztító berendezését helyezték üzembe. A hatékony berendezés lehetővé teszi, hogy a gyárat elhagyó víz tisztább, mint felhasználás előtt volt. **(Sweden Now)**

Georg Leber, az NSZK közlekedésügyi minisztere az ittas vezetőkkel szemben már nem ismer többé pardont. A törvény szigorú ítélkező kezének alkalmazása helyett azonban az autóvezetők lelkiismeretére, becsületére apellál. Bár a német törvények értelmében az autóvezető bizonyos mennyiségű alkoholt fogyaszthat, Leber egy nagyméretű kampány keretében felkérte a gépkocsivezetőket, hogy vezetés előtt mondjanak le teljesen az alkohol élvezetéről. A közlekedésügyi miniszter 500 000 márkát fektetett bele ebbe az akcióba, amelynek propagálására népszerű művészeket, politikusokat is sikerült megnyernie. A közönség kedvencei újsághirdetéseken agitálnak a „Vezess alkohol nélkül" akcióba való bekapcsolódásra. A benzinkútnál jelvényeket osztanak szét a mozgalom lényegét magukévá tevő gépjárművezetők között a következő felirattal: „Szilárd elhatározásom, hogy alkohol nélkül vezetek". **(DaD)**

A Japánból történő indulás és a Nyugat-Európába történő érkezés között kevesebb, mint 35 nap telik el. Ez az időtartam egy-két nappal tovább csökken, ha a Moszkva alatt történő átrakodáshoz szovjet teherautókat használnak. A Transzszibériai Vasúti Társaság a közeljövőben speciális konténerszállító vonatokat állít üzembe, amelyek 100 darab 20 lábas konténert képes rendeltetési helyére juttatni. **(The Journal of Commerce)**

A spanyol Empresa Nacional de Autocamiones cég 430 tehergépkocsit szállít Kubába, kb. 7 millió dollár értékben. **(Bolsa Review)**

Almássy Tibor:

TANULMÁNYÚTON ANGLIÁBAN

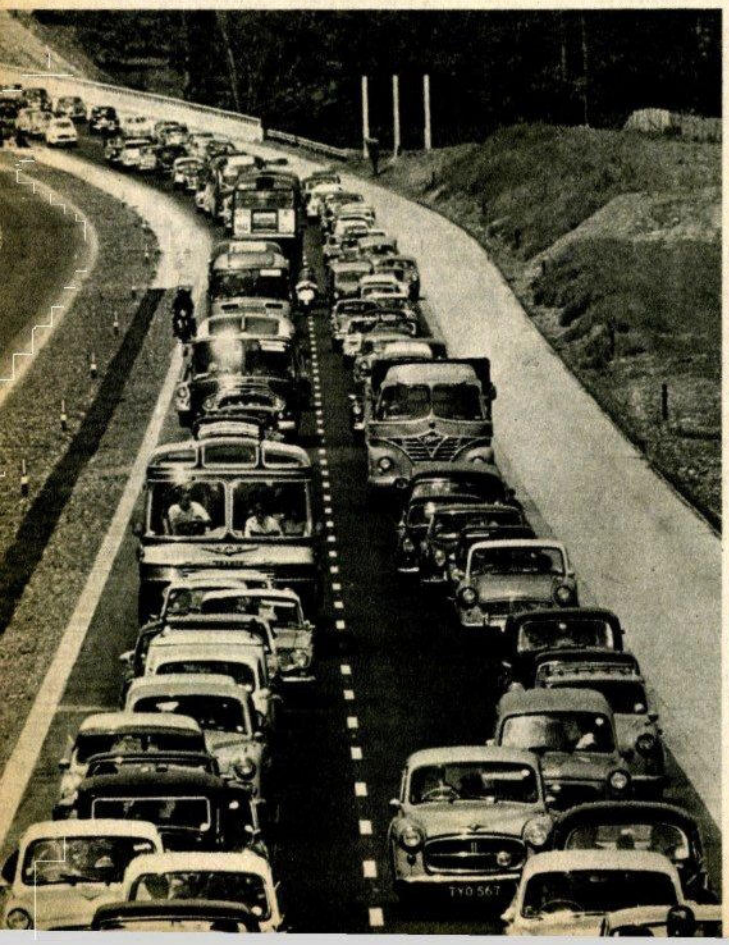
Néhány hete az angol kormány Tájékoztatási Hivatalának meghívására, mint az Autó-Motor munkatársa, hivatalos szakmai látogatásra utaztam Angliába. A tanulmányozni kívánt szakterületeket — elsősorban a közlekedésbiztonsággal összefüggő témakörökből, lapunk olvasóinak érdeklődését szem előtt tartva — a kiutazásom előtt magam kértem. Ennek köszönhettem, hogy amikor a BEA Budapest—London között legújabban menetrendszerű forgalomba állított, Rolls-Royce-motoros, Trident típusú gépével a szigetország fővárosának Heathrow repülőterére mindössze két óra leforgása alatt megérkeztem, Mr. W. J. McGowan a londoni Központi Tájékoztatási Hivatal munkatársa a szívélyes fogadtatást követően máris átnyújtotta nekem a tanulmányi látogatásom percnyi pontossággal összeállított szinopszisát. Lényegében tehát e hivatalos program „menetrendjéhez" igazodva szeretném néhány cikkben tájékoztatni olvasóinkat. Mégpedig olyan témákról, amelyek nem csupán érdekesek, hanem tanulságosak és időszerűek. Így például (az alábbi témán kívül): Lélegzetelállító autóteszt a Rover-gyárban — Tanulóvezetők London forgalmában — A világ egyik leggazdagabb autómúzeumában — Autóversenyző az iskolapadban — Az életért, az emberért: a RoSPA új akcióprogramja — A Shell Mex cég „megragadó" útburkolata — Küzdelem a levegő salakja ellen — Egy nap a Scotland Yardon.

1. A Road Research Laboratory-ban



F. Avann mérnök, a Road Research Laboratory Crowthorne-i fellegvárában nagy távlatban is bemutatta az angliai Közlekedésbiztonsági Kutatóintézetet. Jobbról kísérőm, McIntyre úr, a Central Office of Information munkatársa
(A szerző felvétele)

Ennek az Intézetnek a neve és tevékenysége minden bizonnyal nem ismeretlen lapunk olvasói előtt. Lényegében a hazai Közúti Tudományos Kutatóintézet célkitűzéseinek megfelelő feladatkört lát el, és tevékenysége nemcsak a szigetországra, hanem az egész Brit Nemzetközösségre kiterjed. Sőt, a közlekedésbiztonság témaköreit átfogó tanulmányaikat rendszeresen megküldik más országoknak, így — nem is egy szakmai fórumhoz címezve — hazánknak is. És hogy nem teljesen egyoldalú ez a „misszió", azt a személyes beszélgetések alapján bizonyítja az is, hogy a Road Research Laboratory számos magyar közlekedési szakemberrel tart fenn szoros kapcsolatot, és a mi kutatásainkat is ismerik, eredményeinket elismerik. Magam is nemegyszer jártam már az Intézetben, s ennek köszönhettem, hogy F. *Avann* mérnök, az Intézet sajtófőnöke a hivatalos látogatókkal szembeni udvariasságot is meghaladó szívélyes fogadtatásban részesített... Ez a személyes élmény már csak azért is külön említést érdemel, mert így a Crowthorne-ban töltött viszonylag rövid látogatás úgyszólván minden percét kihasználva, sok újabb szakmai élménnyel gazdagíthattam szakismereteimet. Ez késztet most arra, hogy ottani látogatásomról ezúttal csupán képriportban nyújtsak rövid áttekintést. A tanulmányozott, nálunk is érdeklődésre számot tartó „RRL"-témák részletesebb kibontására azonban később még alkalmat keresek. Hiszen a közlekedésbiztonságot előremozdító, nagy energiával és költ-





A „Látni és látszani" jelszó nem csupán kampányfeladat. Az útjavítások, útelterelések és egyéb váratlan forgalmi akadályok körzetét nem csupán fényvisszaverő, hanem újabban — és éppen az RRL utasítására — önvilágító jelzőkkel is szembetűnővé teszik. És aki az életet mentő előírások ellen vét, szigorúan — szigorúbban, mint gondolnánk — megbüntetik

Ezt a hétvégeken ismétlődő jelenetet nevezik a „Traffic Jam"-nek, vagyis forgalmi dugónak. Ennek feloldásában, biztonságos levezetésében is tevékeny részt kell vállalniok az RRL munkatársainak

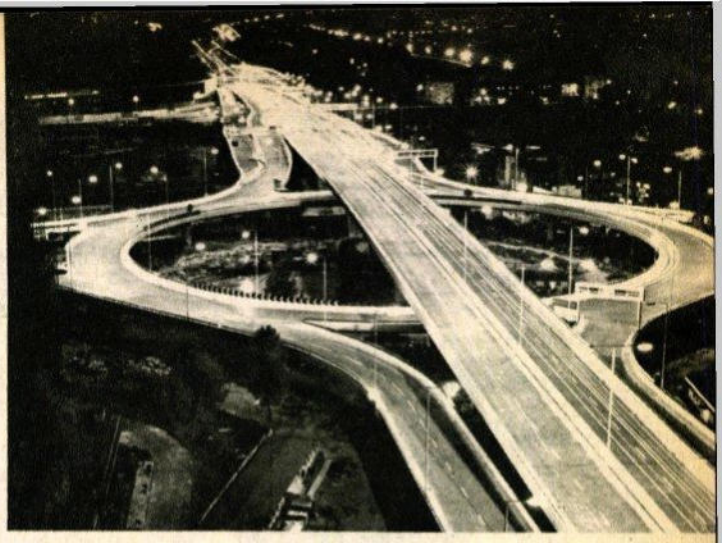


ségekkel kidolgozott kutatási eredmények közzététele nálunk is nagyon időszerű és hasznos lehet.

Azok számára, akik a régebbi hasonló témájú cikkünket nem olvasták, röviden szeretném ismét bemutatni ezt az Intézetet.

Elnevezése szó szerint: Útügyi Kutatóintézet. Kezdetben ugyanis valóban csak az útépítés feladatkörével foglalkozott. A közlekedésbiztonsági témák kidolgozását 1946-ban, az Intézet hatásköri kibővítésénél vették fel programjukba. Ekkor állították fel a Hídosztályt és az autópályák építésével foglalkozó szekciót is. Ugyanekkor nagy ütemben kezdték építeni azokat a speciális laboratóriumokat, ahol valósághű környezetben kutatják a többi között a városi, országúti zsúfolt forgalom problémáinak megoldásait. De nagy apparátussal (az Intézetben közel kétezer tudományos munkatárs dolgozik) tanulmányozzák a gépjárművezetők idegrendszeri és fizikai megterheléseit, az időjárási és egyéb veszélyhatásokat, az útburkolati, továbbá más rendszerű és rendeltetésű forgalmi jelzések módozatait.

Mindent összevetve, valóban úgy tapasztaltam, hogy ebben az Intézetben nagy szakértelemmel és hivatástudattal azon fáradoznak, hogy a motorizációs kor sajátos veszélyforrásait minden támadó területen kivédjék és az ezzel kapcsolatban elért eredményeiket világviszonylatban is közkinccsé tegyék. Íme, néhány fotó — a teljesség megközelítő igénye nélkül — abból a munkából, amelyben a Road Research Laboratory munkatársai fáradoznak.

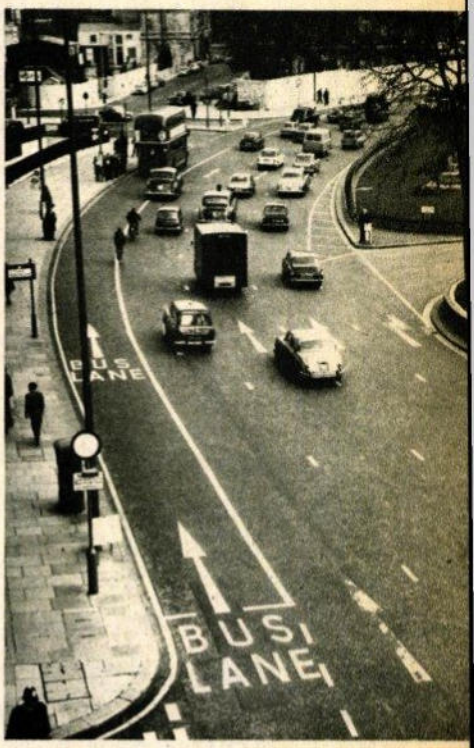


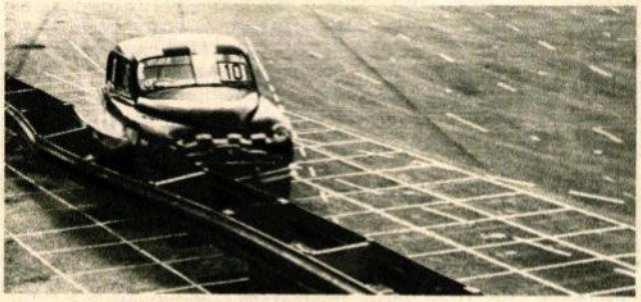
„A halál éjszaka lovagol". Angliában is figyelembe veszik a motorizáció klasszikus közmondását. Éppen ezért az RRL szigorú előírásokat készített arra, hogy a nagyvárosokba bevezető gyorsforgalmi utakat megfelelő távolságból és korszerű fényátmenettel ki kell világítani. Így oldották meg a többi között a 40-es út Londonba vezető szakaszának és csomópontjának fényerő-elosztását



London „titkos kamarásai" ezek a megfigyelő tévé-kamerák. Immár nélkülözhetetlenek a metropolis forgalomirányításában, mert ha egy közlekedési dugó képét a forgalomirányító központba továbbítják, segítségükkel azonnal elterelő utakat tudnak kijelölni a „Traffic Jam" feloldására

A nagyvárosok egyre nyomasztóbb problémája, hogyan segítsék a tömegközlekedési járművek zavartalan előrejutását. Ez is egy megoldás: az autóbuszok részére külön, más járművek által nem használható forgalmi nyomot jelölnek ki. (Mint tudjuk, nemsokára alkalmazkodniok kell ehhez a rendhez egy-két főútvonalon a budapesti gépjárművezetőknek is)



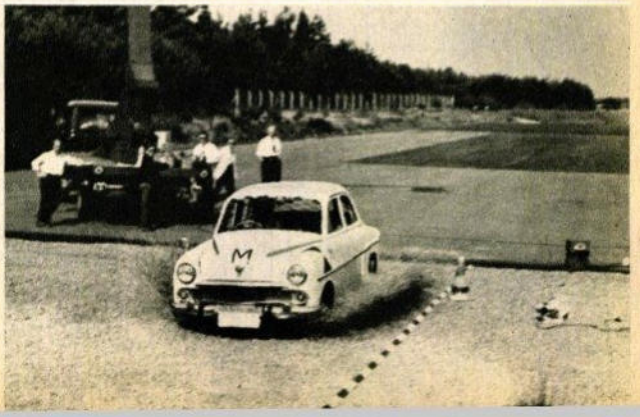


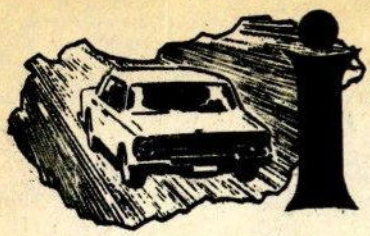


Az autópályákat a veszélyes helyeken övező rugalmas és energiaelnyelő képességű védőkorlátok leghatásosabb változatának előállítása érdekében számtalan autónak kellett — és nyilván kell még — pozdorjává zúzódnia

Már kidolgozták és bevezetésre javasolják az útburkolat-fűtés leggazdaságosabb és legkönnyebben megvalósítható változatát. Ez az eljárás persze nem olcsó, de olyan útszakaszokon, ahol a fagyveszély különösen gyakran lehet közúti baleset forrása, megéri!

Érdekes és meggyőző kísérlet arra, hogy az autópályák középső elválasztó sávjait vastagon murvával, vagyis apró kavicsréteggel kellene kitölteni ahhoz, hogy a nagy tempóval pályát tévesztő autó dinamikus energiáját felfalja

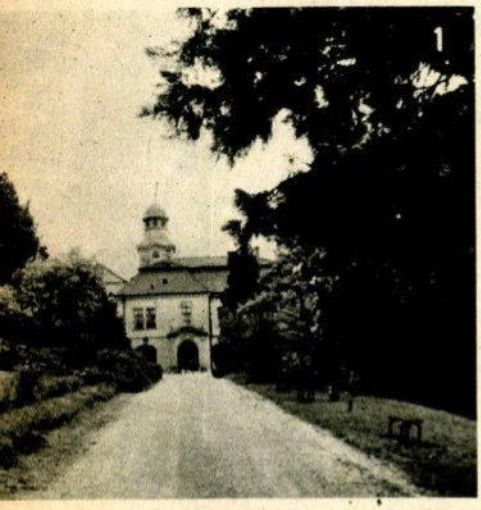




Ismerd meg hazádat!

Idegenvezető : TÚRI PÉTER
a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

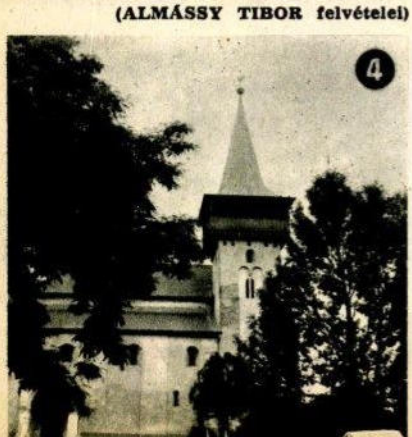
62


1


2


3

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)


4

Tornanádaskára *érve, a vasútállomástól balra keresztezzük a vasúti sineket. A velünk szemben levő park előtti tágas téren álljunk meg. A kastélyt „magába rejtegető" hatalmas, szakszerűen kezelt parkban kellemes sétát tehetünk* (1. kép). *A nagy parkokra jellemző sétautak egész rendszere, kisebb kitérőkkel, pihenőkkel szeli át ezt a ligetet. A fölötte emelkedő, erdővel borított hegység lábánál szerényen és csendesen húzódik meg ez a hét hektárnyi területen fekvő arborétum. Igen gazdag faállománya közül két fa különös figyelmet érdemel. A kastély bejáratához vezető út jobb oldalán a talán hazánkban legimpozánsabb, rendkívül szép törzsű és koronájú mammutfenyőt, az udvaron pedig a védetté nyilvánított „vén" akácfát láthatjuk* (2. kép). *Ez utóbbi a hazánkban elsőként telepített példányok egyike. A középkori alapokon a XVIII. században barokk stílusban épült volt Hadikkastélyban gyógypedagógiai intézet működik.*

A parktól balra ma már nem művelt, jobbra pedig egy jelenleg is fejtés alatt álló, a helyi lakosok szerint márvány-, a valóságban azonban mészkőbányát találunk. Talán nem érdektelen egy-két szép kristályos példánnyal kőgyűjteményünket, vagy esetleg sziklakertünket gyarapítani.

Visszautunkon a Szín előtti kereszteződésnél forduljunk délre Perkupa *felé. Perkupa főutcáján, mely a műutat keresztezi, a népi építészet és kapudíszítés néhány szép példányát láthatjuk. A következő falu,* Szalonna *nemcsak a közelében fekvő kristálytiszta vizű Rakaca vízduzzasztójáról nevezetes. A település református temploma a XII—XIII. századi falusi építészetünk jelentős alkotásai közé tartozik. A szabálytalan alaprajzú, négyzetes hajójú, félköríves záródású szentélyen gótikus támpillérek vannak. A templom freskói a XV. század elejéről származnak. Mellette áll az 1765-ben épült galériás harangláb.*

Szendrőre *érünk. Valaha a felsőmagyarországi várrendszer egyik jelentős láncszeme volt. A török hódoltság kezdetén számos bátor összecsapás színhelye. Évtizedeken keresztül Szendrő és környékének lakosságát védte a portyázó törökök csapatai ellen. Bocskay és Bethlen Gábor idején jelentős események zajlottak itt. 1707-ben a vár jelentőségét vesztette, s Rákóczi leromboltatta. Így a várból csak szánalmas falmaradvány látható.*

A népi-barokk stílusban, a XIX. században épült ún. festőház szerény kis helytörténeti gyűjteményével várja az ide látogató vendégeket. Tovább haladva dél felé, a Bodva partján találjuk Edelényt. *A folyó völgyében nagy területen fekvő nyaraló jellegű település. 1950-ben csatolták hozzá a tőszomszédságában levő Borsod községet. E község határában állott a megye névadó földvára, melyet egykoron Bors vezér alapított. A tatárjárás idején felégetett vár újjáépült, de a török időkben teljesen elpusztult. Edelény határában 1604-ben Bocskay hajdúi vívtak győztes csatát a Básta vezette császári csapatokkal szemben. Országos hírű műemléke méltán kelti figyelmünket. A folyón át balra fordulva hosszú gesztenyesoron keresztül közelíthetjük meg a L'Huillier — Eger francia várkapitánya — által építtetett kastélyt* (3. kép). *Edelényt 1725-ben vásárolta meg, s 1730-ban fejeződött be a Bodva folyó partján álló nagyszerű barokk-rokokó stílusú saroktornyos, ún. Kóburg kastély építése. A nagy méretű, impozáns, mintegy 100 helyiséget számláló finom ívelésű kastély udvarára méreteiben és művészi megformálásában is igen jelentős kovácsoltvas kapun keresztül juthatunk be. A kastély előtti és a mögötte levő parkban levő szökőkutak sajnos nagyon rossz állapotban vannak, s maga a háromemeletes kastély is lényegesen nagyobb gondoskodást és figyelmet érdemelne. Edelény református temploma 1330 körül épült, majd többször átalakították. Nem érdektelen e műemlékké nyilvánított templom megtekintése sem.*

Borsodszirákra *érve a kegyelet halhatatlan hangja — hacsak néhány percre is — szakítja meg utunkat. Mindjárt az első háznál álljunk meg. A jobbra vezető út mentén találjuk azt a kis temetőt, ahol örökéletű zeneszerzőnk — Bartók Béla — szülei egymás mellett levő sírban nyugosznak.*

Bodvára érve a műúttól jobbra álló műemlék-templom érdemel figyelmet. A XII. századi eredetű, félköríves szentélyű, háromhajós, román stílusú templom a XIV. század folyamán kismértékben átépült. Tornya fagaléria (4. kép). *Az eddigi kutatások alapján minden jel arra utal, hogy legrégibb összefüggő magyar nyelvemlékünk, a „Halotti beszéd" 1200 körül itt, Bodván keletkezett.*

E kisebb kitérők után ismét Miskolcra érkezünk, hogy innen folytassuk utunkat tovább kelet felé.

(Folytatjuk)



ALFASUD



ALFETTA



AUDI—80

TALÁLJA KI...

címen rendszeresen szoktunk szakmai kérdéseket feladni, és könyvjutalommal honorálni a nyerteseket. Az esztendő vége felé, illetve egy új év közeledtével ebben a számban most némileg változtatunk a „Találja ki..." hagyományain. Azért térünk el a szokástól, mert már összehívták Európa 16 országából azt a 47 autósújságírót, akiknek feladata az új modellek közül meghatározni, hogy melyik legyen az 1972-es év autója.

Ezt a bíráló bizottságot most az NSZK-ban megjelenő *„Stern"* magazin és a hollandiai *„Auto-Visie"* szaklap kiadója, illetve szerkesztősége közösen hívta össze. Lapunk munkatársa, *Liener György* ugyancsak tagja az idén összevont nemzetközi zsürinek, amelynek szavazatairól, vagyis az egyes típusokra adott pontszámokról részletesen tájékoztatjuk majd olvasóinkat. Nagyon örülnénk azonban, ha az AM olvasói olyan módon bekapcsolódnának ebbe az érdekes „játékba", hogy egy postai levelezőlapon december 6-ig megírnák: véleményük szerint hogyan alakul ki majd a sorrend az első öt helyen a hivatalos lista szerint itt szereplő 16 alaptípus között.

Tudjuk, vannak olyan modellek is ezen az oldalon, amelyeknek jellemzőit még nemigen ismerhetik. Ennek ellenére úgy véljük, eltalálják majd a győztes típust is. A képen látható kocsik alapvető technikai megoldásai, biztonsági tulajdonságai és gazdaságossági mutatói nem lehetnek ismeretlenek lapunk rendszeres olvasói előtt. Ezeken kívül még a forma, a karosszéria-stílus értékelése van hátra, amit a képek alapján — vázlatosan — meg lehet ítélni.

A nyertesek között tíz jutalomkönyvet sorsolunk ki, amikor a hivatalos döntést követően ismertetjük majd

„AZ ÉV AUTÓJÁT"



BMW—520



FIAT—126



FIAT—132



FORD CONSUL/GRANADA



JENSEN HEALEY



MERCEDES—280 S/SE, 350 SE



MONTEVERDI BERLINETTA



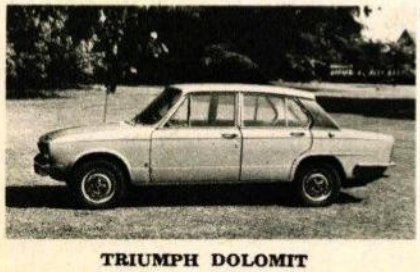
OPEL RECORD/COMMODORE



PEUGEOT—104



RENAULT—5



TRIUMPH DOLOMIT



VAUXHALL VICTOR/VENTORA



VAUXHALL 4/90

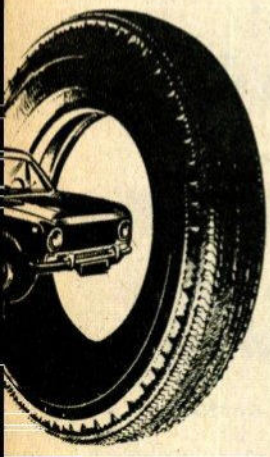
AUTÓSOKNAK

JÓ HÍREK A GUMI-FRONTRÓL

November 1-től szakosították az OGV Cordatic-üzleteit. Az új üzlet címe: Budapest VI., Nagymező u. 21. Ezentúl ott árusítják a különféle sár-, hó-, valamint jégmintás különleges gumiabroncsokat, továbbá a targoncákhoz, a gokartokhoz, a kisteherautókhoz és a motorkerékpárokhoz való tömlőket és külső gumikat. Ugyancsak ebben a Cordatic-szaküzletben kaphatók az úgynevezett Palma-Tep és másfajta bordázott kivitelű autószőnyegek, valamint gumijavítási anyagok és ékszíjak is.

A korábbi, sokak által jól ismert Nagymező u. 25. sz. alatt levő Cordatic-üzletben mostantól kizárólag a nyári mintázatú, vagyis a normál futófelületű gumiabroncsokat tartják.

Ez a szakosítás is elősegíti, hogy mind a két üzletben gazdagabb legyen a választék is, tehát egy-egy kocsitípushoz különböző márkájú, más-más jellegű — például diagonál vagy radiál kivitelű — gumiabroncsot egyaránt találjunk. A fentiek szerint ma már például a Zsiguli-tulajdonosoknak egyidejűleg az alábbi gumiabroncsokat tudják ajánlani:



155 SR 13	Semperit (tömlő nélküli)
155—13	Semperit (téli gumi)
155—13	Barum (normál, tömlő nélküli)
165—13	Szovjet gyártmányú (normál)
165—13	Barum (szuper-radiál)
165—13	Román gyártmányú (radiál)
590—13	Barum (normál)
590—13	Román gyártmányú (normál)
600—13	Semperit (tömlő nélküli)
600—13	Pirelli (normál)
600—13	NDK gyártmányú (tömlő nélküli)

Mindkét üzletben a sokféle gyártmányú, sokfajta árun kívül jól képzett eladókkal, tanácsadókkal állanak a vásárlók rendelkezésére — telefonon is.

A szerintünk rendkívül hasznosnak ígérkező tanácsadó szolgálatért külön köszönetet mondunk a most valóban megnyerő stílusban vezetett üzlet valamennyi dolgozójának, és sokak nevében örömmel nyugtázzuk azt is, hogy az élet igényeihez alkalmazkodva megváltoztatták, vagyis meghosszabbították üzleteik nyitvatartási idejét is. Hétköznap 8—17 óráig, szombaton 8—12 óráig tartanak nyitva.

A SKODA 1000—MB FÉKHATÁSÁNAK NÖVELÉSE

Annak érdekében, hogy nagy sebesség és kisebb tapadási együttható mellett is megfelelő hatású legyen a Skoda 1000—MB kocsik fékezése, a gyártási szériák során nemegyszer végeztek módosításokat. Ezekről a változásokról most a fékberendezést előállító csehszlovák gyár főkonstruktőre írt lapunk számára rövid tájékoztatást. Ebből a következőket említjük. Az 1000—MB típusok fékjeit 1968-ig mindkét tengelyen 22 mm átmérőjű fékhengerekkel látták el. Azt követően, az újabb külföldi előírásoknak megfelelően, az egyes szériák fékjeit az elsőtengelyen már 25,5 mm átmérőjű fékhengerekkel szerelték fel, míg a hátsótengelyen megmaradtak a 22 mm-es fékhengerek, azonban a hátsó tengelyre ható nyomást egy szabályozószelep korlátozta. Egy évvel később az összes 1000—MB típusú kocsik első tengelyét már 25,5 mm-es, hátsótengelyét pedig 19 mm átmérőjű fékhengerekkel látták el.
Ebben a kivitelben készült a fékrendszer egészen az S—100 típusú tárcsafékes Skoda megjelenéséig. Az S—100-as modellek és azok változatainak hátsótengelyére, mint tudjuk, továbbra is 19 mm átmérőjű fékhengereket szerelnek.
Valamennyi említett típussal az összehasonlító fékpróbákat a pedálra gyakorolt nyomás, vagyis erő, valamint az átlagos késleltetés pontos dokumentálása mellett a gépkocsik maximális terhelésével végezték, és a késleltetést 80 km/óra sebességnél mérték. A nyilvánosságra hozott táblázatból kitűnt, hogy az elsőtengelyen 25,5 mm-es hengerekkel, a hátsótengelyen pedig 19 mm-es hengerekkel felszerelt fékrendszer hatása normál fékezés mellett 20%-kal jobbnak mutatkozott.
Az elért eredmények alapján tehát javasolható, hogy a fékrendszer karbantartása vagy javítása alkalmával a fentiek szerinti átalakításokat végezzék el. Ilyen módon a fékhatás csekély költséggel jelentősen növelhető. Az eredeti 22 mm-es fékhengerek ugyanis minden alakítás nélkül kicserélhetők 25,5 mm-es, illetve 19 mm átmérőjű fékhengerekre. A többi fékalkatrész változatlanul maradhat.
A főkonstruktőr ismertetője megemlíti még, hogy a Magyarországon is beszerezhető 19 mm-es fékhenger gyári cikkszáma: 110—595031, a 25,5 mm-esé pedig 110—595040.

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR NOVEMBER 14-ÉN

MOSZKVICS	32 251
MOSZKVICS Kombi ...	583
POLSKI-FIAT-1300	8 486
POLSKI-FIAT-1500	3 645
SKODA...	30 202
SKODA Sport Coupé ...	112
TRABANT Limousine ...	43 128
TRABANT Kombi	5 819
TRABANT Hycomat ...	982
WARTBURG Limousine	18 392
WARTBURG de Luxe ...	14 359
WARTBURG de Luxe tolótetős	813
WARTBURG Tourist ...	1 985
ZAPOROZSEC	11 828
ZASTAVA	2 823
ZSIGULI (Budapest) ...	18 240
ZSIGULI (Debrecen) ...	10 170

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

NOVEMBER 26.
Debrecen
Érd
Kecskemét
Komárom
Miskolc
Monor
Nagyatád
Nyíregyháza
Szarvas
Szeged
Zalaszentgrót

DECEMBER 3.
Cegléd
Debrecen
Gyöngyös
Győr
Gyula
Kaposvár
Kiskunhalas
Kisvárda
Mátészalka
Miskolc
Nyíregyháza
Pécs
Szeged
Szentes
Székesfehérvár

DECEMBER 10.
Baja
Békéscsaba
Bugac
Debrecen
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pécs
Siófok
Szeged
Szombathely
Tata
Veszprém

DECEMBER 11.
hétfő
Dabas

DECEMBER 13.
szerda
Szentlőrinc

WYNN'S ÚJDONSÁGOK

az autóápolási szaküzletekben! Nálunk most kerülnek először forgalomba a világhírű belga WYNN'S gyártmányok. Igaz: nem korlátlan mennyiségben. Az ajánlati listából ismertetjük e cikkeket, megjegyezve, hogy a belga cég kopásgátló és teljesítményjavító különlegességei, rozsdagátló anyagai most ugyancsak beszerezhetők.

WYNN'S RADIATOR FLUSH — HŰTŐMOSÓ
Vízkőoldó, eltávolítja a rozsdát, iszapot és zsírtalanítja a felületeket. Ősszel és tavasszal (fagyálló-cseréknél) ajánlatos alkalmazni. Adagolása: 2—5%. Üzemeltetési idő szükség szerint 10—100 óra. Leeresztés folyamatos vízbetöltéssel a teljes kiöblítésig. (Szervezetbe, szembe jutva ártalmas!)
250 ml-es fémdobozban: 86,— Ft.

WYNN'S RADIATOR ADDITIVE — HŰTŐVÍZADALÉK
Korrózió- és lerakodásgátló, egyben kenő és szivárgástömítő anyag. Fagyálló folyadékokhoz is adagolható, nem habzik, csökkenti a légbuborék-képződést. Adagolása: 0,8—1,5%, a hűtőfolyadékkal előzetesen jól megkeverve. (Szervezetbe, szembe jutva ártalmas!)
125 ml-es fémdobozban: 91,50 Ft.

MOTOR CLEANER — BELSŐ MOTORTISZTÍTÓ
Robbanómotorok, hajtóművek belső lerakódásainak eltávolítására. Olajcsere előtt 10—20% adalékkal, 10—15 percnyi üzemeltetés után az egység belseje tökéletesen megtisztul, a szennyeződés a leeresztett olajjal eltávozik. (Szervezetbe, szembe jutva ártalmas!)
500 ml-es fémdobozban: 78.— Ft.

WYNN'S SILICONE LUBRICANT — SZILIKONOS KENŐANYAG (Spray)
Univerzálisan alkalmazható védőfilm-képző. Bármilyen anyag felületére (fém, fa, bőr, textil, festék stb.) vékonyan szórva meggátolja az összetapadást, pótolja a kenést a súrlódó felületek között. Rozsdátlanít, vízmentesít, korrózíógátló, fagyásgátló, hő- és fagyálló, páramentesítő.
120 ml-es fémdobozban: 167,— Ft

A Háztartási és Illatszerbolt Vállalat tájékoztatása szerint ezek a WYNN'S gyártmányok a következő budapesti autóápolási szaküzletekben kaphatók: III. Vörösvári út 23. — V. Régiposta u. 2. — V. Bárczy István u. 3—5. — VI. Nagymező u. 23. — VI. Népköztársaság útja 15. — VIII. József krt. 41. — XI. Bartók B. út 35.

FÉKEZÉSRŐL

CSÚSZÁSRÓL

INDÍTÁSRÓL

HŰTÉSRŐL

OLAJOZÁSRÓL



A napi hőmérséklet csökkenése sok elvégzendő tennivalót követel, sok gondot is okoz az autósoknak. Mi itt néhány olyan témát elevenítünk fel, amelyek megkönnyíthetik azok dolgát, akik autójukat nemcsak tavasszal és nyáron szokták használni.

A hőmérséklet-csökkenés egyik velejárója például a párásodás. De ettől függetlenül is a jó időben megszokott vezetési módszereken több tekintetben is változtatni kell.

Így például az utak felületére lecsapódott *pára* a porral keveredve nyálkássá, csúszóssá teszi a talajt, ezáltal a fékutak hosszabbodnak, és a kocsik úttartása ugyancsak változik. Autóink jó részének még nincsenek olyan berendezései, amelyek meggátolnák, hogy hirtelen fékezéskor vagy hirtelen gázadáskor csúszós úton ne lépjen fel farolás.

Számolnunk kell tehát azzal, hogy autónk *megfarolhat*, de éljük bele magunkat abba is, hogy ilyenkor az ösztönös mozdulatot legyőzve mégse fékezzünk, vagy legalább is ne fékezzünk vadul. Próbáljunk még a veszélyes pillanatban gyorsan visszakapcsolni egy sebességfokozatot, majd óvatos gázadással, érzékeny kormánykezeléssel ellensúlyozni a megfarolást. A hirtelen fékezés többnyire elkerülhető a motorfék, illetve a zárt szabadonfutó megfelelő használatával, feltételezve, hogy végig a csúszós út szabályainak megfelelően autózunk.

Elengedhetetlen követelmény, hogy az őszi idő beálltával a *fékrendszert* ellenőrizzük. Nézzük meg például, hogy elegendő-e a folyadék a tartályban, és próbáljuk ki, hogy a kerekek fékezéskor egyformán, hatásosan fékeződnek-e.

A *lengéscsillapítók* működése, valamint a *gumiabroncsok* futófelületének állapota ugyancsak döntő fontosságú. A futófelület mélysége feltétlenül legyen több mint három milliméter.

Reggelenként már akkor is jelentkezhetnek *gyújtási nehézségek*, amikor a hőmérséklet távol van a mínusztól, sőt plusz 8—10 fok körüli. Apró figyelmességgel sok, egyébként kínos bosszúságtól kímélhetjük meg magunkat, ha erre is számítunk.

Elsősorban ellenőrizzük az *akkumulátor* savszintjét, és ha kell, töltsünk utána desztillált vizet úgy, hogy a savszint a lemezek felett 2—3 mm-re legyen.

Gondoljunk azonban arra is, hogy a desztillált víz túlzásba vitt pótlása megváltoztatja az akkumulátorsav sűrűségét. Márpedig ha az elektrolit fajsúlya nem megfelelő, akkor idő előtt beáll a fagyveszély. Az elhanyagolt akkumulátor kapacitását a hideg idő különben is csökkenti, de a jól karbantartott és jól kezelt akkumulátor zavartalan indítást biztosíthat még kemény télen is.

A kocsi *gyújtóberendezésére* ugyancsak érdemes némi gondot fordítani. Ellenőrizzük például a megszakítóhézagot, a kenőfilcre pedig cseppentsünk egy kis paraffinos olajat. Az elosztó tengelyének sem árt, ha juttatunk rá egy keveset.

A *gyújtógyertyák* állapotát, illetve az elektróda hézagát is tanácsos ilyenkor ellenőrizni. A könnyebb indítás érdekében pedig a nyáron használt gyújtógyertyákat esetleg egy fokozattal alacsonyabb hőértékű gyertyákkal cseréljük fel. Ennek megfelelően például Wartburg-motoroknál a 240-es hőértékű helyett 225-ös hőértékű gyertyákat használhatunk. A gyertyacsere annál is inkább kívánatos, mivel a gyújtógyertyák általában 8—10 ezer km-ig működnek megbízhatóan. Kétütemű motoroknál a nagyobb igénybevétel miatt csak 6—8 ezer km-ig. Feltételezhető az is, hogy ezt a kilométer-teljesítményt egy szezonban sokan lefutották kocsijukkal. Az esetek többségében — ha valaki vonakodik a gyertyák cseréjétől — az is eredményes, ha csupán új gyertya-alátéteket teszünk a régiek helyére. Lényeges még, hogy az elektromos csatlakozók pontjait jól rögzítsük, a kábelsaruk és biztosítók kényes sarkait pedig tisztítsuk meg a korróziós lerakódásoktól.

A *levegőszűrő* is figyelmet érdemel. Sajnos, nagyon kevesen fordítanak rá kellő gondot, pedig a poros levegőszűrő miatt nemcsak másként indul, jobban kopik, hanem többet is fogyaszt egy-egy motor. Tisztítsuk hát meg a több hónapos portól, és ahol erre mód van, ott a beáramló-nyílást állítsuk a téli üzemhez tervezett helyre.

Ugyancsak akad tennivaló az *erőátviteli szerkezeteknél*, ha nem is több, mint az, hogy az eddigi, feltételezhetően úgynevezett nyári olajat téli kenőanyagra cseréljük. A téli olaj nagyobb viszkozitásánál fogva megkönnyíti a reggeli indítást, az első sebességváltásokat, és mindjárt simábbá teszi a differenciálmű mozgását is.

Szót érdemel a *hűtőrendszer* is. A modern autók zárt hűtőrendszerrel kerülnek forgalomba. Ezek többnyire két évig nem is kívánnak gondozást azon felül, hogy a kiegyenlítő-tartályban levő folyadék szintjét időnként ellenőrizni kell. Ha a folyadékszint akár csekély mértékben is a minimum alá csökken, desztillált vizet töltsünk utána. A desztillált víz túlzott töltögetése azonban a hűtőfolyadék dermedéspontját is károsan befolyásolja, tehát a pótlásra az előírt fagyálló vegyianyagot kell javasolni.

Megemlítem még a *termosztát* ellenőrzését, esetleg cseréjét is, mert ennek az érzékeny berendezésnek a hatékonysága ugyancsak alapvetően segítheti vagy ronthatja a téli autózást.

Az egyes szerkezeti részeken elvégzendő tennivalók ismertetése után néhány szót az *indításról*, vagyis az indulásról. Ilyenkor azzal kell kezdeni, hogy húzzuk ki a szívatót — egyes típusoknál közben nyomjuk le a tengelykapcsoló pedálját —, majd néhány perdig indítózunk. Persze az ilyen szabályokon ma már sokat lehet vitatkozni, éppen ezért az ellentmondások elkerülése érdekében az a legjobb, ha a megfelelő kezelési könyv vagy a márkaszerviz tanácsai szerint járunk el. Ahány ház, annyi szokás, sőt még ezen belül is van lehetőség bizonyos finomításokra.

Egy biztos: ha néhány, itt említett, akár otthon is elvégezhető, karbantartás jellegű munkát nem hanyagolunk el, a legtöbb gépkocsi hideg időben is megbízhatóan indítható. Amikor pedig az őszi-téli utakon járunk autónkkal, számítsunk arra, hogy ebben a két évszakban gyakran kedvezőtlenek a *látási viszonyok*. Javíthatunk a helyzeten, ha nemcsak kimondottan sötét időben, hanem szürkületkor, de még a borús nappalok során is ésszerűen használjuk a lámpákat.

Sándorovits Miklós
okl. közl. üzemmérnök

Ha lett volna heveder...

Az orvos az ágy fölé hajolt. Biztatóan a vállamra veregetett:
— A kötés egy kicsit átvérzett, de nem bántjuk. — Elmosolyodott. — Két-három hét, s már futhat a nők után...
Anyám csendben sirdogált az ágy mellett.
— Rendbe jön valaha az arca?
— Idő kell hozzá — komolyodott el az orvos. — Ha majd levesszük a kötéseket, okosabbak leszünk.
— Mégis?...
— A sebek két hét alatt összeforrnak. Amíg azután a hegek befehérednek... Hát ahhoz kell egy év is.

●

A térképet böngésztük Péterrel. Előbb a mezőségi falvakat járjuk be, azután felkanyarodunk a Székelyföldre, egészen fel Farkaslakáig, s onnan vissza Kolozsvár—Nagyváradnak. Indulás: holnap délben.
— Másnap még sok bevásárolni való akadt — csúsztunk az idővel. Fél négy körül járt, délután, mire nekivágtunk a határnak.
— Be kell hoznunk a késést — mondta Péter. — Rákapcsolok... Legkésőbb nyolcra Nagyváradon akarok lenni.
A debreceni országút, bizony, nem sztráda. Sok helyütt ki van téve az útjavítást jelző tábla, de jó néhány helyen még elkellene. A kocsit megmegdobják a hirtelen előbukkanó gödrök, útrepedések. Órámra pillantok. Fél nyolc. Húsz kilométerre va-



gyunk a határtól. Egy falucskán haladunk keresztül. A bisztró előtt rászólok Péterre:
— Álljunk meg! Együnk és igyunk valamit itt, mielőtt átlépjük a határt.
Besiklunk a bisztró előtti parkolóra. Péter a táskáját keresi: benne van a magyar pénze.
— Hagyd! — mondom. — Van nálam is pénz...
— Nemcsak a pénz miatt fontos! — Arca kipirul az idegességtől. — Minden iratom, és az útlevelem is benne van. Otthon hagytam!
Cefetül káromkodunk, de nincs más megoldás: visszafordulunk.

●

Veszett tempóban hajtja visszafelé a kocsit.
— Mióta vezetsz?
— Két éve van jogosítványom, de csak két hete hajtok, amióta megvettem a kocsit.
— Úristen! — jajdulok fel félig tréfásan, félig komolyan. — Akkor becsatolom magam!
— Csak csatolnád — nevet vissza Péter. — Én nem rakattam be biztonsági övet. Felesleges kolonc...
Elfog valami nyugtalanság. Kevésnek találom Péter vezetői rutinját, kiváltképp az éjszakai országúton. Javasolom is neki, hogy átvenném a volánt, de tiltakozik: bírja még, nem érez fáradtságot.
Óriási iramban jövünk. A mutató gyakran csúszik fel a 130-at jelző pontra. Péter viszont láthatóan lankad: időnként „hegyesen" veszi a kanyarokat, s görcsösen nézi maga előtt az utat. A torkomat szorítja az izgalom. Azután feltűnik a tábla: pár száz méterre vagyunk Pesttől. Lenyúlok a kesztyűtartóba, cigarettáért. Rágyújtok, azután felnézek...
— Vigyázz! — üvölteném, de nem jön szó a számra. Mintha valami visszafelé préselné a hangokat.
Szemből kivilágítatlan lovaskocsi közeledik, mögötte nagy sebességgel egy kis teherautó. Sofőrje is csak megkésve veszi észre a kivilágítatlan lófogatot, fékezni már nincs ideje, előz. Mi is ekkor érünk oda. Péter elrántja a volánt, s mi szédítő tempóban leszaladunk a padkára.
Megjön a szavam.
— Tartsd meg a padkán, és csak a motorféket használd!...
Elkéstem! A padka úgy ráz bennünket, mint Krisztus a vargát. A kesztyűtartó feletti kapaszkodót markolom görcsösen, s próbálom kitartani magam. Péter ismét teker a volánon, s mi ugyanabban a tempóban visszavágódunk az útra. A szó szoros értelmében repülünk. A padka és az úttest között vagy húsz centi a szintkülönbség, mint a katapult, úgy dobja meg a kocsit, át a másik oldalra, az árok felé...
Nem érzek félelmet, az ember ilyenkor nem ér rá félni. S mégis, menynyi gondolatra elég ez a néhány tized másodperc! Valami hideg, görcsösen józan látnokiság fog el: látom a saját temetésemet, és ... „bevégeztetett" ... ennyi villan még át az agyamon. Csak tartani tudnám magam. Érzem, hogy lankadok, a karom nem bírja már a feszítést...
Oldalról vesszük az árkot, tovább szaladunk benne vagy huszonöt métert. A sárhányó kétoldalt szinte felszántja a földet. Ezt már nem bírom. A kocsi nagyon zökkenve megáll, a karom megbicsaklik, s én fejjel megindulok előre, az üveg felé...

●

Nyöszörgés térít magamhoz. — Péter! — villan az eszembe. Segítséget kell hívnom... — A szememre boruló vérfüggönytől semmit sem látok. Arcomhoz nyúlok, hogy megtisztítsam. Maroknyi üvegszilánk akad a kezembe, de így sem jobb. Vaktában kinyitom az ajtót résnyire, keresztülpréselem magam. Körömmel kapaszkodom fel az árok oldalán, az országút szélén integetek. Egy kocsi stoppol mellettem. Tulajdonosa állatorvos az egyik környező községben. Groteszk szituáció, de a legjobb segítség. Azonnal letörli a vért az arcomról. Közben Péter is kikászálódik a kocsiból. „Csak" az alkarja tört el. Az egyik szememre nem látok.
— Leszakadt a szemhéja — mondja a segítőkész állatorvos. — Felhúzom, hogy lát-e vele.
Látok, de csak egy pillanatra, mert az újabb vérhullám elborítja az arcom. Végig eszméleten maradok. Azután szirénázva megérkezik a mentőautó, s engem hordágyon beemelnek a kocsiba. Még hallom az állatorvos hangját, amint odaszól a helyszínelő rendőrnek:
— Ha biztonsági öv van rajtuk, az ijedtségen kívül kutyabajuk...

●

Néhány napja vették le a kötéseket, s azóta csak ritkán merek a tükörbe nézni. Ha igen, kétkedve fogadom, hogy ez az én arcom lenne. — Helyre fog jönni — hallom az orvos hangját. — De egy életre megmaradnak a hegek. Figyelmeztetőül...
A kíváncsiság újra és újra a baleset színhelyére visz. Nézem a gödrös padkát, a töredezett szélű utat, s azután az árkot, melynek két oldalán mementóul máig ott vannak a kiszántott csíkok. Saját eldeformálódott képmásom jut eszembe, s szinte keserű nevethetnékem támad az utólag banális igazságon: mindent szerencsésen megúszhattunk volna.
Két szál hevederen múlott...

Turi T. András

A történet igaz. Újságíró-kollégánkkal a napokban találkoztunk. Sötét szemüveget viselt, és gyógyuló forradásokat láttunk az arcán. Akkor kérdeztük: „Mi történt veled?" — Az, amit kérésünkre itt leírt...

Mielőtt cikkemhez az anyagot elkezdtem gyűjteni, elmentem megnézni, hogy pontosan melyik Polski Fiat-változat is kerül Magyarországra. Nem titok ugyanis, hogy ahány ország, annyi változat. Előkelő helyet vívott ki magának például a „finn" típus kitűnő fűtőrendszerével és a nagy hidegekre alakított motorjával. A legelegánsabb autót a francia változat képviseli — textilbetétes üléshuzat, Dunlop radiálgumik, fűthető hátsóablak, tolótető — és még több más extra szerelvény.

Az „Exported to Hungary" a 60-as Code-számot kapta. Mint bizonyára a legújabb Polski Fiatok tulajdonosai észlelték már: modernebb, biztonságosabb, kényelmesebb lett a 125-ös Polski.

Sokat váratott magára, de végre megszületett. A botváltóról van szó. Sportosabb vezetés, kényelmes, egyszerű kapcsolás, kevesebb probléma. A kocsi ezenkívül egy kis polccal gazdagodott, amit hasznosan ki tudunk használni. A kényelmes ülések között hagyott kézifék-kar is új külsőt kapott.

A Polski 125-ös eddig is híres volt kitűnő fékezési tulajdonságairól. Most mégis új típusú fékrendszer került beépítésre. Külön hidraulikus fékkör működteti az első kerékre és külön a hátsókra ható fékbetéteket. Az egyes fékkörök külön fékfolyadék-tartályt kaptak. A biztonságos fékezés érdekében az autót fékerőszabályozóval látták el, amely a hátsó féltengelyekre ható fékerőt szabályozza. Ne lepődjünk meg, hogy vészfékezésnél hátsó kerekünk nem hagy nyomot maga után.



Rudán László:

VARSÓBÓL JELENTKEZEM

Ütközési próbák bebizonyították a motor alatt előrenyúló két tartógerenda merevségét. Az újabb kísérletek alapján, a téglalap keresztmetszetű gerenda oldallemezeit kis kör alakú „ablakokkal" látták el. Ezáltal egy igen jelentős energia-elnyelő betétet kaptak, mely enyhíti az ütközés ártalmait.

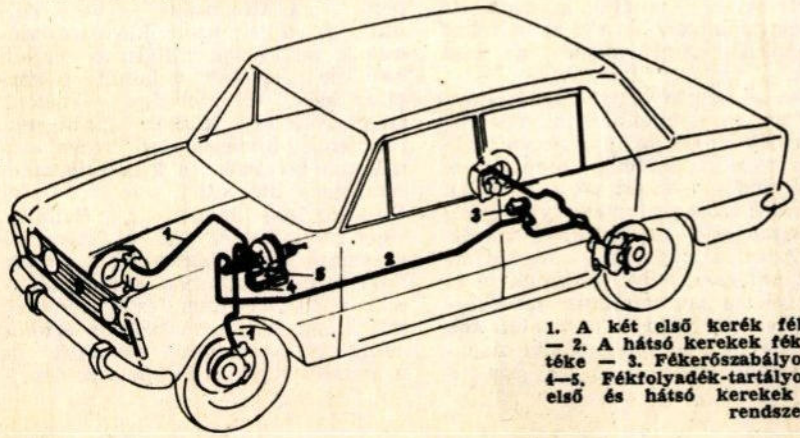
Az új európai norma alapján (ECE), amely a kipufogógáz tisztaságát határozza meg, a Polski Fiat porlasztóját is megváltoztatták. Az 1500-as motor Weber 34 DCHD—12, az 1300-as pedig Weber 34 DCHD—13 típusú karburátort kapott. A táblázat alapján érdemes összehasonlítani az egyes fúvóka-átmérők változását.

A porlasztási rendszerben történt változások következtében módosult az előgyújtás szöge is. Mindkét motornál — tehát az 1300-asnál és az 1500-asnál — 5° ±2°. A gyújtáselosztó új jele 591Bx 13°—7°30.

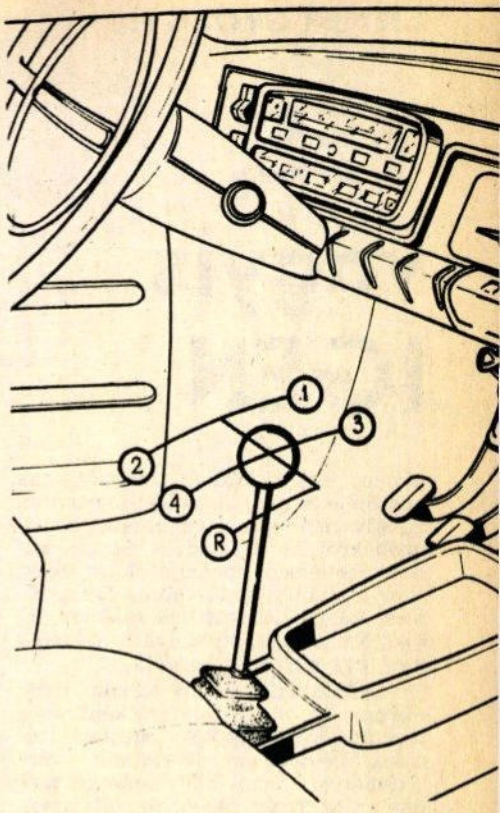
Az újdonságokról beszélve, említést érdemel még a zárt hűtőrendszer, mely kényelmi szempontból is jelentős. A kiegészítő tartályban levő nívószint könnyen figyelemmel kísérhető.

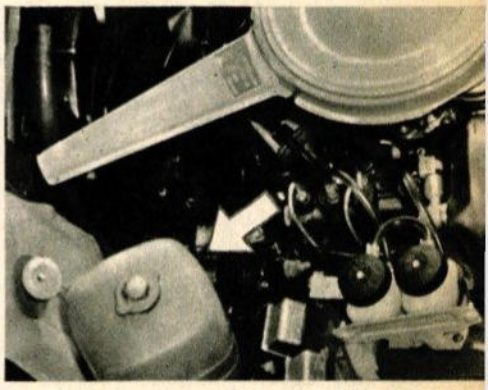
	1500 cm³		1300 cm³	
	I. fokozat	II. fokozat	I. fokozat	II. fokozat
Levegőtorok átmérő/mm	24 (25)	26 (25)	23 (24)	25 (24)
Főfúvóka átmérő/mm	1,20 (1,25)	1,55 (1,40)	1,15 (1,20)	1,40 (1,35)
Üresjárati fúvóka átmérő/mm	0,45 (0,50)	1,00 (0,70)	0,40 (0,50)	0,50 (0,50)
Indítófúvóka átmérő/mm	150/F1 (150/F1)		170/F1 (150/F1)	
Gyorsítószivattyú fúvókájának átm./mm	0,70 (0,70)		0,70 (0,70)	
Főlégfúvóka átmérő	2,20 (2,10)	2,20 (2,10)	2,00 (2,10)	2,10 (2,10)

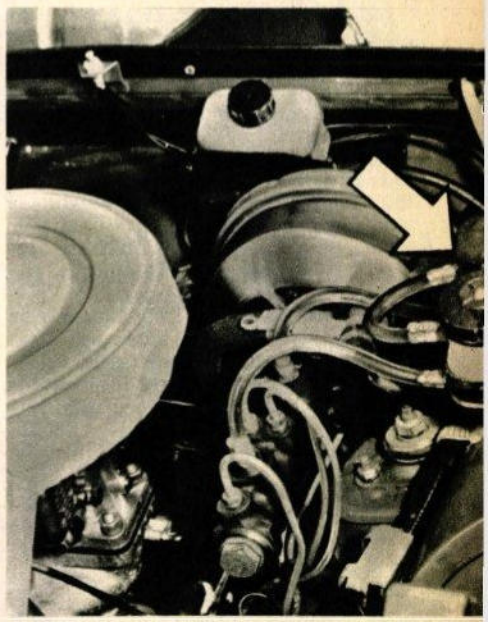
A világosabb, zárójeles számok a régi változat értékei



1. A két első kerék fékköre — 2. A hátsó kerekek fékvezetéke — 3. Fékerőszabályozó — 4—5. Fékfolyadék-tartályok az első és hátsó kerekek fékrendszeréhez







LIENER GYÖRGY:

YES, vagyis IGEN

címen egy váratlan meghívásnak köszönhető angliai autósprogramról, a Silverstone-ban rendezett kocsipróbákról és a Londoni Szalon néhány jellemző epizódjáról igyekeztem legutóbb képet adni. Igen, főként képeket mutattunk csak be, pedig oly sok mondanivaló húzódik meg egy-egy fotó mögött...

Olvasóink talán nem veszik rossz néven, ha most folytatásként még visszatérünk egy-két említett témára. Például a silverstone-i versenypályára, ahol hagyományos módon minden év őszén, mielőtt megnyitják az Autószalon, vagyis a Motor Show sok-sok kapuját, a külföldi újságírók kipróbálhatják a szigetország járműiparának modelljeit. Annak ellenére, hogy a híres Grand Prix pálya ad otthont az autósok és az autók sajátságos találkozásához, korántsem a kocsik kíméletlen hajszolása, sebességi csúcsok megismerése itt a cél. Ez nem is lenne értelmes dolog, hiszen napjaink autói többet mennek lassan, mint gyorsan. Utal erre a kézbe kapott füzet is, amely megemlíti még, hogy ebben az évben jubileumi alkalom volt az angol gyártmányok ilyen jellegű próbája. Kerek 25 éve rendezték ugyanis az első hasonló célú „Test Day"-t, akkor még a szerényebb *Goodwood* néven ismert pályán.

Az ötletet különben a svájciak adták, akik még az 1946-os Genfi Autószalon idején a kiállítási csarnok közelében lezárattak egy-két utcát a rendőrséggel, hogy ott a meghívottak zavartalanul megismerjék, mit is tudnak a bemutatásra kerülő autók. Ezt a példát azóta több helyen is követték, és az újságírók sokat köszönhetnek az ilyen próbák rendezőinek. Ha ugyanis elfogadják annak a mondásnak az igazságát, miszerint lakva lehet megismerni az embert, akkor nem kétséges, hogy egy autó mozgásában tárja fel tulajdonságait. Még egy rövid idejű autózás is többet mond el az újdonságokról, mintha azokat akár napokig nézegetnénk a kiállítási pódium csillogásában.

Ennyit még Silverstone élményeiről, ahol, mint legutóbb írtuk, 117 autót — közöttük egy felejthetetlen Rolls-Royce típust is — lehetett választani. És amíg az a bizonyos Rolls-Royce szinte mindig kézben volt, akadt jó néhány olyan autó, amelynek nemigen melegedett meg a motorja e nap folyamán. Mint a régi bálokon egyes eladósorban levő lányok árulhatták a petrezselymet, úgy várakoztak itt kérőikre bizonyos típusok. Nemigen hívták őket táncba, nem keltettek érdeklődést...

Kezdtem figyelni, milyen kocsik ezek. Úgy találtam, hogy főként a korábbi szériák, amelyek kaptak ugyan némi frissítést, de alapvető jó és rossz tulajdonságaikat az itteni vendégek már ismerhették. Ezek a modellek így most sem konstrukciós megoldásaikkal, sem kiegészítő szerelvényeikkel nem tudtak vonzást kelteni. Ha viszont ezek a korábbi típusok akár csak egy új fékberendezéssel, vagy más, biztonságot, esetleg kényelmet növelő módosítással mutatkoztak be, még az izgalmas sportautók mellől is el tudták csalogatni a szaksajtó embereit. Hasonló módon biztosították maguknak az érdeklődést azok a típusok, amelyek eddig például csak mechanikus kapcsolású sebességváltóval kerültek piacra, itt viszont automatikus kapcsolóval, folyadékos nyomatékváltóval is szerepeltek már.

Ez a jelenség mindjárt az autóipar rendkívül erős hátterét, döntő fontosságú bázisát, a ma különösen nagy aktivitást mutató szerelvénygyártást világította meg. Nem véletlen, hogy Londonban az *„Earls Court"* többszintes kiállítási területén legalább annyi helyet foglaltak el azok az elemek, amelyekből ma az autókat összeépítik, mint maguk a kész autók.

Így az is szinte képszerűen hatott, hogy napjaink autóiban milyen erősen uralkodnak az ipari együttműködések, a kooperációk. Igen tanulságos módon lehetett látni, hogy ha valamelyik ország valamelyik gyára egy kimagasló teljesítményű szerelvényt tud létrehozni — legyen az benzinbefecskendező, szervofék, vagy egy ötletes automatikus sebességváltó —, az rövid időn belül sok ország sokféle autójában talál magának biztos helyet.



A legendás londoni taxik — a magas fekete, csendes és kényelmes, Austin szerkezetű kocsik — szakadatlan vonulása az „Earls Court" kapui elé. Elgondolkoztató kép, amely részben szintén az ottani erős hagyományokra utal, részben arra, hogy a parkolási gondok miatt a sok-sok londoni autós is gyakran jár bérkocsival

Természetesen a kisebb térfogatú, de nem mindig kisebb értékű produkciók, mint például a különleges csapágyak, rugók, villamos berendezések, hajtóműcsuklók, dugattyúk és hasonlók vándorútja az előállítási vagy akár licencadó helytől a mindennapos felhasználásig, a beépítésig még kiterjedtebb.

Ennek ellenére sem lehet mondani, hogy napjaink autói unalmasan sablonosak. Szűkülnek ugyan a domináló csoportok, kategóriák határai, és mind a formákat, mind a teljesítményre vonatkozó adatokat szemlélve, főként az évjárat alapján lehet jól tájékozódni arról, hogy hol is tartunk. Akadnak persze a különleges sportautók között is olyanok, amelyek még különlegesebbek akarnak lenni, mint az ottani magas színvonalú átlag, mint ahogy a luxus-limousine-ok családjában is mutatkoznak kitörési kísérletek.

Nagy sorozatban készülő kisebb kocsiknál pedig, ahol ma már jóformán csakis a hagyományos építésű, tehát orrmotoros, hátsókerékmeghajtású modellekkel szemben igyekeznek még nagyobb teret, vagyis piacot hódítani a fronthajtású újdonságok, a kialakult sablonok mellett is akad számos technikai érdekesség. Mindezek jól felmérhetők még az ilyen rövid kocsipróbákon és autószalonokon is. Ám a legalább annyira fontos, de nehezen észrevehető tényezők, mint a kocsik szerelési pontossága, finomsága — vagy például az alkalmazott karosszérialemezek vastagsága, minősége, felületi kezelése, a festék, valamint a kárpitanyagok tulajdonsága — bizony csak „viselés" közben tűnik elő. Márpedig mindezek igen erősen tudnak ma beleszólni a kiskocsik sikerébe vagy bukásába.

És amíg egy Jaguar, egy Daimler, vagy mondjuk egy 350-es Mercedes vásárlója szinte biztos lehet abban, hogy a krómozott részek vagy akárcsak a közönségesen festett lemezek tartóssága majdnem azonos értékű, addig a különböző márkájú, de ugyanabban a nemzetközi árcsoport-

És abban az Angliában, ahol szinte uralják az utca képét a régimódinak ható, de feladatukat tökéletesen ellátó klasszikus taxik, ragyogó eredményeket mutat az új autótechnika. Ez például egy egészen friss prototípus: egy kizárólag alkatrészeket előállító híres, nagy angol cég kísérleti kocsija. A cég GKN Group néven szerepel, az FFF—100-ról pedig a következőket tudtuk meg. Szerkezeti részei hasonlóak, mint a Jensen sportautóknál alkalmazott fődarabok. A kocsi mind a négy kerekét meg lehet hajtani a Keith Black által tuningolt V/8-as Chrysler-motorral, amely ebben a kivitelben 6600 percenkénti fordulatnál 600, azaz hatszáz lóerőt képes kifejteni. A kísérlet során nemcsak az összkerékhajtás, hanem egy újszerű blokkolásgátló fék, valamint egy különleges automatikus nyomatékváltó viselkedésére keresnek választ. A műanyagkarosszériás kocsi súlya 1540 kg; végsebességét nem ismerjük, de azt tudjuk, hogy 0-tól 160 km/óráig 11,5 másodperc alatt — tehát féleimetesen — gyorsul





A Londoni Szalonon — mint a fejlesztési téma kézzel fogható darabjai — szorosan egymás mellett volt kiállítva az FFF—100 jelzésű prototípus és ez a „British Styling 1972" felirattal szerelt, modern, praktikus formát tükröző, Cirrus néven bemutatott modell. Itt a vonalvezetést, a coupéjelleg-variációt, az új karosszéria anyagokat hangsúlyozták. A kétajtós, 2×2 személyes autót a 29 éves Michael Moore tervezte, és a kocsi orrában egy Ford Escort 1600 RS motort lehetett látni





A Reliant Scimitar GTE kocsi már szériában készül, és egyik példányát a silverstone-i pályán nagy élvezettel próbálták a meghívott külföldiek. Ebben a kocsiban egy háromliteres, 135 lóerős, Ford V-motor dolgozott. Az RS—GTE létezése egyben azt is bizonyítja, hogy a formatervezők elgondolásai — néha ugyan csak szelídített módon — többnyire megvalósulnak. Erről a ma már sikeresnek nevezhető négyszemélyes sportautóról ugyanis 1969-ben még csak rajzokat ismertünk Tom Karen kezei alól





Nem érdektelen kép annak a pillanatnak a megörökítése, amint Georges Pompidou, a Francia Köztársaság elnöke, az angol V/12-es Jaguart szemléleti a Párizsi Autószalon kocsijai között. A házigazda, Lord Stokes, a BLMC vezére bizonyára szót ejtett a kocsi 225 km/órás sebességéről és talán arról is, hogy a régi amerikai Lincoln-Zephyr létezése óta nem építettek tizenkéthengeres motort szériában készülő négyajtós limousine-okba.

ban levő kisautóknál e tekintetben sem lehet ilyen biztos a dolgában a vevő. Márpedig a mi korunk autózásában a valóban érdekes, joggal megcsodáható álomautók gyakorlati jelentősége jóval kisebb, mint a tömeggyártásra, a tömeges eladásra szánt, úgynevezett létfenntartó modelleké.

Mindezek igazolására sok-sok példát lehetne mondani. Még egy olyan ország, amely a valóban szinte utolérhetetlen finomságú Rolls-Royce kocsikkal dicsekedhet, sem építheti ennek a márkának hírére, tekintélyére autóiparát. Jó, ma már alig beszélnek arról, hogy nemrég ennek a tradicionális terméknek válságáról, csődjéről jelentek meg hírek a világ minden lapjában. Tény, hogy a Rolls-Royce kocsiból legfeljebb 2000 darab hagyja el a gyárat ebben az évben is. Ahhoz viszont, hogy az angliai autóipar versenyképes legyen, illetve továbbra is az maradjon, mostanában legalább évi 1,8, de inkább 2 millió kocsit kell adnia — eladnia — az ottani gyáraknak, csoportoknak.

A legerősebb csoport a *British Leyland*, a *BLMC*, amelyhez ma a következő gyárak, gyártmányok tartoznak: *Austin, Daimler, Jaguar, MG, Mini, Morris, Rover, Triumph, Vanden Plas* és *Wolseley*. Ez után mintegy évi félmillió személyautóval következik az angliai *Ford*, majd harmadikként a *Chrysler*-érdekeltség *Hillmann, Sunbeam-* és *Humber*-modelljei. Tekintélyes mennyiséget jelentenek a General Motorshoz tartozó *Vauxhall*ok is.

Sorrend szerint a *Lotus Cars Ltd.* autóit kell most említeni, megjegyezve, hogy ezekből bizony évenként ma sem készül több, mint 4—5 ezer darab.

A *Rolls-Royce* termelési számaira már utaltunk, és körülbelül annyi készül a *Bentley* márkájú kocsikból is. A többiek, mint például *Aston-Martin, Jensen, Jensen-Healey, Morgan* és még néhány nagy nevű, de különben kis cég bizony az évi 2000-nél is kevesebb autót állít elő...

Úgy érzem, ezeket a tényeket el kell mondani, amikor a Londoni Szalon autóit hozzuk szóba. Ebben az évben különösen fontos a technikai érdekességek mögé nézni, a gazdasági háttérre is figyelni, mert jövőre Anglia belép a Közös Piacba, és autói ezzel kikerülnek abból a jellegzetes izolációból, amely nem minden szakaszban sürgette a tempós haladást.

Beszélt erről *Mr. Gilbert A. Hunt* is, aki ma a *Chrysler* angliai gyárait irányítja és egyben elnöke a legutóbb már említett *„The Society of Motor Manufacturers and Traders Limited"* nevű autóipari és autókereskedelmi szövetségnek. Igen, amikor megnyitotta az idei 57. londoni Motor Show-t, kitért arra is, hogy mostanában minden negyedik, Angliában eladott személyautóból egy már nem angol gyártmányú. Vagyis bár 1972-ben kedvező fejlődést mutat a szigetország autóipara, és jelenleg Nyugat-Európában egyedül ott nem gyengült a konjuktúra — Angliában is nagyon felkavarta a megszokott képet a sok új importkocsi.

Mr. Gilbert A. Hunt finoman célzott arra, hogy talán lehetne több olyan angol kocsit tervezni és gyártani, amely jobban megfelelne az angoloknak, mint azok a külföldi gyártmányok, amelyek most minden negyedikből azt a bizonyos egyet jelentik...

Igaz, más országokban viszont egyedül a *British Leyland* típusaiból nem kevesebbet, mint negyedmilliót

„Avenger Tiger" — vagyis egy, az Earls Court csarnokában először látott új Hillman, amely azért is érdekes, mert négyhengeres motorjának űrtartalma nem több, mint 1,5 liter, ennek ellenére 93 DIN lóerő és 170-es csúcssebesség tartozik hozzá



Erről az 1200-as Japán Hondáról most csak annyit, hogy szerepelt Londonban is, az Issigonis-autók szülőföldjén, ahol bizony nem ritkaság a kocsik orrában keresztben fekvő négyhengeres motor, a fronthajtás tartozékaival. A felfelé nyíló hátsó ablak is nagyon praktikus





Az ilyen Jensen SP kocsira is joggal büszkék ma az angolok. Igaz, — a messzire nyúló kooperációs szálak nyomán — ebben az autóban nem Angliában gyártott motort találunk, hanem USA-feliratos Chrysler V/8-ast, és ezzel érik el a 235 km/órás tempót



Itt éppen a Kenti hercegnek mutatják be a Londoni Szalon standján a Rolls-Royce Silver Shadow változatlanul régiesen ható új típusát

adnak el ma is. Ezzel kapcsolatban a BLMC urai úgy nyilatkoztak, hogy éppen az Európai Gazdasági Közösséghez való csatlakozás utánra várják, hogy évi félmillióra is növelhetik exportjukat.

A mi szerény számításaink, de főként megfigyeléseink szerint a fronthajtású *Mini*-k — amelyek 1959 őszétől futnak —, valamint az ugyancsak *Issigonis* tervei szerint gyártott, hasonló konstrukciójú 1100—1300-as BLMC kocsik még jó ideig stabil típusok maradhatnak. Az ilyen jellegű autók sikersorozata tartósnak látszik, és nagyon érdekes, hogy maguk az angolok ezekhez hasonló építésű autókból vesznek ma legtöbbet más országokból is. Legerősebb például a francia *Renault* importja, márpedig azok közismerten a fronthajtású, praktikus, doboz jellegű kocsikat szállítják. Az import második helyén az olasz *Fiat*ok állnak, közülük a 128-as típusból vettek elég sokat az utóbbi időben. Visszaesett azonban a *Volkswagen* és a *Volvo* angliai eladása, de nagyon érdekesek azok a számok, amelyek a japán autók angliai betörését bizonyítják. Ezek szerint a *Datsun*, a *Toyota* és *Honda* kocsikból ennek az évnek első nyolc hónapjában már 29 918 darabot vettek, holott a múlt esztendőben ez a három cég még csak 7404 kocsit tudott ott eladni.

És az idén először a Londoni Autószalon patinás csarnokában megjelent egy negyedik japán márka: a *Mazda*. Mindjárt a nagy érdeklődést kiváltó rotációs motorokkal. Azt is láttam, hogy alaposan átdolgozták az eredeti Wankel-szisztémát, amelynek belső, körhagyó fogaskerekeit a japánok ki tudták hagyni, illetve azt egy jóval egyszerűbb, fogazás nélküli tengellyel váltották fel.

Igen, a japán autóipar, a sok japán újdonság feltétlenül külön, önálló téma. Itt nem sok helyet lehet szorítani számára, sőt még a Londoni Szalon autóinak említését is alaposan korlátozni kell. Természetesen nem vesszük le ezeket az AM napirendjéről, márcsak azért sem, mert az idei ősz új autóit mind-mind 1973-ra dátumozták — és ez az esztendő még előttünk áll. Most viszont nagyon tömörültek a programok, hiszen október 5—15. között Párizsban, október 18—25. között Londonban mutatták be az újdonságokat, és a szerkesztőségi asztalokon már rendezésre várnak a november elsején megnyitott Torinói Autószalon sajtóanyagai. Közülük, ha mást nem is, de a kis 128-os Fiat most már hiteles fotóját előre kell hozni, hiszen a sokféle — nemegyszer sok száz lóerős — autócsodák mellett mindig érdekes, amit a nem túlzottan tömött erszényű vásárlók számára tud előállítani az ipar.

Azzal pedig a világ minden táján régóta tisztában vannak az automobilizmus irányítói, hogy az alapokat, a gazdasági biztonságot a nagy tömegben gyártható népszerű kocsik jelentik. Például az olyan modellek, mint a *Rolls-Royce*, a *Jaguar*, a *Jensen* vagy *Rover* kocsik mellett is nagy tekintélyre szert tevő kis *Mini*-k, no meg a hasonló koncepciók szerint készülő, ma már nemcsak angol márkajelzéseket viselő társaik... ■

(ANDREW FRANKL és LIENER GYÖRGY felvételei és gyári fotók)

„Egy városi autó a 70-es évekre" címen publikálják a 128-os Fiat típust, amelyről a korábbi rajzok, találgatásszerű adatok közlése után most már hiteles képeket lehet mutatnunk és gyár számokat írhatunk. Ezek szerint a motor kéthengeres, négyütemű, léghűtéses, 594 cm³-es, 23 DIN lóerős farmotor. A kocsi építési jellege követi a jól ismert legutóbbi 500-as széria lényegét. Végsebesség: 105 km/óra. A sebességváltó négyfokozatú, de az első fokozatot nem szinkronizálták. A tengelytáv 184, a nyomtáv elöl 114, hátul 120 cm, a kocsi teljes hossza 305, szélessége 138, magassága 133 cm. A gumiabroncsok jelzése: 135 SR 12, illetve 4,00×12. A hátsó ülés alá bújtatott benzintank 21 literes. A kocsi üres súlya 580 kg. Távirati stílusban ennyit erről az újdonságról, amelynek torinói sajtóbemutatójára ugyancsak táviratilag kaptunk meghívást...





MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

MIÉRT ÉRDEMES?

A Budai Motor Klub tagfelvételt hirdet az 1973. évre a motoros-turisztikát és a motorkerékpáros túraversenyzést kedvelő magánmotorosok részére.

Felvételre jelentkezni lehet levélben, vagy személyesen minden pénteken 18—20 óra között, a BMK klubhelyiségében: Bp. III., Tanuló u. 1. Levélcím: Bp. 3. Pf. 44.

A felvételhez szükséges: a belépési nyilatkozat aláírása — az éves tagsági díj befizetése (100 Ft), — 2 db igazolványkép.

A BMK felhívása jó alkalom arra, hogy ismét szóljunk a sok tízezer magánmotoroshoz, és tájékoztassuk őket a túramotorozás lehetőségeiről. Vajon miért jobb a szervezett túrázás, milyen előnyei vannak a klubtagságnak, miért érdemes?

Minden túramotoros igazolvánnyal rendelkező tag csoportos túráknál megkapja a turistaházak 50%-os szállásdíjkedvezményét. Belföldi és külföldi kempingekben 12—25% kedvezmény illeti meg. A klubtagság igazolásával igénybe veheti a RAMOVILL motorjavító szövetkezeteinek segítségét is. Ez az országos szervizhálózat kedvezményes javításokat végez Budapesten és vidéken egyaránt. Az Autóklub sárga angyalai ugyancsak kedvezményesen állnak a bajba jutott szervezett motorosok rendelkezésére. Az Országos Motoros Bizottság segít a nehezen beszerezhető alkatrészek megszerzésében, és valamennyi motoros találkozón ingyenes szervizszolgáltatást nyújt.

A felsorolt kedvezmények főleg anyagi természetűek és a motorosok problémamentes túrázását kívánják biztosítani. A túramotorosok igazi nyeresége azonban mégis a klubélet szervezettségében rejlik.

A rendszeres klubfoglalkozások, állandó műszaki és Kresz-tanácsadások, továbbképzések teszik lehetővé a motorosok szakmai felkészültségét. Barkácsműhelyekben alkalom nyílik a motorok alapos megismerésére, a turisztikai előadások és élménybeszámolók pedig még színesebbé teszik ezeket a klubestéket. Az ilyen szervezett foglalkozások és klubestek egyenes következménye a jó kollektív klubszellem kialakulása.

Motorosbarátság! Ez a szó a túramotorosok körében telik meg igazi tartalommal. Tartalmassá teszik ezt a túrák sikerélményei és a klubéletben együtt töltött percek. A sportos motorozást kedvelő fiatalok a klubok által rendezett ügyességi versenyeken bizonyíthatják be, hogy valóban rátermettek a vasparipára. A motorozás élményével kutatni a táj szépségeit, barátokkal együtt: ez tehát a túramotorozás.

A motorosklubokban ilyenkor ősszel befejeződnek a túrák, de ugyanakkor megélénkül a klubélet. Visszaemlékezések az év élményeire, tervezgetések a jövő évi túrákra, és az új tagok felvétele foglalkoztatja őket.

Budapesten és vidéken számtalan túramotoros klub szeretne létszámában gyarapodni, várják tehát a motorosok jelentkezését!

Balogh Zoltán

MOTOROS HÍREK

PÉCSETT a Baranya megyei Túramotoros Szakbizottság elhatározta, hogy időközönként írásos tájékoztatást ad ki „Baranya megyei Motorosélet" címmel. A tájékoztató foglalkozik a Szakbizottság és a motorosklubok életével és közli a lezajlott motorostalálkozók részletes eredményeit.

Most megjelent első számukban tájékoztatták olvasóikat a szeptember 24-én megrendezett Mecsek Rallye-ről, ami kellemes hétvége volt a Baranya megyei motorosoknak.

A Szakbizottság, a motorosklubokkal egyetértésben elhatározta azt is, hogy csatlakozik a Magyar Autóklub által meghirdetett „Emberséget az utakon is" mozgalomhoz.

TÖBB TÚRAMOTOROS KLUB képviseltette magát az MTSZ „Nagy Októberi Szocialista Forradalom Emléktúráján" a Pilisnyeregben. Az október 29-én rendezett találkozón ők is elhelyezték a kegyelet virágait a szovjet hősi emlékművön.

•

AZ OMB VEZETŐSÉGE egy korábbi határozat alapján, havonkénti üléseire meghívja egy-egy motorosklub vezetőségét, és felkéri eddigi munkájuk ismertetésére. Az OMB további segítséget kíván nyújtani a kluboknak, s egyúttal az igények és a problémák pontosabb ismeretében hathatósabb javaslatokat és intézkedéseket tehet a motorosok ügyében.

BEFEJEZŐDÖTT A MOTOROS TÚRABAJNOKSÁG

Október utolsó vasárnapján került sor a magánmotorosok bajnokságának III. futamára. A 170 km-es távnak 38 versenyző vágott neki, és a célban 27-nek volt értékelhető eredménye. A sokszoros magyar bajnok, a veterán Ruzsai József nemcsak hasznos tanácsokkal látta el a versenyzőket, hanem — amint a képen látható — maga is rajthoz állt.

EREDMÉNY. 50 KCM: 1. Schubert Gy., HTC — 2. Kovács J., KTE — 3. Kerti F., ek. — 4. Kerti L., ek (mind Simson Start) — 5. Varga I., BMK (Balkán) — 6. Bús Cs., KTE (Balkán) — 150 KCM: 1. Erdélyi S., BMK (MZ) — 2. Németh Gy., BMK (MZ) — 3. Horváth B., KMG (Danuvia) — Kozma B., ek. (MZ) — 5. Rózsahegyi Z., AKMK (MZ) — 6. Ruzsai J., ek. (MZ) — 7. Malina A., KMG (Csepel) — 150 KCM FELETT: 1. Lackner P., ek. (P20) — 2. Tarlós I., KMG (P20) — 3. Zajzon A., ek. (P20) — 4. Gaál F., HTC (Jawa) — 5. Lőwei Gy., HTC (Jawa) — CSAPATBAN: 1. Budai Motor Klub — 2. Hungária Túramotoros Klub — 3. Kismotor- és Gépgyár Motorszakosztálya.

TÚRABAJNOKSÁG MAGÁN-SZORGALOMBÓL

Egy sportág kifejlődésében döntő jelentősége van annak a bázisnak, amely biztosítja utánpótlását és tömegsporttá szélesítését.

Természetesen ez vonatkozik a motorsportra is, talán még jobban, mint bármely más sportágra. Elméletileg a sportszerűen motorozni vágyó fiatalok széles táborában sok a tehetséges, jóképességű motoros, de ezek felfedezésére, sajnos, kevés a lehetőség.

A Motorsport Szövetség évekkel ezelőtt megszüntette a túramotoros sportágat, s ezzel megfosztotta a motorozást a tömegsporttá szélesítés lehetőségétől. Pedig a hétköznap közlekedése megköveteli a motorostól, hogy vezetéstechnikailag saját érdekében kellően képzett legyen. Az ilyen közlekedési rutin megszerzésére pedig nagyszerű alkalom lenne a közúti forgalomhoz oly közel álló motoros túrázás.

A hiányt legjobban a több mint félmilliő motoros érzi, pedig sokan vannak, főleg a fiatalok körében, akik saját motorjukkal örömmel vennének részt olyan versenyeken, ahol technikai és közlekedési tapasztalatokat szerezhetnének, egyúttal bizonyságot adva különleges vezetési tudásukról is.

Ennek az igénynek adott hangot néhány budapesti és vidéki magánmotoros klub — miután hiába várták a Motorsport Szövetség segítségét. Ebben az évben egyéni és csapat meghívásos túrabajnokságot írtak ki tagjaik részére. Az alapkiírást a fővárosi Hungária TK, a Budai MK, a Kismotor- és Gépgyár Motoros Szakosztálya és az Egyesült Izzó, valamint Marcali Volán és a Pécsi TTE vidéki egyesületek írták alá. A versenyen a kereskedelemben kapható sériamotorokkal 50 és 150 kcm-es, valamint 150 kcm feletti kategóriákban lehet részt venni. Versenyeik távja 200—250 km, 60—80%-ban országúton. A speciál és gyorsasági terepszakaszokkal is fűszerezett versenyeken általában 50—80 induló jelentkezik. Köztük klubon kívüli motorosok is rajthoz állnak, de ezeket csak fordulónként, a klubtagokat viszont futamonként és évi összesítésben díjazzák.

Az ez évben lebonyolított három bajnoki fordulón jó néhány tehetséges fiatal hívta fel magára a szakemberek figyelmét. A versenyeket futamonként más-más klub rendezi, saját erőből fedezve a rendezés és a díjazás költségeit. A lebonyolításban társklubok aktívái és a Szövetség sportbírói is közreműködnek.

Az év végi összesítésben legjobban szereplő csapat- és egyéni díjak költségeit (serleg, érmek, oklevelek, tiszteletdíj) a rendező klubok közösen fedezik.

Bár az ez évi bajnokság lebonyolítása elé több nehézség gördült, a Hungária TK márciusi Tanácsköztársaság Emlékversenye és BMK IV. Óbuda Rallye versenye igen eredményesnek és biztatónak mondható.

Reméljük, hogy a bátor kezdeményezésre a Motorsport Szövetségben felfigyelnek és a jövő évben támogatni fogják a magánmotoros túrabajnokságot, ezzel is a magyar motorsport ügyét szolgálva.

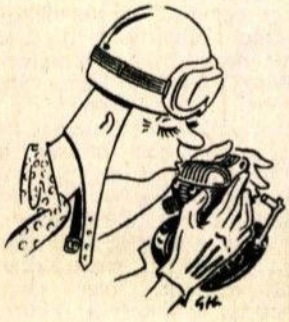
MÁRTON ISTVÁN
Budai Motoros Klub





VOSZHOD–2

A közelmúltban mutatták be a Szovjetunióban a legújabb Voszhod—2 nevű motorkerékpárt, amelynek erőforrása egy 175 kcm-es, kétütemű, léghűtéses motor, egybeépített négyfokozatú sebességváltóval. Elektromos berendezését a 6 voltos váltakozó áramú generátor táplálja. Sériafelszereléséhez tartoznak az elöl-hátul védetten felszerelt irányjelzőlámpák, valamint a műanyagból készült lábvédő-lemezek is. Néhány műszaki jellemző: furat-löket 62×58 mm, 174 kcm, sűrítési arány 7,5:1, teljesítmény 10,5 LE/5500 ford., akkugyújtás, gumiméret 3,25×16", önsúly 112 kg, fogyasztás 2,8 lit/100 km, legnagyobb sebesség 95 km/óra.



...és akik ilyenkor nem motoroznak

„Én bizony tisztogatás nélkül raktam le a motoromat" — mondta a nem is kezdő motoros, amikor megkérdeztem, hogy ő miként teleíteti a Jawáját.

Ezt a nem ajánlott példát elrettentésül említem, ugyanis a fentebb említett barátunk jövő tavaszra nem ugyanazt a Jawát fogja leporolni, amelyet most téli pihenőre rakott le. A vasnak, acélnak örök ellensége, a rozsda állandó készenlétben, szinte ugrásra készen várja, hogy mikor kezdhet lakmározni, és a Jawás terített asztallal várja a falánk rozsdát.

Előző számunkban azokkal a motorosokkal beszélgettünk, akik lombhulláskor sem válnak meg a paripájuktól, most pedig azokhoz szólunk, akik ezután nem a benzinkútnál váltják fel a százasukat.

A motorkonzerváláshoz néhány szabad óra, egy, az egyik széles oldallapjától megszabadított — és így „tepsiként" használható — régi olajkanna, kevés petróleum, ecsettel, törlőkendő és kevés kéziszerszám szükséges. Az állványra húzott jármű kerekeit kikapjuk, hogy a sárvédő belső oldalához is hozzáférjünk (merthogy ezen a területen „harap" először a korrózió). Ebből kiderül, hogy itt, továbbá azokon a helyeken, ahol a szokásos takarításnál nem fér hozzá a motoros, jószívvel táncoltathatjuk meg a petróleumos ecsetet. Ha ezeken a helyeken már megelőzött volna bennünket a rozsda, akkor tisztítás után csiszolóvászonnal legyaluljuk a beteg felületet, a lemezig, majd befestjük.

A kiszerelt kereket, illetve agyat könnyebben lehet megszabadítani a már megfeketedett és megkeményedett zsírrétegtől, amely tavasz óta gyűlt össze a lánckerék tövében. (Figyelem: A gumiabroncsokat óvjuk a petróleumtól, amely olyan ártalmas a gumira, mint a nedvesség a vasra!) Az ilyen módon patyolatosított kerekek köpenyeit kenjük be vékonyan ipari glicerinnel, ez tartósítja a gumi rugalmasságát. A krómozott kipufogócsőre és dobra égetett olajat — különösen a henger kilépő nyílásánál — egy élesre faragott keményfa-lécecskével kaparjuk le, majd az autóápolási szakboltokban kapható krómtisztító pasztával visszaadjuk a régi fényét. (Amennyiben volt tömítés a kipufogócsőnek a hengerbe torkolló végén, akkor a régi helyébe szereljünk egy újat, hogy majd jövő tavasszal ne verődjön ott ki az olaj, és ne csúfítsa el a krómot.)

Szerelje ki az akkumulátort, és másnap vigye azt el egy szakműhelybe, ahol a téli hónapok alatt megadják a telepnek a szükséges kezelést. Akkor, ha majd ismét használatba akarja venni az akkumulátort, teljes fényében fog világítani motorjának reflektora, és kövér szikrával táplálja a gyújtógyertyát (amennyiben motorjának nem gyújtómágnes szolgáltatja az éltető szikrát). Az akkuszekrény — minden bizonnyal — nagytakarítást kíván az oldalaira lecsapódott savgőzök miatt. Ezt a penészszerű lerakódást szappanos vízzel tökéletesen eltüntetheti. (Ha nem fekszik szorosan a szekrényben, akkor tavasszal bélelje ki az akku fészkét vékony „hungarocell" lapokkal vagy egy kiselejtezett tömlőből kivágott gumival.)

Most, hogy így, a zsámolyon ülve testközelben van a motorja, vegye szemügyre valamennyi csavart és anyát, valamint az elektromos vezetékeket. Bizonyára talál majd némi munkát a csavarhúzónak és a villáskulcsoknak, illetve alkalmat a szigetelőszalag felhasználására. A leszerelt légszűrő kimosása petróleumban, majd megbuktatása fáradt olajban jótékonyan érezteti majd hatását a jövő idényben. (De ne feledje kifolyatni a szűrőből a felesleges olajat, és csak a teljes kicsepegés után húzza azt vissza a porlasztóra! Természetesen ezt csak az úgynevezett nedves szűrőknél tanácsos elvégezni.)

Ha úgy találja, hogy a motorkerékpárt akár kirakatba is lehetne tenni, akkor úgy állítsa azt le a téli pihenőre, hogy a kerekei, illetve a gumik ne érintsék a talajt, tehát húzza fel az állványára, és egy tuskót, vagy alkalmas ládát tegyen úgy a motor alá, hogy az első kerék is a levegőben lógjon.

Találjunk száraz és hűvös helyet a motornak, ahol letakarva tárolhatjuk a már most is türelmetlenül várt tavaszig. Amikor csupán annyi dolga lesz a gondos motorosnak, hogy elhozza az áramtól duzzadó akkumulátort, és azt helyére bekötve, máris indulhat ki az országútra... **(R)**



Tapasztalatok egy P20-ról 40 000 km alatt

Előljáróban: tíz éve motorozom, ez a P20 a kilencedik motorom. Egy barátomtól vettem, majdnem új állapotban. Gyártási éve 1968, motorszáma 8 113 206. Az első héten még nagyon féltem tőle. A régi Danuviámhoz képest ez egy rakéta volt. Egy hét múlva merészkedtem ki vele az országútra: irány Győr! Végig százzal! Hű, de ment a bicikli, szinte alig kaptam levegőt, és nem volt, aki megelőzzön! Mindezt ma már nem dicsekvésből írom, inkább önkritikából, ugyanis azt hiszem, ez az érzés mindenkit elfogott már, aki először ült P20-ra, és azelőtt csak kismotorja volt. Pedig, mint a későbbi tapasztalataim bizonyítják, az ilyen jellegű vezetés árt a legjobban a motornak, s ha nincs szerencséje a delikvensnek, saját magának is. Ezen az úton hazafelé mindjárt lehűtött egy hátsó gumidefekt, amit nagy nehezen — a kezelési utasítás alapján — megjavítottam. Tévedés ne essék, nem a ragasztással, hanem a kerék ki- és beszerelésével volt problémám. Íme, az első tanulság: addig ne üljön föl az ember egy új motorra, amíg a kerekét, és főleg a hátsót nem tudja szerelni.

Teltek, múltak a kilométerek és egyszercsak hopp, nagy reccsenés, blokkolt a kerék! Hát ez mi volt?! Elszakadt a lánc, és hogy ezt rögtön megláttam, ahhoz nem kellett sasszem, mert a láncbura szép nagy hasat eresztett. A szervizben nem csodálkoztak, rögtön kaptam új láncburát, de láncot nem. A régi lánc használhatatlan volt, újat kellett venni. Igen ám, de a magyar gyártmányú láncot seholsem tudtam beszerezni, csak az IZS-re valót, ami ugyan hosszabb is, meg drágább is 150 forinttal, de végül mégsem bántam meg a vételt. Ez a lánc ugyanis sokkal erősebb, mint a magyar gyártmányú, és kb. 15 000 km-ig használható a szakadás veszélye nélkül.

Közben a garancia is lejárt, most már zsebre ment a játék. 14 000 km-nél, 1970-ben teljesen érthetetlen ok miatt kirepedt a Pirelli gyártmányú hátsó gumim, cserélni kellett. Az eredeti méretű külsőt éppen nem lehetett kapni, de nagy szerencsémre volt helyette vastagabb, 3,50×18 collos. Igaz, most már nem lehetett átlátni a hátsókerék teteje és a sárvédő között, de bőven kárpótolt érte az előny, amit ez a gumi rugózás és élettartam szempontjából nyújtott. A gödrökön szinte átlépett, és még azóta is lépked, mert bár 2 év és 2600 km telt el, még mindig műszaki vizsgára merném vinni.

Közben szeretett motoromat megajándékoztam egy Pille utánfutóval, melyet egy zakopanei úttal szenteltem fel. Az utat a P20 bírta, minden hiba nélkül, a Pille nem. Nagy nehezen tudtunk csak hazavergődni. Mérges voltam nagyon, lekapcsoltam az utánfutót, és jól bezártam a pincébe! Útközben Csehszlovákiában vettem egy szélvédőt a motorra, ezzel már szinte autó, mit autó, szinte repülőgép lett belőle! Egyre jobban mertem a motorral menni, többször hajtottam egy órán át vagy még tovább is 120-as tempóban, és ebből a sebességből előzni is tudtam.

A motorban 16 000 km volt, amikor egy szép nyári vasárnap reggel a Balatonhoz indultam. Budapestről Balatonakarattyára pont egy óra alatt értem le, de nem tovább. A főtengely úgy megállt, mintha a görgők helyén beton lett volna. Szóval így jár, aki nagyon siet! Ebben az időben már az új, nagy csapszeges főtengellyel szerelték a P20-at, de én rátartiságból kis csapszegest vettem, 1500 Ft-ért, hogy bebizonyítsam magamnak, még egyszer nem fog ez velem előfordulni. Talán ez volt az az idő, amikor megértettem, hogy hiába fut könnyedén ez a motor — szinte félek leírni, hogy 130 km/ó feletti sebességet, ha valaki biztosan haza is akar érni útjairól, ekkora teljesítményt nem szabad kivenni belőle. Ezzel együtt ekkor szerettem meg igazán a motoromat. Azóta az országúton a tartós utazási tempóm 90 km/ó, ezt akár utánfutóval is biztonságosan tudja tartani.

Az eltelt 24 000 km engem bizonyít, a főtengely még most is remek állapotban van. Az első kereken 28 000 km-nél kellett külső gumit cserélnem, ugyanakkor a lánckerekeket és a láncot is cseréltem, mert egy túrára indultam a Fekete-tengerhez. A 2800 km-es úton egyetlen hiba nem volt, egyszer kellett a tengernél a guminyomást 0,2 att-val kiegészíteni. 31 000 km-nél a két főtengelyfél közötti feszítőkúpos kötés lazult meg; és emiatt Agárdról haza kellett húzatnom a motort Budára. Ez megint egy bosszantó hiba volt, amire előre felkészülni lehetetlen.

Idén télen kellett a motort az időszakos műszaki vizsgára vinnem, sikerrel. Előhalásztam a pincéből a Pillét is, és három hónapon keresztül építőanyagokat fuvaroztam vele lakásunk belső munkáihoz. Zokszó nélkül tűrte. Ezekután indultam idén egy kéthetes jugoszláviai túrára. A motor előkészítésére egy hetet áldoztam, de állítom, hogy alapos volt. Hogy mégis közbeszólt a szerencse, illetve a szerencsétlenség, az már nem rajtam múlott. Az történt ugyanis, hogy egy heti kinttartózkodás és kb. 1000 km megtétele után a dinamó forgórésze zárlatos lett. Ekkor 39 000 km-t mutatott a kilométeróra. Telefonon érdeklődtem Pestről egy új forgórész küldésének lehetőségéről, de nem bíztattak, ezért más megoldást kellett találni. Vásároltam 20 laposelemet és 10—10 darabot párhuzamosan bekötöttem. Miután a gyújtótranszformátorokról lekötöttem a 15-ös jelzésű vezetéket, a helyébe a 10 db-os elemcsomag +vezetékét vezettem. A gyertyák szikraközét 0,2 mm-re állítottam, és így bár 4,5 V-ról, de életre kelt a motor. A kérdés csak az volt, hogy meddig bírja a tíz elem, mert akkor éppen az Adriai-tenger partján voltunk. Utazni csak nappal lehetett, nem lévén világítása a motornak. Ekkor beszereltem az előkészített második 10 csomag elemet. Ezzel újabb 250 km-t tettünk meg; ekkor a két lemerült elemcsomagot sorbakötöttem, és így már sikerült a Budapestig hátralevő 200 km-t megtenni. Végül is 11 és fél óra alatt hazaértünk a tengerpartról. Jelenleg 40 047 km van a motorban, és összefoglalva, észrevételeim a következők:

— Bármilyen robbanékony és gyors is a motor, ahhoz, hogy 25 000 km-nél nagyobb futási teljesítményt érjen el, a kezelési utasításban előírt bejáratást szigorúan be kell tartani.

— Ugyancsak a fenti cél érdekében az utazási tempó max. 90 km/ó körül legyen.

— A gumik élettartama érdekében a légnyomást állandóan az előírt értéken kell tartani.

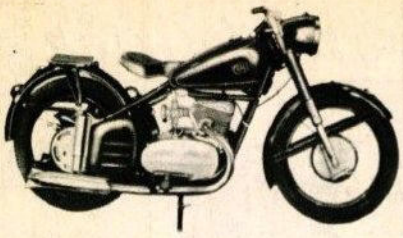
— A légszűrő leszerelése, vagy a kipufogófurulya eltávolítása rövid időn belül a dugattyú és a főtengely tönkremeneteléhez vezet.

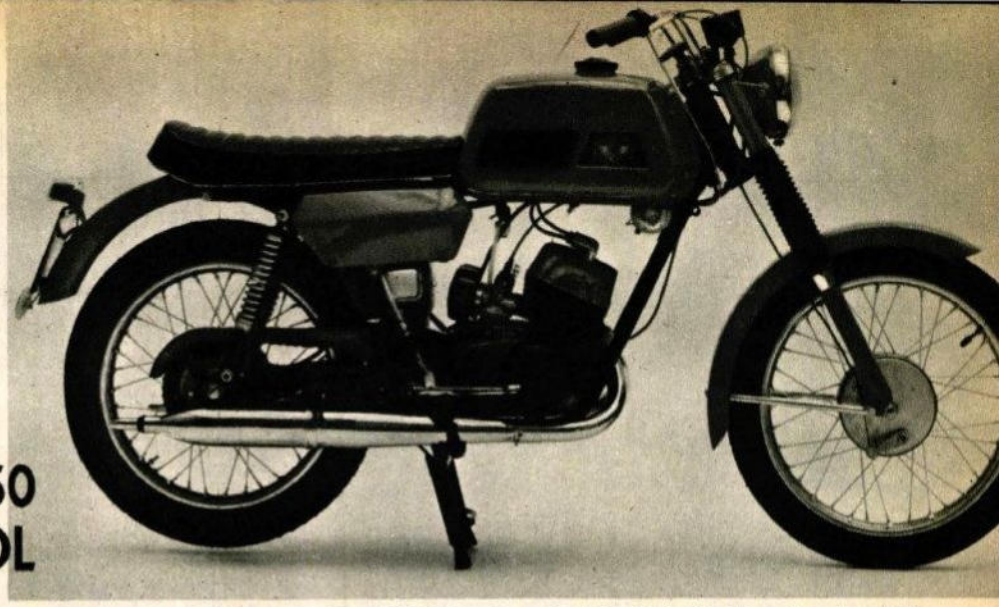
— A kuplungot csúsztatni a lehető legrövidebb ideig kell csak, azt is csak induláskor. (Piros lámpánál behúzott kuplunggal állni nagyon rongáló hatású.) Itt jegyzem meg, hogy nekem még az eredeti kuplungom működik a motorban.

— Tartózkodni kell a hirtelen nagy gázadástól és fékezéstől.

Végül megemlíteném, hogy az átlagos fogyasztásom 5,95 liter/100 km, a benzinköltség 22 fillér/km, az összes költség 44 fillér/km, ami tudom, hogy nem kevés, de úgy gondolom, hogy az általa nyújtott kényelmet, jó úttartást és az előzéseknél szükséges tartalékteljesítményt tekintve, megéri. Terveimről csak annyit, hogy mindenekelőtt továbbra is megtartom, és további külföldi és hazai túrákat teszek vele.

Greguss Zoltán mérnök
Hungária Túramotoros Klub





A neve: PANNÓNIA–250 P20 DL

A P20 őse, az ötvenes években kialakított és csak rövid ideig élt 250-es, ikerdugattyús Csepel — és a szép utód, a P20 DL

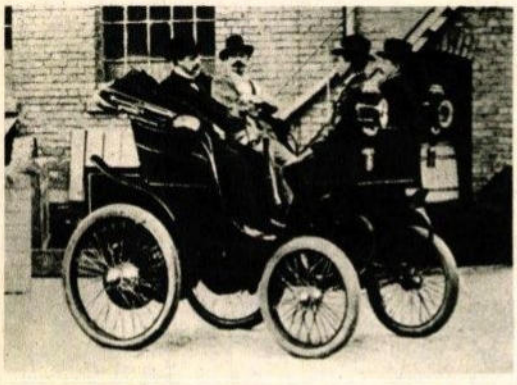
Ugye, ismerős ez a nagyon szép motorkerékpár? Hát persze, hiszen az AM olvasói ilyen ruhában ismerhették meg ez év elején a 350-es Pannónia prototípusát.
Az itt látható, vörös-fekete összeállítású P20 ugyancsak prototípus, amely hivatva lesz megkönnyíteni a hazai külkereskedelmi vállalat tárgyalását a külföldi partnerekkel.

Az új típus motorjánál nincsen lényeges műszaki módosítás, csupán a sűrítés arányát 7,5:1-hez szelídítették, de a 7500-as fordulatszámon továbbra is 24 a lóerők száma, és a legjobb forgatónyomatékát, 2,15 lóerőt 6000 fordulatszámnál adja le.
Hogy lesz-e P20 DL, arra csak akkor lehet majd választ adni, ha a külföldi cégek megfelelő mennyiséget rendelnek belőle. Éppen ezért arra kérjük kedves motoros olvasóinkat, hogy ne tegyenek fel ezzel kapcsolatos kérdéseket, mert nem tudunk válaszolni. Azt szívesen megígérjük, hogy az eredményes tárgyalások után hírül adjuk a gyártás megindításának időpontját, valamint az új típus árát. Addig pedig kérjük szíves türelmüket.

A motoros hozzászól

Hogy mennyire jó visszhangja van az AM által életre keltett motorosruha-akciónak, bizonyítják olvasóink egyetértő levelei. Többek között így ír a legendás nevű Zrínyi Miklós, soproni olvasónk: „Nagyon jó lenne, kivált most, az őszi hideg, esős időben egy formás motorosöltöny. Szívesen vásárolnék én is, mert sokat motorozok, és bizony az eddig kapható dzseki és nadrág olyan, mint az űrhajósok szkafandere. Arról nem is szólva, hogy amelyiknek jó a nyakrésze, az a többi méretében szűk, ha pedig a testméretében megfelelő, akkor az csak golyvás nyakúnak alkalmas. Nagyon szeretnék mielőbb vásárolni egy praktikus szabású öltönyt, de így vannak ezzel a többi motorosok is. A ruhakészítők remélhetően gondolnak arra, hogy az általuk használt műbőr ne keményedjék meg a hidegben, ez ugyanis nagyon fontos feltétele a motorosruhának. Még egy megjegyzés: viharkabát-anyagból is kellene egy olcsóbb kivitelű ruhát csinálni."
Más szempontból szól a kérdéshez Gazsi Géza Balatonszárszóról: *„Szerintem legjobb minta volt az egybeszabott versenyző-overál, amelyet különösen a fiatalabb korosztály vásárolna szívesen. A nadrág szára lehetne alul bővülő, illetve villámzárral lehetne csizmához szűkíteni."*

MÁR TÖBB MINT 70 ÉVE

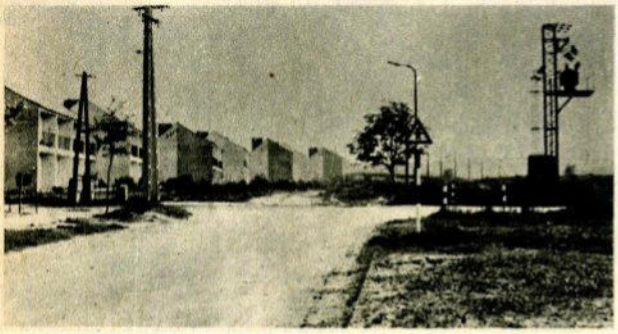


A Hercules-Elektro automobil akkumulátorai nagyjából megfelelnének a mai követelményeknek



Aligha lehet felismerni valamiféle rokonságot a Hercules „Akkubike" és a Hercules autó között

Mint már annyiszor leírtuk: valóban nincsen új a nap alatt. Most hozta a posta a nürnbergi Hercules Művek levelét, amelyből egy antik fénykép, helyesebben szólva egy múlt századbeli könyvből kifotografált kép került elő. A kísérő sorok szerint 1889-ben szerkesztették az első Hercules-Elektro autóalvázat, amelyet 1908-ig vagy 1909-ig készítettek sorozatban.
A Herculesék figyelmessége összefügg az AM kölni kiállítási beszámolójával, ahol bemutattuk a Hercules E-mofát. S most a cég azt bizonyítja, hogy nem most kezdte el az elektromos meghajtású közúti járművek gyártását.
Nem érdektelen idézni a Herculesék levelének ide vonatkozó sorait: Ennek a villanyautónak végsebessége 40 km/óra, és ugyanennyi km volt a hatósugara is, az akkumulátort éjszaka folyamán töltötték fel.
Bizony, az utolsó 70 évet átaludták az akkumulátorgyárosok, hiszen a müncheni olimpián a maratoni futók kíséreténél használt villanyautó sem tudott ennél sokkal többet...



Lakóhelyemen egy érdekes és igazán nem követésre méltó közúti táblát vettem lencsevégre. A fotó Zalaegerszegen a Népköztársaság útja végét szemlélteti: jobbra és balra kiépített burkolatú utakon csaknem merőlegesen, a Népköztársaság útjára áramolhat a forgalom. De ez az út, vagyis a Népköztársaság útja innen tovább már nem folytatódik. Ennek ellenére a kihelyezett tábla mégis az egyenes irány elsőbbségére utal. A kérdés csak az, hogy vajon hazánkban van-e még példa és jogszabály arra, hogy a földút (sőt, a puszta terep!) elsőbbséget élvez a kiépített, nagyobb forgalmú úttal szemben?

HÁMORI GÁBOR
Zalaegerszeg

Az „Ismerd meg hazádat!" cikksorozat egyik beszámolójában azt írták, hogy a mátrai utak jók és mintaszerűen rendezettek. Igaz. És igazán nem akarok ünneprontó lenni, hogy ezekkel a fotókkal azért a „szabályt erősítő elrettentő kivételre" is felhívom a figyelmüket. A képek a Mátraaljai Erdőgazdaság kezelésében levő út két jelzőtábláját, valamint az utat átszelő Ilona-patak „biztonságos" hídját és hídkorlátját mutatják. Talán rajtuk is lehetne segíteni . . .

VIDACS FERENC Budapest









Ha szabad a gazda, akkor én megmondom, hogy mit jelent az AM egyik korábbi számában közölt, veszélyt jelző tábla alatt a másik kettő. Az elsőnek az a jelentése: a padka olyan gyalázatosan elhanyagolt, hogy az útburkolat szinte egy teljes lépcsőfok a padkáról. A másik tábla viszont az előfordulásra utal: két kilométer hosszan és, mint a nyilak mutatják, az út mindkét oldalán. Örvendetes viszont, hogy ma már (jóllehet nem régóta) tábla jelzi ezt a veszélyt — mégha ez a jelzés eléggé önkényes, rejtvényszerű is. Hosszú évek óta ugyanis az ilyen út az autósok réme. De nem kell Debrecen felé haladni, elég a 70-es úton Érdig jönni és az onnan elágazó 6-os számú főútvonalon autózni. A téma a 23-as km-nél kezdődik: az út annyira leszűkül, hogy két tartálykocsi mindkét forgalmi sávot teljesen „kitölti". Még személyautóval sem tanácsos sávon belül kerékpárost előzni. A padka kikopott, néhol 15—20 centiméterrel alacsonyabb, mint a burkolat. Az itt közlekedő autósok óvakodnak a pótkocsis teherautóktól; jaj annak, akit a padkáról lecsúszott és onnan visszacsapódó pótkocsi „megsimogat". Az igazság kedvéért el kell mondani azt is, hogy 3—4 évenként (10 éve utazom Budapest és Százhalombatta között) ismét feltöltik a padkát az út koronaszegélyéig, de ez csupán egy-két hónapig tart, aztán ismét beáll a régi állapot. Nem értem, miért nem lehet ezt az elsőrendű főközlekedési utat javított padkával, 70—80 cm-rel kiszélesíteni és a szükséges helyen az íveket korrigálni. A bővítésnek sem lehet sok akadálya, hiszen az út szántók és gyümölcsösök között vezet. Ez persze nem kis költség, de — ideiglenes megoldásként — a padka megjavítása is nagy haladást jelentene. Örülök, hogy e rendhagyó rejtvény kapcsán megírhattam mindezt. Régóta készülök rá: amióta egyszer teljesen vétlenül és roppant balesetveszélyes körülmények között én is leszorultam erre az ominózus padkára . . .

KOVÁCS ÉVA
Bp. XII., Goldmark Károly u. 12.





Gyöngyösön lakom, a fotók által szemléltetett hely kereszteződésénél. Ezért tapasztalhattam számtalanszor, hogy ezen a táblán a Miskolc felé vezető utat jelölő nyíl helytelenül van festve. Még a hazai autósok, motorosok, sőt a kamionok vezetői is félreértik ezt a táblát, és behajtanak a lakótelepre. Ott kérdezősködnek, megfordulnak és jogos bosszankodás után térhetnek csak rá ismét a valóban Miskolc felé vezető útra. A félrevezető nyilat függőlegesre kellene festeni!

TAKÁCS BÉLA
Gyöngyös

Kevés olyan város lehet a Földön, amelynek forgalmát ne sújtanák gyakori forgalomterelések. Nálunk már sajnos, megszokott dolog; ahány terelés, annyiszor balesetveszély. Az elhagyatott munkaterületek környékén ugyancsak elhagyatott, alig észrevehető jelzőtáblák. Egyik különösen elrettentő példa erre a Szentendrei útnak a helységen belül folyó szélesítése, építése, illetve az ezzel kapcsolatos biztonsági szabályok laza kezelése. Íme, egy az NDK-ban használatos, nyíl alakban sávozott terelőpalánk. Az igaz, hogy a nálunk alkalmazott ilyen jelzések általában esztétikusabbak a képen látható változatnál. Ám amiért mégis e tábla javára billen a mérleg: a fölötte látható lámpatest százwattos izzója nagyszerűen bevilágítja a jelzéseket és a különösen veszélyes építési környéket.



T. J.
XX., Kossuth Lajos u. 87.

AMI NINCS A KRESZ-BEN* (2)

GÉPKOCSI-ÖSSZEÉPÍTÉS

A kormányrendelet 2. §-a az Autófelügyelet előzetes engedélyéhez köti, ha valaki alkatrészekből kíván autót összeépíteni. Ez a rendelkezés a háború után fellelhető roncsok hasznosításához adott jogszabálykereteket. Manapság csak nagyritkán fordul elő, hogy egy-egy ügyeskedő a MÉH-telepeken összeszed selejtezett autószerkezeteket, ócskaka karosszériát, nagy fáradsággal és költséggel összehoz belőle valamilyen gépkocsit. Meglepetés csak akkor éri, amikor a vizsgabiztos nem minősíti azt forgalomra alkalmasnak, mert tulajdonosa nem rendelkezik az előbb említett engedéllyel.

A tragédia ilyenkor következik be. Kéri a tulajdonos az engedélyt, és azt nem kapja meg. A hatóság ilyen állásfoglalása azon a megfontoláson alapul, hogy az üzletekben kapható alkatrészek az üzemképes gépkocsik fenntartásához, javításához szükségesek.

MUNKAGÉPEK

KRESZ 74. § (2) bekezdése szerint: „A munkagép olyan önjáró mezőgazdasági, ipari vagy egyéb gép, amely önerejéből óránként 20 km-nél nagyobb sebességgel haladni nem képes."

Hazánkban a termelőeszközök társadalmi tulajdonban vannak. A tehergépkocsi termelőeszköz, ezért általában nem kerülhet magántulajdonba. Egyes ügyeskedők a nagyobb haszon megszerzése érdekében, nem törődve a közúti forgalom biztonságával, a közlekedési kultúránkat kifejezésre juttató technikai megoldások korszerűségével, az említett szocialista alapelveket igyekeznek kijátszani. Az ilyen törekvések eredményeként jönnek létre azok a szörnyűségek, amelyekkel a hatóság az utóbbi időben mind gyakrabban találkozik. Elrettentő példának mutatok be közülük kettőt.

Az egyik egy régi alvázat használt fel egy kisteherautó-szörnyszülött építéséhez, úgy vélvén, hogy ha nem eredeti autóalkatrészekből építi összse gépkocsiját, és azáltal, hogy ez a szörnyszülött nem képes óránként 20 km-nél nagyobb sebességre, „munkagép" jelszóval megkerülheti a termelőeszközökre vonatkozó magántulajdoni korlátozást.

A másik kép egy másik irányzatot képvisel (azért merem irányzatnak nevezni, mert sokan próbálkoznak ezen az úton). Közönséges gumikerekű lovaskocsit alakított át a fantáziadús barkácsoló úgy, hogy egy autómotort szerelt a kocsi tetejére, az úgynevezett „ötödik kereket" egy autó-elsőtengellyel helyettesítette, a lovaskocsi rúdját egy autó kormányművével pótolta, és még egy traktorülést is szerzett a szörnyszülötthöz. Az óránként 20 km-nél kisebb sebességgel ő is „munkagépet" gondolt létrehozni.

A hatóság éberségén múlott, hogy ezek a járművek ma nem veszélyeztetik közútjaink biztonságát. Azonban ezek a szerencsétlen emberek időt és költséget fektettek ezekbe a gépekbe, ami nemcsak saját káruk, hanem a társadalom vesztesége is.

Egy külön irányzatot képvisel azoknak az embereknek igyekezete, akik a teherkocsira vonatkozó korlátozást motorkerékpárból átalakított háromkerekű motoros járművel igyekeznek megkerülni. A képen látható jármű is egy ilyen szörnyűség. Forgalomba helyezésüket a hatóság két indokkal tagadja meg. Egyik, hogy nem tekinthető a munkagép feladatának az áruszállítás, a képen látható megoldás pedig kizárólag áruk szállítására alkalmas járművet mutat. A másik indok forgalombiztonsági jellegű. Azok a járművek, amelyek három nyomon három kerékre támaszkodnak, és a talajon levő három alátámasztási pont egymástól való távolsága, valamint a rakomány súlypontja egy bizonyos arányt meghalad, kanyarban igen labilissá válnak és könnyen felborulhatnak. Ez a veszély növekszik akkor, ha kanyarodás közben fékezni kell a járművet. Ezért az ilyen felépítésű (ún. teher-motorkerékpár) gyártását vagy összeépítését a hatóság nem engedélyezi.

Munkagépnek tekinthető viszont az olyan szerkezet, amelyiknek feladata valamilyen munka végzése, és csak mellékes tulajdonsága az, hogy a részerelt motor hajtóenergiájával helyét változtatni tudja. A magánkézben levő ilyen szerkezetek tipikus példája a bemutatott fűrészgép. Az ilyenek tényleges munkagépek. Amennyiben nem érik el a 20 km/óra végsebességet, az említett Kresz-szakasz vonatkozik rájuk. Ha gyorsabbak: gépjárművek. Ilyen gépjárművek a darus autók, a lyukfúró autók stb.

Ezeknél a szerkezeteknél érvényesül a már említett elv, hogy magánszemély termelőeszközt csak megfelelő engedéllyel tarthat üzemben. Ezek a fűrészgép-tulajdonosok iparengedéllyel rendelkező kisiparosok. A Kresz Függelék 13. cikke ezekre a munkagépekre típusvizsgálati kötelezettséget ír elő, aminek alapján az Autófelügyelet típusbizonyítványt ad. Természetesen ezekre a munkagépekre fel kell szerelni mindazokat a biztonsági szerkezeteket, amelyeket a Kresz Függelék 27. cikke előír. Ezek szerint a gépjárműnek nem minősülő munkagépet — ha az a közúti forgalomban részt vesz — fel kell szerelni:

a) megbízható kormánykészülékkel;

b) egy rögzíthető fékszerkezettel, ha sebessége 6 km-nél nagyobb, de a 10 km-t nem haladja meg; két egymástól függetlenül működtethető fékszerkezettel, ha sebessége óránként 10 km-nél nagyobb, ezek közül az egyiknek rögzíthetőnek kell lennie;

c) elöl legalább egy, a munkagép bal szélén elhelyezett fehér vagy sárga fényű lámpával;

d) hátul legalább egy, a munkagép bal szélén elhelyezett vörös színű lámpával;

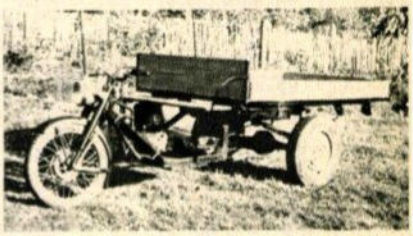
e) hátul, a munkagép jobb és bal oldalán, egyenlő magasságban, a



Ez teherautó vagy esetleg munkagép? Nem, ez egy barkácsolt szörnyűség!



Ez egy motorizált lovaskocsi. Nem a közútra való!



A motoros háromnyomú a legveszélyesebb járművek egyike!



Házilag összeépített önjáró szalagfűrészgép. Csak ne közlekedjenek vele 20 km/óránál gyorsabban...

* A cikk nyomdába kerülése napján még nem jelent meg a Minisztertanács határozata alapján készülő rendelet a gépkocsik — de különösen a teherautók — üzembentartásának új előírásairól, tehát ezeket a cikkíró még nem vehette figyelembe. Természetesen az esetleges változásokra igyekszünk visszatérni. (A szerk.)

jármű szélétől egyenlő távolságban elhelyezett egy-egy nem háromszög alakú, vörös színű, a munkagép szélességét megközelítően jelző prizmával, amelyet, ha két fényszóróval megvilágítottak, éjszaka tiszta időben 150 m távolságból észlelni lehet; a prizmákat a munkagép szélétől 40 és egymástól legalább 60 cm távolságban, az úttest szintjétől 40—120 cm magasságban kell elhelyezni;

f) ha a munkagépet robbanómotor hajtja, a 25. cikk 9. pontjában előírt hatásosságú hangtompító készülékkel;

g) ha a munkagépet gőzgép hajtja, hatásos szikrafogóval és zárt salakgyűjtővel;

h) gumiabronccsal, ha óránként 6 km sebességnél gyorsabban képes haladni.

Mint a képen láthatjuk, ez a fűrészgép e felszerelésekkel csak részben van ellátva. Remélem, senki nem vitatja e hatósági előírások (pl. a lámpák, vagy a fékszerkezet) szükségességét. Ezért írta elő a rendelet ezekre a munkagépekre is a vizsgálatot.

KERTI TRAKTOR, MEZŐGAZDASÁGI MUNKAGÉP

Ez év szeptember 1-én jelent meg a mezőgazdasági és élelmezésügyi miniszter 13/1972 számú rendelete a mezőgazdasági traktorok és munkagépek használatáról. Kiadását azok a rendellenes jelenségek sürgették, amelyek idegenek társadalmunk berendezkedésétől. A vizsgálatok során találtunk olyan személyt is, akinek tulajdonában 15 (tizenöt) traktor (MTZ, Zetor, U—28 stb.) és egy kombájn volt. Több százra tehető azoknak a magánembereknek a száma, akik hasonló nagy erőgépeket tartottak üzembe. Ezek a gépek nyilvánvalóan termelőeszközök. Hogyan kerülhettek a magánszemélyek tulajdonába?

A közületi gépjárművek üzembentartásáról szóló rendelkezések, valamint a használaton kívül levő állóeszközökre vonatkozó selejtezési rendeletek összhangjának hiánya hagyott egy olyan hézagot, amit — mint kiskaput — ügyeskedő emberek kihasználtak és tisztességtelen előnyhöz és haszonhoz jutottak. A rendelet ennek lehetőségét szünteti meg.

A rendelet 1. §-a kimondja, hogy mezőgazdasági traktort és munkagépet közületi szerv szabadon üzemeltethet, amennyiben betartja a közületi szervek gépjárműveire vonatkozó rendelkezéseket. (Ezek a rendelkezések egységes szerkezetbe foglalva a Magyar Közlöny 1972. április 27-i, 33. számában jelentek meg.) Mivel e sorok elsősorban a magánszemélyeknek szólnak, az e rendeletekben foglaltakat nem ismertetem.

A hivatkozott MÉM-rendelet további része mind a magánszemélyek dolgaival foglalkozik.

A 2. §. kimondja, hogy magánszemély legfeljebb 10 lóerős teljesítményű olyan kerti traktort és más mezőgazdasági munkagépet üzemeltethet, amely önerejéből óránként 20 km-nél nagyobb sebességgel haladni nem képes. Amennyiben a magánszemély alkatrészekből kívánja összeállítani vagy jellegében megváltoztatni a kerti traktort vagy egyéb mezőgazdasági munkagépet, azt csak akkor üzemeltetheti, ha az összeállításhoz, illetve jellegváltoztatáshoz az Autófelügyelet előzőleg engedélyt adott.

Ezekből a rendelkezésekből egyértelműen kiderül, mit tarthat magánszemély üzemben és az is, hogy amennyiben nem üzletben vásárolja, tehát kerti traktorja nem gyári készítmény, üzembe helyezéséhez az Autófelügyelettől előzetesen engedélyt kell kérnie. E kérelem nyomán az Autófelügyelet előírja azokat a kötelességeket, amelyek betartásával kell a kérelmezőnek eljárnia.

A 2. § rendelkezést tartalmaz arra nézve is, hogy a termelőszövetkezeti tag (családtag) tulajdonában levő és a fenti határértékeket meg nem haladó kerti traktor és más mezőgazdasági munkagép nem esik beviteli kötelezettség alá. Ez azt jelenti, hogy a termelőszövetkezeti tagnak vagy családtagjának tulajdonában levő ilyen gépeket nem kell a közös tulajdonba bevinnie. Ez a rendelkezés rámutat arra a célkitűzésre, amit a rendelet szolgál. A mezőgazdasági kormányzat evvel a rendelettel kívánta elősegíteni és rendezni a háztáji gazdálkodás kisgépesítését. Úgy érzem, e kérdésre a végrehajtási gyakorlat tapasztalatai figyelembevételével még vissza kell majd térni.

A rendelet 3. §-a szabályozta a magánszemély tulajdonában levő kerti traktorral vontatható „dolgokat". Kerti traktorral 500 kg-nál nagyobb teherbírású pótkocsit magánszemély nem vontathat, és kerti traktorral nem fuvarozhat; tiltja továbbá, hogy kerti traktorral és más mezőgazdasági munkagéppel mezőgazdasági bérmunkát végezzenek.

A rendelet szövegébe szerintem a „pótkocsi" nem egészen pontosan került bele. Ugyanis a Kresz 11. § i) pontja meghatározza a pótkocsi fogalmát. „Pótkocsi: olyan jármű, amelyet rendeltetésszerű használat közben gépjármű vontat, ide értve a nyerges vontató elsőtengely nélküli félpótkocsiját is; — könnyű pótkocsi: a 750 kg összsúlyt meg nem haladó pótkocsi." Egy motor nélküli, vontatott jármű tehát csak akkor lesz pótkocsi, ha azt rendeltetésszerű használat közben gépjármű vontatja. Mivel azonban a kerti traktor nem gépjármű (pl. nincs is rendszáma), a rendeltetésszerűen kerti traktorhoz kapcsolt vontatmány nem lehet pótkocsi. Feltehető a kérdés, hogy minek nevezzük. Egy biztos, hogy pótkocsinak nem. A megoldást bízzuk a nyelvészekre. Én itt utánfutónak fogom nevezni, és a kérdést a továbbiakban így tárgyalom.

Láttuk, hogy a rendelkezés az utánfutó nagyságának határt szab. Az 500 kg tisztességes terhelés; ha figyelembe vesszük az utánfutó önsúlyát is, bizony szegény 10 lóerős kerti traktor még nyöghet is.

A rendelet 4. §-a rendezi azokat a vadhajtásokat, amelyekről említést tettem. Elrendeli, hogy az a magánszemély, akinek a 2. §-ban foglalt rendelkezéseknek meg nem felelő mezőgazdasági traktor vagy munkagép van birtokában, köteles annak üzemeltetését legkésőbb 1972. október 31. napjáig megszüntetni.

Aki ezt a tilalmat megszegi, büntethető. A szabálysértésekről szóló törvény 108. §-a mondja ki, hogy aki termék vagy termény előállítására jogszabályon alapuló kötelességét úgy szegi meg, hogy ezzel számottevő gazdasági hátrányt nem okoz, 5000 Ft-ig terjedhető pénzbírsággal sújtható. Azt a terméket, amellyel kapcsolatban a szabálysértést elkövették, el lehet kobozni. A Büntető Törvénykönyv szerint pedig, aki e tilalom megszegésével számottevő gazdasági hátrányt okoz, három évig, visszaesőként öt évig terjedhető szabadságvesztéssel büntethető.

Mi tehát a teendő?

1. Akinek a meghatározott értékeknél nagyobb traktora, illetve pótkocsija van, annak üzemét a leírt időpontig meg kell szüntetni.

2. Aki kerti traktort vagy más mezőgazdasági munkagépet kíván üzemeltetni, vásároljon ilyet az Agroker- vagy Vetőmagboltokban, vagy engedélyt kérhet összeépítésre az Autófelügyelettől. A kérelemre 20 Ft okmánybélyeget kell ragasztani, csatolni a jellegrajzot, műszaki leírást.

A korszerű háztáji gazdálkodás ilyen engedélyezett, kulturált, a biztonságot is kielégítő kisgépeiből szeretnénk sokat látni, hogy olcsó és friss legyen a gyümölcs és a zöldség, ami a dolgozók asztalára kerül.

Mészáros Árpád,
a KPM Autófelügyelet igazgatóhelyettese



Itt így közlekedjünk!



A Petőfi-híd pesti hídfője valósággal rátelepszik a Boráros térre. Azon túl, hogy a híd és a folytatásában levő Ferenc körút között 2—2 forgalmi sávos, egyenes és közvetlen kapcsolat van — a le- és a felhajtó rámpákon keresztül — a Boráros térrel, és ezen keresztül, közvetve, a Soroksári úttal, valamint a Közraktár utcával is.

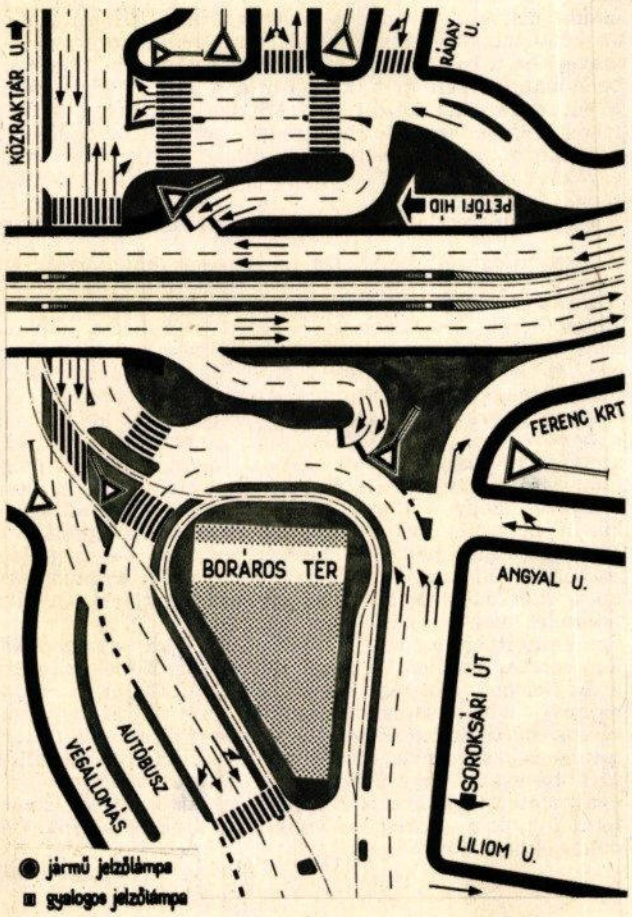
Kezdjük a hídról való lehajtással. Buda felől a hídfő járdaszigetéhez érkezve találjuk a lehajtó rámpát. Ajánlatos a lehajtást a külső forgalmi sávból kezdeni, elsősorban azért, mert így a szabályos, de azért is, mert ha a belső sávból tennénk ugyanezt, könnyen összeütközhetnénk a lehajtó rámpa torkolatában azokkal, akik egyenesen tovább, a Ferenc körút felé tartanak. És ha már a lehajtó rámpán vagyunk, élnünk kell a párhuzamos együtthaladás lehetőségével. Ebben még a többszöri kanyarodások ellenére sem rejlik balesetveszély.

A Soroksári út felől jövő ághoz érkezve a lehajtáskor áthaladási elsőbbséget kell adnunk. Ezt követően egy rövid fonódási szakaszra jutunk, ahonnan két irányban mehetünk tovább: jobbra, a híd alatt elhaladva a Közraktár utca felé, és balra a Soroksári út irányába.

A térről a hídra felhajtásnak kétféle lehetősége kínálkozik. A Soroksári út felől érkezők a híd alatt áthaladva és mindjárt jobbra kanyarodva érik el a felhajtásra szolgáló rámpát. A másik lehetőség a Szamuely utcából jövet adódik, és ez azért is külön említést érdemel, mert a Közraktár utcából a hídfő közvetlen közelében nem szabad balra befordulni, hanem már megelőzően, a Bakáts utcánál kell balra kanyarodni, és csak a Szamuely utcán át juthatunk fel a hídra.

A Közraktár utca felől érkezve már jó előre csökkentsük a sebességet. Nem csak a nagy gyalogosforgalom miatt, hanem azért is, mert a híd alatt elhaladva elsőbbségadási kötelezettség fogad bennünket.

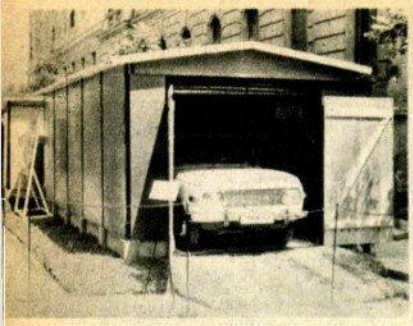
A térről kihaladva, a Soroksári út elején mindjárt villamosvágányok szelik át az úttestet, s a forgalmat kétlencsés védőjelző irányítja. Számítsunk erre a jelzőre, mert a Soroksári útra kanyarodásunkat követően — mielőtt még az egyenes szakaszon felgyorsíthatnánk járművünket — az eléggé sűrű villamosjárat áthaladása miatt gyakran meg kell állnunk. Ugyanezen az útszakaszon az ellenkező menetirányban sem sokkal kedvezőbb a helyzet. Itt azonban nem a jelzőlámpa okozza a problémát, hanem az útszűkület. A térhez közeledve ugyanis a három forgalmi sáv hirtelen kettőre csökken. Ráadásul ezek is rendkívül balesetveszélyes, kis sugarú ellenívekben hajlanak. A nagykockakő-burkolaton kialakított burkolati jelek ugyan hivatva lennének „vezetni" a gépjárműveket, de a kedvezőtlen felület miatt ezek a jelzések hamar lekopnak. És ha így adódott, a legnagyobb veszély abból származik, ha a gépjárművezetők „kiegyenesítik" ezeket a forgalmi sávokat.



Néhány figyelmeztetés és ajánlás:

1. A híd alatt magasságkorlátozással kell számolni. Erre nagyon ügyeljünk és a 3,5 métert meghaladó magasságú rakománnyal itt ne hajtsunk be, hanem a Mester utcán át haladjunk fel a hídra.

2. A tér néhány jellegzetes pontján egymás segítése nélkül, különösen csúcsforgalmi időben szinte lehetetlen bekapcsolódni a keresztirányú forgalomba. Így a többi között a Közraktár utca végénél a Szamuely utca felőli kihajtáskor. Itt gyakran akkor is elzárják a kihajtás lehetőségét, amikor a gyalogosok áthaladása miatt különben is meg kellene állni. A többi ilyen érzékeny hely sorrendben: a hídról való lehajtáskor, a térről a Tinódi utcába való kanyarodásnál és a végállomásról kiinduló autóbuszok körzetében okoz a gépjárművezetőknek sok gondot, és ad nemritkán szóváltásra is okot az udvariasság hiánya.



A GARÁZSOK BÉRÉVEL KAPCSOLATOS BÍRÓI GYAKORLAT

Amint ez olvasóink előtt ismeretes, a helyiségbérekre vonatkozó 8/1971. (II. 10.) Korm. sz. rendelet 15. §-a értelmében, ha a bérbeadó és a bérlő a fizetendő bérben nem tud megegyezni, a bér megállapítását bármelyik fél a bíróságtól, illetve egyes kivételes esetekben a Gazdasági Döntőbizottságoktól kérheti. Ez a rendelkezés egyben azt is jelenti, hogy a helyiségbérekre vonatkozó jogszabályok vitás kérdéseire a bírói gyakorlatnak kell választ adni. A félreértések elkerülése végett szükséges azonban a bírósági jogszabályértelmezés és az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium által adott iránymutatás elhatárolása. A helyiségbérekre vonatkozó jogszabályok egyes rendelkezéseinek értelmezésével kapcsolatban az év elején az ÉVM Lakás- és Kommunálisügyi Főosztálya a tanácsi házkezelési szervek részére iránymutatást adott. Az iránymutatás a Tanácsok Közlönye 1972. március 16-i, 10. számában jelent meg, de a garázs fogalmának meghatározására vonatkozó részét lapunk május 6-i számában is ismertettük. Az iránymutatás azt a célt kívánta elérni, hogy a helyiségekkel kapcsolatban minél kevesebb vitára és így perre kerüljön sor. Ismételten hangsúlyozni kell azonban, hogy a helyiségbérekre vonatkozó jogszabályok egyes rendelkezéseinek értelmezésére és a felmerülő viták eldöntésére a bíróságok hivatottak. Áttekintve a bíróságok helyiségbérekkel kapcsolatos és a garázsokra is vonatkozó gyakorlatát, az autósok érdeklődésére az alábbiak tarthatnak számot:

Az év folyamán gyakran fordultak felvilágosításért az AM szerkesztőségéhez, hogy garázsok esetében

a bérbeszámításnál a régi vagy az új bért kell-e figyelembe venni

A kérdésben a Legfelsőbb Bíróság állást foglalt. Az állásfoglalás alapjául szolgáló ügyben megállapítható tényállás szerint több autótulajdonos még az 1967. év folyamán állami ingatlanra garázsokat épített. A garázsok felépítésük után állami tulajdonba kerültek, és az építtetők a megkötött szerződésben jogot kaptak arra, hogy az építési költségekből 10 évi bérnek megfelelő összeget a bérbe beszámítsanak. Miután megjelentek a helyiségbérekre vonatkozó új rendelkezések, a tanácsi házkezelési szerv a garázsok bérét felemelte. Ez a bérlőket érzékenyen érintette, mert a korábbi 456 Ft évi bér 1755 Ft-ra emelkedett. A bérlők pert indítottak és kérték a bérleti szerződés módosítását. A járásbíróság a bérlők keresetének helyt adott, és ítéletében úgy rendelkezett, hogy a 15/1970. (VI. 7.) ÉVM sz. rendelet 6. § (3) bekezdésében foglaltakra figyelemmel a bérlők nem a 10 évi bért, hanem az építési költségek 75%-át számíthatják be a bérbe. A járásbíróság ennek következtében a szerződést módosította, és kötelezte a házkezelési szervet, hogy 15 nap alatt közölje a garázsok új bérét és a bérbeszámítás összegét.

Az ügyben fellebbezés benyújtására került sor, amelynek elbírálása a Legfelsőbb Bíróság hatáskörébe került. Ennek során a Legfelsőbb Bíróság olyan álláspontot foglalt el, hogy az adott esetben a 15/1970. (VI. 7.) ÉVM sz. rendelet 6. §-a (3) bekezdése szerinti bérbeszámításra nincs lehetőség. A garázsokat ugyanis az építtetők még az említett rendelet hatálybalépése előtt használatba vették. Emiatt azután nincs mód az építési költségek 75%-ának a bérbe történő beszámítására. Nem alkalmazható az adott esetben az 1972. január 19-én hatályba lépett, a nem lakás céljára szolgáló helyiségek bérletéről szóló 1/1972. (I. 19.) Korm. sz. rendelet 11. § (1) bekezdése sem. Az említett jogszabály végrehajtásáról szóló 2/1972. (I. 19.) ÉVM sz. rendelet 6. § (3) bekezdése ugyanis úgy rendelkezik, hogy a hatálybalépés előtt hozott és első fokú határozattal kapcsolatos jogorvoslati eljárásban a korábbi jogszabályokat kell alkalmazni. Ilyen körülmények között foglalta el a Legfelsőbb Bíróság azt az álláspontot, hogy a garázsok építői az építési költségekből csak olyan összeg beszámítására tarthatnak igényt, amilyen összegben a bérleti szerződés megkötésekor a bérbeadóval megállapodtak. Az ismertetett rendelkezésektől a Polgári Törvénykönyv 241. §-a alapján sem lehet eltérni, tekintettel arra, hogy az új jogszabálynak visszaható hatálya nincs, méltányossági okokra tekintettel pedig a bérbeszámítás módja nem változtatható meg. A Legfelsőbb Bíróság, álláspontjának kifejtésével egyidejűleg megváltoztatta a járásbíróság ítéletét, és a bérlők keresetét elutasította.

Indokolt, hogy ismerjék a garázsok bérlői a Legfelsőbb Bíróságnak

a bérközlések kifogásolására

vonatkozó állásfoglalását is. Az állásfoglalás kiadását az tette szükségessé, hogy a helyiségbérekre vonatkozó jogszabályok nem rendelkeznek sem a bérközlés elleni kifogásról, sem a perindítás határidejéről. Ezért a gyakorlatban felmerült a kérdés, hogy valamely más jogszabály határidőhöz köti-e az új bér kifogásolását. A problémát illetően tudni kell azt, hogy a 13/1971. (IV. 20.) ÉVM sz. rendelet 2. §-a értelmében az új helyiségbért a jogszabály által előírt nyomtatványon kell közölni. A nyomtatvány használata kötelező, és a bérközlés csak akkor hatályos, ha a nyomtatvány felhasználásával történik. E nyomtatvány „Tudnivalók" című részének 7. pontja azt tartalmazza, hogy ha a bérlő a közlést követő 8 napon belül nem kifogásolja a bért, a bérbeadó által közölt bért köteles megfizetni.

Az 1/1972. (I.19.) Korm. sz. rendelet 2. §-a úgy rendelkezik, hogy a lakásbérletre vonatkozó jogszabályokat — a rendeletben foglalt kiegészítésekkel és eltérésekkel — a nem lakás céljára szolgáló helyiségekre is alkalmazni kell. E szerint tehát az 1/1971. (II. 8.) Korm. sz. rendelet 49. §-ában foglalt az a rendelkezés, amely szerint ha a bérlő a közlést követő 8 napon belül a bérbeadónál írásban nem kifogásolja a közölt bért, akkor a bérbeadó által közölt bért köteles megfizetni, a nem lakás céljára szolgáló helyiségek bérének közlésére is vonatkozik. A kifejtettek egyébként tartalmilag megegyeznek a Polgári Törvénykönyv 435. § (1) bekezdésének rendelkezéseivel.

Az említett rendelkezések helyes értelmezése az, hogy

a nem kifogásolt bérközlés megegyezés hatályával bír,

tehát a határidő eltelte után bérmegállapításnak már nincs helye, legfeljebb a létrejött szerződést lehet az arra vonatkozó szabályok szerint megtámadni. Ilyen esetben is figyelembe kell venni, hogy a jogszabályba ütköző megállapodás semmis, ezért ha a bérbeadó bérközlése jogszabályba ütközik — függetlenül attól, hogy a bérközlést a bérlő időben nem kifogásolta — a jogszabályban meghatározott bér az irányadó. A bér megállapítására irányuló eljárásban tehát elsősorban azt kell vizsgálni, hogy a bérlő 8 napon belül kifogásolta-e a közölt bért. Ha ezt elmulasztotta, bérmegállapítási eljárásnak nincs helye. A bíróság azonban — megfelelő esetben — hivatalból észlelheti a szerződés semmisségét, de a szerződést a bérlő is megtámadhatja, ha ennek feltételei megvannak.

Az említett állásfoglalás kiadására nem garázsokkal kapcsolatos problémák miatt került sor. Ennek ellenére a Legfelsőbb Bíróság ismertetett állásfoglalása valamennyi nem lakás céljára szolgáló helyiségre, így a garázsok bérének közlésére is vonatkozik, és emiatt tartottuk szükségesnek olvasóinkkal ismertetni. Közöljük továbbá azt is, hogy a helyiségek bérére vonatkozó bírói gyakorlatot továbbra is figyelemmel kísérjük, és ismertetni fogjuk a garázsokra vonatkozó állásfoglalásokat és döntéseket a jövőben is.

Dr. Varga Emil

SHELL INTERSERVICE
ÁLLOMÁSOK

Shell

INTERAG RT
INTERSERVICE

Budapesten

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

INTERSHOP
XIII., Rajk László u. 11

ÚJ TÖLTŐÁLLOMÁSOK NYÍLNAK a XI., Tétényi úton és Monoron

Vidéken

Balatonfüred
Dunaföldvár
Miskolc
Pécs
Szántód
Szeged
Veszprém

BENZIN, OLAJ, AUTÓFELSZERELÉSI ÉS AUTÓÁPOLÁSI CIKKEK TÖLTŐÁLLOMÁSAINKNÁL ÜZEMANYAG ÉJJEL-NAPPAL KAPHATÓ SZERVIZEINK 6—22 ÓRÁIG ÜZEMELNEK

AGIP

mindig, mindenütt
AGIP benzin
és
AGIP motorolaj

REKORDOSOK, FIGYELEM!
Rugójavítás szereléssel egy nap alatt
VÖRÖS ISTVÁN
XIII., Fáy utca 84.
Telefon: 290-279

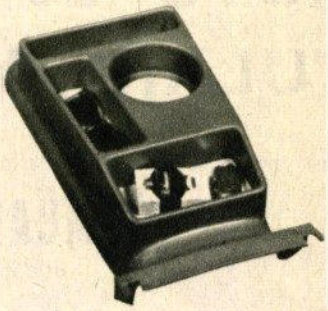
AUTÓRÁDIÓK
autómagnók, antennák speciális javítása
NY URH hangolás
(Bemérés díjtalan)
SZÉLL SÁNDOR
BP. VI., Szondi utca 20.

1872 – 1972
100 ÉV

KÁRÁSZY TESTVÉREK
SPIRÁLRUGÓK LENGÉSCSILLAPÍTÓK
SPECIÁLIS JAVÍTÓI
BUDAPEST XIII., VÁCI ÚT 197.
TEL. **209-161**

Praktikus ajándék Zsiguli-tulajdonosoknak





A kocsi első két ülése közé, a kardántengely fölé könnyen beszerelhető KARDÁNBOX ajándékozása biztos siker.
A besüllyesztett különböző méretű tálcák, cigaretta, szemüveg, aprópénz, toll és egyéb cikkek elhelyezésére szolgálnak.

Ára: 276 Ft

AMFORA-ÜVÉRT

Kapható: az autóápolási cikkek szaküzleteiben

AUTŐALKATRÉSZEK
Őszi–Téli ÚJDONSÁGOK
NAGY VÁLASZTÉKÁVAL VÁRJUK ÖNT



KERAVILL

SKODA, MOSZKVICS
VOLGA, WARSZAWA,
WARTBURG, TRABANT:
BP. V., Dimitrov tér 5.

POLSKI-FIAT, MOSZKVICS, TRABANT:
BP. XIII., Tahi utca 74.

ZSIGULI:
BP. XIV., Martos Flóra u. 29.

KÖZÜLETEKET IS KISZOLGÁLUNK!

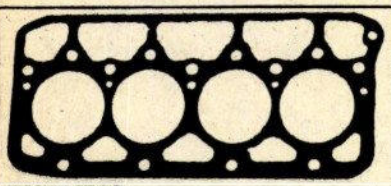
LENGÉSCSILLAPÍTÓK

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



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

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

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

MOTORKERÉKPÁRRA csomagtartók, bukásvédők, AUTÓRA tetőcsomagtartó, teher, poggyász, szállítására, méret kívánság szerint. Tanulókocsihoz pótfékpedál készen kapható.
SZEITZ lakatos
Biatorbágy, Szabadság u. 17. T.: 276

Autókerék-kiegyensúlyozás
legmodernebb nyugatnémet gépekkel
Köpenyszerelés
LAKATOS ALADÁR okl. gmérnök
Budapest VI., Ó utca 29.

ZSIGULI
FIAT, SKODA, WARTBURG stb.
ZÁRAS TANKSAPKÁK.
FÚRÁS NÉLKÜL szerelhető VW,
VOLVO modellű tükrök,
SPORT és SZTRÁDA tükrök,
óriási választékban.
FÚRÁS NÉLKÜL szerelhető
HÁTRAMENET és KÖD-STOP LÁMPÁK
kettőzött védelmű RIASZTÓ
felszerelés stb.
SÓS specialista
Bp. VII., Hernád u. 13.

AUTÓ- ÉS MOTORKERÉKPÁR-TULAJDONOSOK, FIGYELEM!

Megnyílt a Csepel Kereskedelmi Vállalat

JÁRMŰALKATRÉSZ ÁRUHÁZA

Budapest VI., Jókai u. 26. sz. alatt

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

Ne feledjék a címet:

JÁRMŰALKATRÉSZ ÁRUHÁZ

Bp. VI., Jókai utca 26.

JÁRMŰ ÉS MŰSZAKI CSEPEL KERESKEDELMI VÁLLALAT

Az OM válaszol

TÖBBEKNEK. Október 21-i számunknak ebben a rovatában saját gondolatainkat fejtegettük a magánautó közületi használatának gazdaságosságáról. Azóta megjelent a Közlekedésügyi Értesítő 19. számában a Pénzügyminisztérium, a KPM és a Munkaügyi Minisztérium 328/1972. sz. együttes közleménye „a közületi szervek személygépkocsi-állományának csökkentéséről szóló jogszabályok alkalmazásával kapcsolatban felmerülő egyes kérdésekről és a térítési díjak elszámolásáról". Ennek az állásfoglalásnak az 5. pontja most már hivatalosan is tisztázza ezt a kérdést. Idézzük: „A gazdaságosság megítélésénél a vasút vagy autóbusz viteldíj összegén kívül azt is vizsgálni kell, hogy: 1. A saját személygépkocsi használata lehetővé teszi-e aznap a visszatérést, s ezáltal a feladatot gyorsabban lehet-e elvégezni, mint ha a dolgozó vonattal vagy autóbusszal utazna, így megtakarítható a szállodaköltség, a következő napra szóló kiküldetési díj, és a dolgozó másnap már más munkát tud végezni. Gazdaságos lehet, ha kiküldetésbe több személynek kell utaznia és a saját gépkocsi használata következtében egy nap alatt elvégezhető a hivatalos feladat; — 2. A gépkocsihasználat következtében a kiküldetés során esetleg több hivatali feladat végezhető el, míg ugyanazok vasúttal vagy közhasználatú autóbusszal másfél, esetleg két napot vennének igénybe. — A gazdaságosság tehát összetett fogalom, amelyet esetenként kell megállapítani. A gazdaságosság mellett természetesen az egyéb jogszabályi előfeltételeknek is fenn kell állniok." A kérdést sok oldalról tárgyaló közleményből annyit még mindenesetre megemlítünk, hogy: „A munkaügyi miniszter rendelete szerint azokat a munkaköröket, amelyekben a dolgozók saját személygépkocsijukat a munkavégzés során rendszeresen használhatják, a kollektív szerződésben kell meghatározni, illetve ahol kollektív szerződést nem kötnek, e kérdés szabályozása a miniszter hatáskörébe tartozik."

SZATMÁRI SÁNDOR — KOMÁROM. Változatlanul érvényben van a közúti gépjárművek hajtó- és kenőanyagának normáiról szóló 14/1965. (Tg. É. 12.) OT sz. utasítás. Kiadása óta természetesen sok új típus került a közületek birtokába, amely a típusokat is felsoroló táblázatokban nem szerepel. A XI—XIV. sz. mellékletek azonban „Általános normák" címszóval olyan táblázatok, amelyeket tekintetbe kell venni az új típusok benzin- és olajfogyasztásának megállapításánál. Ezek szerint tehát az 1500-as Polski Fiat normája, a XI. sz. melléklet 9. pontja alapján 12,5 liter benzin és 0,30 liter motorolaj 100 kilométerenként. Ezt lehet változtatni a XV. sz. mellékletben felsorolt „Normaküllönbözeti szorzószámokkal".

P. J. — BALATONFÜZFŐ. Panaszolja, hogy a rendelet értelmében vállalatának le kellett adnia azt a személyautót, amelynek Ön volt a vezetője, s most ezen a munkahelyen csak szerelőként tudják alkalmazni. Munkabeosztásával nincs is baj, de átlagkeresete kevesebb lesz, s most azt kérdezi: lehetséges-e ez? Lehetséges, hiszen a vállalat egyrészt nem fizethet többet, mint az új munkakörre megállapított bér, másrészt nyilván nem akarnak bérfeszültséget sem, ha Ön többet kapna, mint az ebben a munkakörben régebben dolgozók. Viszont köztudomású, hogy az autóközlekedési vállalatoknál hiány van gépkocsivezetőkben! Tudvalevően a rendelet kiadásának egyik célja éppen az volt, hogy az így „felszabadult" gépkocsivezetők alkalmazásával az ilyen helyeken dolgozó sofőrök túlterhelését felszámolhassák. Forduljon tehát a legközelebbi Volán Vállalathoz, ahol bizonyára találnak Önnek olyan munkabeosztást is, hogy ne kelljen mostani lakását elhagynia. A Volán az így jelentkezett gépkocsivezetőket áthelyezéssel veszi át, tehát semmi hátrányuk nem származik az állásváltoztatással. Sőt: nem lehetetlen, hogy magasabb jövedelemhez is juthat . . .

S. P. — HOMORÚD. Ha a mindennemű járművek részére behajtási tilalmat jelző tábla alatt „Kivétel MÁVAUT" feliratú kiegészítő tábla szerepel, oda taxival csak akkor lehet behajtani, ha az a kocsi a MÁVAUT vállalatának állományába tartozik. Ezt mindenkor az illetékes Volán Vállalattal kell tisztázni.

GLATZ GUSZTÁV — MÓR. Bár levelére hivatalos választ is kapott, a tájékoztatást ezúton is megismételjük, mert közérdekűnek tartjuk. A szinkron-sebességváltós Trabantba minden változtatás nélkül beépíthető a 600 kcm-es, 26 lóerős motor, amelynek gyári új ára kb. 7200 Ft. A kívánt lóerő elérése érdekében azonban szükséges a kipufogórendszer cseréje is, amelyért kb. 1000 Ft-ot számolnak fel. A saját motor is felújítható, illetve átalakítható 23 lóerős, 600 kcm-esre, ez 4000—4500 forintba kerül. Ez esetben is ajánlatos a kipufogóberendezés cseréje. Mindehhez azonban kérni kell a KPM Autófelügyelet engedélyét (Bp. VI., Népköztársaság útja 8.), hogy a rendőrség bevezethesse a forgalmi engedélybe a változást. Az engedélykérelemben közölni kell a rendszámot, a régi motorszámot és az alvázszámot. Meg kell még jegyeznünk, hogy ha a kocsi lökettérfogata 501 kcm fölé emelkedik, a gépjárműadó 120 Ft-ról 280 Ft-ra változik. Ez ügyben tehát meg kell keresnie az illetékes adóhivatalt is.

SZABÓ KÁROLY — KECSKEMÉT. Szerkesztőségünk Babetta teszt-mofáján sem volt semmiféle kürt, csak egy hagyományos kerékpárcsengő, mert csak ezt írja elő a világ valamennyi Kresze. Mint ahogy azt sem lehet megjósolni, hogy mennyi ideig él egy ember, akként azt sem lehet megmondani, hogy hány kilométer egy efféle jószág élettartama. Nagyjavításig mintegy 15—20 ezer kilométert lehet lebiciklizni egy ilyen kis járművel.

ÖRDÖG LÁSZLÓ — BUDAPEST. A Balkán vezetéséhez jogosítvány szükséges. Ha betöltötte a 16. életévét, kaphat jogosítványt, de előbb úgynevezett alkalmassági vizsgát kell tennie a Közúti Alkalmasságvizsgáló Intézetben (Budapest VIII., Baross tér 9.).

TALÁLTAK: 1. Egy gyermekkocsi-takarót, amely egy piros Fiat—500 tetőcsomagtartójáról esett le október 14-én délutánjban az Erzsébet-híd budai hídfőjénél. Átvehető a szerkesztőségünkben. — 2. Október 18-án Hatvanból jövet Gödöllő határában egy hátizsákot, amely valószínűleg egy motorkerékpárról esett le. Az útiholmikon kívül néhány fénykép is volt benne. Átvehető: Ifj. Pintér Béla, Bp. II., Szilágyi Erzsébet fasor 45.

Megnyílt!

AUTÓMŰSZAKI SZAKBOLT

XII., Tartsay Vilmos u. 28.

Trabant, Wartburg, Skoda,
Polski-Fiat alkatrészek

TALÁLJA KI...



Ezúttal Stefán János siófoki olvasónk kérdése alapján fogalmazzuk meg rejtvényünket. A Siófok-Tab között húzódó vasútvonalat egyszintben keresztezi a 70-es számú főközlekedési útvonal, s ebben a kereszteződési pontban ez a tábla van elhelyezve. Kérdésünk: helyes-e ennek a szóban forgó táblának alkalmazása. Továbbá arra is kérünk választ, hogy melyik jelzőtáblát kell figyelembe venni, ha nem működik a fényjelzőkészülék: vagyis ebben az esetben meg kell-e állni, vagy elég csupán lelassítani ahhoz, hogy biztonságosan és szabályosan áthaladhassunk az utunkat keresztező síneken? A megfejtést kérjük december 5-ig, levelezőlapon beküldeni. A helyes megfejtők között három könyvet sorsolunk ki.

A 20. számunkban közölt, a valóságból idézett közlekedési helyzetre sok megfejtőnk nemcsak magára a kérdésre válaszolt, hanem az eredeti helyszín ismeretében tanácsokat is adott bizonyos jelzések pótlására. Ezeket köszönettel vesszük és továbbítjuk is illetékes helyre. De hát a rejtvény megfejtéséhez elégnek tartottuk annak a részletes, Kresz-előírásokkal is indokolt kifejtését, hogy **a benzinkúthoz vezető út is közút, amely kivezető szakaszán beletorkollik az eredeti útvonalba, tehát ez az úttalálkozás is útkereszteződésnek számít, amely a Kresz 24. § (2) bekezdése értelmében megszünteti a tilalmi jelzőtábla hatályát.** De Lőrincz Katalin gépkocsivezető még figyelmeztet arra is, hogy bár az előzés tilalma az útkereszteződés kezdetén szűnik meg, figyelemmel kell lenni az előzésről szóló 60. § előírásaira is, amely az útkereszteződésben alapvetően tiltja az előzést. A jutalomkönyvet **LŐRINCZ KATALIN** (Balatonfüred, Állami Kórház) — **SOLYMOSI GYULA** (Bp. XIII., Garam u. 19.) és **ILLÉS ISTVÁN** (Alsóvadász, Belolannisz út 6.) címére postázzuk.

Könyvekről

ZGUT: Barátom, a magnó (Műszaki). A modern ember új „játszótársa" végtelen sok örömet okozhat. Ugyanakkor sok bosszúság forrása is lehet, ha nem értünk a technikai kezeléséhez, vagy nem ismerjük például a szalagok tárolásának fortélyait. Az író maga is laikusként kezdte, tehát saját tapasztalatait adja tovább . . .

JEVDOKIMOV: Mese a városlakó Nyurkáról (Európa). Hogyan kerül szembe a faluról városba került fiatalember — és társasága — az új, kissé a falu jövőjét is felvillantó környezettel? A „megbékélés" csak tanulságos kalandok árán lehetséges.

BALÁZS GYÖRGY: A győzhetetlen Caesar (Móra). Akinek nevéről a császárokat — s a naptár hetedik hónapját — nevezték el, alakja a legendák ködébe homályosult. Most arról olvashatunk: hogyan élt, küzdött és halt meg Gaius Julius Caesar, az ember . . .

BEREND—RÁNKI: A magyar gazdaság száz éve (Közgazdasági és Kossuth). A gazdasági életnek lényegében mindenki részese. Ez az összefoglalás tehát, az összefüggések és a társadalmi háttér vázolásával a széles olvasóközönség érdeklődésére is számot tarthat.

LŐRINCZE LAJOS: Édes anyanyelvünk (Akadémiai). Két kiadásban fogyott el már eddig a rádió egyik legnépszerűbb műsorának anyagából összeállított gyűjtemény. Bizonyára ebből a kiadásból sem marad majd sok az üzletekben. És ez nagyon jó. E könyv ugyanis újabb tízezreket segíthet abban, hogy „édes anyanyelvét" helyesen használja . . .

IGNÁCZ RÓZSA: Argentína viharszünetben (Gondolat). Fél évig élt ebben a távoli országban a könyv írója, s így „emberközelből" kalauzolhat bennünket a százféle nemzetiségből ötvöződő, különös, nemegyszer egzotikus világba.



A CROSSBAJNOKOK VERSENYE

A strakonicei CZ-gyár és az ottani Auto-Moto Club október 29-én rendezte 12 ország crossozóinak részvételével a bajnokok versenyét, amelyen színeinket két Zalkás, *Kiss László* és *Závodny István* képviselte.

A gépátvételnél feltűnt, hogy igen sok az új típusú CZ, amelyeket csak a VB-versenyeken lehetett látni. Elég reménytelen volt fiaink helyzete, részben mert ők a Zalka szeptemberi versenye óta csak a kaposvári találkozón ültek nyeregben, nem úgy, mint az ellenfelek, akik minden vasárnap versenyeztek, aztán részben azért is, mert *Závodny* belázasodott.

Hűvös, borús időben álltak rajthoz a 250-esek. Az indulásnál egy csehszlovák versenyző keresztbe vágott *Kiss László* előtt és elvitte CZ-jének első kerekét. Mire Laci lábra állt és elindult, már tovazúgott a nagy mezőny. Végül is csak 17. lehetett.

Az élen óriási verseny alakult a szovjet *Kibirin* és a helyi *Baborovski* között. Az I. futamban *Kibirin*, a II.-ban *Baborovski* volt az első, és a végső győzelmet, jobb futamidővel *Kibirin* biztosította magának.

A 250-es futamok alatt kevés géphiba és bukás volt, ami nem a véletlen műve, hiszen ez a bajnokok vetélkedője volt, amit a 28 indulóból értékelhető 24 befutó is bizonyít.

Az NDK-beli *Friedrichs*, a csehszlovák *Stodulka* és *Valek*, valamint a szovjet *Jefimov* gondoskodtak az 500-as kategóriában a látványosságról. Bár az idei VB második helyezettjének, *Friedrichsnek* nem sikerült a rajtja, ennek ellenére már a 3. körben elöl motorozott, *Stodulkától* és a szovjet *Krasznocsekovtól* üldözve (mindannyian a legújabb, 38 LE-s motorokon hajtottak). A szovjet fiú már majdnem befogta az akkor 2. helyen menő Stodulkát, amikor — a futam 17. percében — motorjának rosszul biztosított nyerge leesett. A következő köröket talpon állva húzta le, amíg a depóból jelzést kapott, hogy álljon majd be, mert megvan a nyerge. Pillanatok alatt felszerelték a nyerget, de 10 perc múlva újra leesett. Így a jó helyezést is elvesztette a szovjet versenyző.

A II. futamban *Friedrichs* már nem erőltette magát, nem is ő nyerte a futamot, de a versenyt igen. Meg kell emlékezni a szovjet *Jefimov* és a csehszlovák *Harmschmied* külön versenyéről a 4. helyért. Ez alkalommal bemutatták a cross minden szépségét. A beteg *Závodny* dicséretesen tartotta magát a középmezőnyben.

A verseny legnagyobb meglepetése a 17 éves belga *Dora Ferrari* volt, aki hihetetlen könnyedséggel motorozott és szinte teljesen pihenten ért a célba. Számunkra nagyon tanulságos volt ez a nagyon nehéz verseny, amelyből még sok kellene.

Molnár Vilmos

EREDMÉNY. 250 KCM (28 ind., táv 2×40 perc + 2 kör): 1. A. Kibirin, SZU — 2. A. Baborovski, CS — 3. D. Ferrari, B — 4. J. Onrias, CS (mind CZ) — 5. M. Wierecz, B (Bultaco) — 500 KCM (35 ind.): 1. P. Friedrichs, NDK — 2. J. Stodulka, CS — 3. V. Valek, CS — 4. O. Hamrschmied, CS — 5. N. Jefimov, SZU (mind CZ).

XV. Nemzetközi Wartburg Rallye

Évről évre kitűnően előkészítve rendezik meg német sportbarátaink ezt az EB-színvonalú rallye-t, amelynek sportértékét bizonyítja, hogy itt találkozhatunk a legtöbb gyári versenyzővel. (Mert bizony az ugyancsak Szocialista Kupa-fordulónak számító Cordatic Rallye-ra csupán a Skoda gyár küldte el udvariasságból három kocsiját...) Parádés összeállítású csapatot nevezett a Moszkvics-gyár: a *Sepp/Bernstein, Giarduskas/Madrevitz, Brundza/Kowtun* párosok nevét a London—Mexico Rallye céljában ismerte meg a világ. Legjobb versenyzőit küldte a Skoda gyár a *Zid/Soukup, Horsák/Motál, Brunclik/Kafka* kettősök személyében. A lengyeleket is neves gyári versenyzők képviselték, mint például *Mucha, Varisella* és *Traskowski*. No és a vendéglátók tucatnyi nagyágyúja; a Wartburg gyár sztár-párosai: *Hommel/Bork, Culmbacher/Ernst, Urban/Malsch*, vagy a Trabant-bűvészek: *Asmus/Meischner, Piehler/Sachs* stb.

A 117 párosból álló mezőnyt 8 gyorsasági, 10 speciálszakasz, 2 körverseny és a hagyományosan rossz időjárás: eső, köd (helyenként hó) szelektálta. A kb. 1500 km-es versenyt végül is ismét egy „széria" gyári Wartburg nyerte.

A mi viszonyainkhoz képest „zsúfolt", 20—25 főnyi kategóriákban a két magyar kettős az idén egészen szép sikereket ért el. A 60 értékelhetően befutó páros között a legjobban a Farkas-testvérek szerepeltek, *Farkas Elek Balló Béla*val élete első külföldi versenyén tucatnyi nagy kocsit megelőzve az abszolút 36. helyre hozta Trabantját, öccse, *Farkas Károly* a gyári Skodák és Moszkvicsok mögött a kategória 6. helyén végzett Rallye-Skodájával. Célba érkezett még az *Oravecz/Bohn* és *Rusznyák/Turáni* kettős is. Az idén nagyon balszerencsésen versenyző *Kővári/Szászvári* kettős egy sárfolton megcsúszva, vezető pozícióból esett ki.

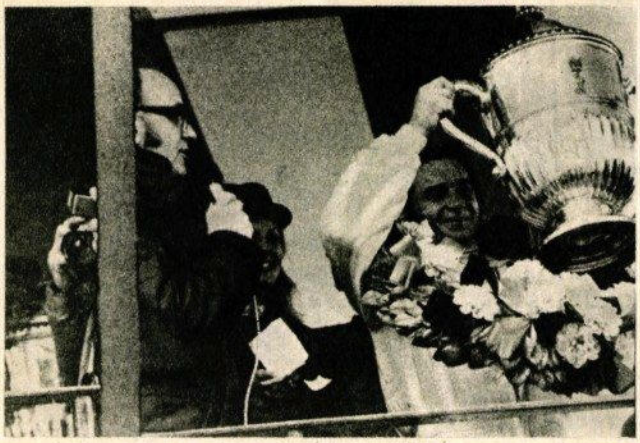
EREDMÉNY. ABSZOLÚT SORREND: 1. Culmbacher/Ernst, NDK (Wartburg—353) — 2. Zid/Soukup, CS (Skoda—120 Rallye) — 3. Horsák/Motál, CS (Skoda—120 Rallye) — 4. Urban/Malsch, NDK (Wartburg—353) — Hommel/Bork, NDK (Wartburg—353)... 36. Farkas E./Balló (Trabant—601)... 42. Oravecz/Bohn (Fiat—850 SC)... 54. Farkas K./Lehoczky (Skoda Rallye)... 56. Rusznyák/Turáni (Lada). CSAPAT: 1. Csehszlovákia — 2. NDK — 3. Szovjetunió — 4. Lengyelország.

Az 1972. évi Forma-I világbajnokság végállása

A VERSENYZŐ ÉS KOCSIJA	Argentina	Délafrikai	Spanyol	Monacói	Belga	Francia	Angliai	NSZK	Osztrák	Olasz	Kanadai	USA	Összesen
1. E. Fittipaldi, BR (Lotus)	0	6	9	4	9	6	9	0	9	9	0	0	61
2. J. Stewart, GB (Tyrrell-Ford)	9	0	0	3	—	9	6	0	0	0	9	9	45
3. D. Hulme, NZ (McLaren-Ford)	6	9	0	0	4	0	2	0	6	4	4	4	39
4. J. Ickx, B (Ferrari)	4	0	6	6	0	0	0	9	0	0	0	2	27
5. P. Revson, USA (McLaren-Ford)	0	4	2	—	0	—	4	0	4	3	6	0	23
6. C. Regazzoni, CH (Ferrari)..	3	0	4	0	0	—	—	6	0	0	2	0	15
F. Cevert, F (Tyrrell-Ford)..	0	0	0	0	6	3	0	0	0	0	0	6	15
8. M. Hallwood, GB (Surtees-Ford).....	—	0	0	0	3	1	0	0	3	6	—	0	13
9. C. Amon, NZ (Matra)	0	0	0	1	1	4	3	0	2	0	1	0	12
R. Peterson, S (March-Ford)	1	2	0	0	0	2	0	4	0	0	0	3	12
11. J. Beltoise, F (BRM)	—	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	9
12. B. Redman, GB (McLaren-Ford)	—	—	—	2	—	0	—	2	—	—	—	0	4
H. Ganley, NZ (BRM)	0	0	0	0	0	—	—	3	1	0	0	0	4
G. Hill GB (Brabham-Ford)	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	4
M. Andretti, USA (Ferrari) ..	0	3	0	—	—	—	—	—	—	0	—	1	4
16. A. Adamich, I (Surtees-Ford)	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
C. Pace, BR (March-Ford) ..	—	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3
C. Reutemann, RA (Brabham)	0	0	—	—	0	0	0	0	0	0	3	0	3
19. T. Schenken, AUS (Surtees)	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
A. Merzario, I (Ferrari) ...	—	—	—	—	—	—	1	0	—	—	—	—	1
P. Gethin, GB (BRM)	0	0	0	0	0	—	0	—	0	1	0	0	1

A VB-n az első hat helyezett kap 9—6—4—3—2—1 pontot. A „0" azt mutatja, hogy az illető a 6. befutó után érkezett a célba, vagy kiesett a versenyből. Ha valaki nem indult a versenyen, azt vízszintes vonal jelzi.

JOHN PLAYER VICTORY RACE — azaz: nem minden papsajt



Beltoise Monaco óta először nyert Forma—1 versenyt

Október 22-én tartották Brands Hatch-ben az év utolsó Forma—1-es versenyét. A verseny célja: a Player's cigarettagyár akarta nagydobra verni, hogy *Emerson Fittipaldi* a cég John Player Special nevű versenyautójában világbajnok lett. Legalábbis így gondolták.
Az edzés alatt még minden rendben volt, *Fittipaldi* bajnoki módon messze a leggyorsabb: három másodperccel ment a körrekordon belül. Mellette az első sorban 1973-as társa, *Ronnie Peterson*, aki utoljára ült a Marchban. Mögöttük: *Hailwood* a Surteesben, *Redman* a McLarenben, és a többiek. A számításokat az idő borította fel. Nem sokkal a rajt előtt esett, és eléggé csúszós lett a pálya. Manapság a Forma—1-ben háromféle gumi van: egy a száraz időre, egy a nedvesre és a harmadik az esőre. *Fittipaldi* és *Peterson* esős gumit választottak, *Hailwood* szintén. Mögöttük *Beltoise* a Marlboro BRM-ben nedves — úgynevezett intermediate — gumikat választott, a brazil *Carlos Pace* pedig száraz gumikat. Új főnöke, a volt világbajnok *Surtees* ugyanis úgy vélte, ha esik, akkor a *Hailwoodnak* van esélye az esős gumikkal, ha kiszárad a pálya, akkor viszont a *Pace* lesz előnyben.
Eleinte minden papírforma szerint ment. *Peterson, Hailwood* és *Fittipaldi* voltak az élen. Tíz kör után változott a helyzet. Ahogy a versenyautók óriási gumijaikkal ugyanazon a vonalon követték egymást, a pálya — elsősorban ez a része — kiszáradt. Ez olyan hátrány volt az esős gumisok számára, hogy mindannyian a depóba mentek gumicserére. Az ilyet meg lehet egy 6 órás verseny alatt csinálni, de nem egy 40 körös sprintnél, amely alig egy órát tart. Így a menők kiestek, és a Monaco óta balszerencsés *Beltoise* vette át a vezetést. Mögéje a száraz gumikon indult és az első néhány körben utolsónak futó *Pace* került. Így is végződött a verseny: ők maradtak az élen, harmadiknak pedig az olasz *Andrea de Adamich* futott be. *Fittipaldi*, a bajnok még csak nem is került a finiselők közé, a motorja tönkrement 30 kör után. Mint mindig, most is igen sportszerűen viselte el ezt a csalódást. Érdekes módon amióta bajnok lett, még egy versenyen sem került az első tíz közé. Ez nem az ő hibája, a Lotus-szal voltak kisebb bajok.
A verseny után a Player's vezérigazgatóhelyettese adta át a serleget *Beltoise*-nak, aki, mint köztudomású, a riválisi Marlboro cigarettagyárnak vezet. Mit mondjak, elég savanyú képet vágott hozzá. *Emerson* az idén nagyon elkényeztette a Player's céget, legfőbb ideje, hogy megtanuljanak veszteni is. Ha már nem tud ez a sport „cigarettapénz" nélkül fennállni — és, sajnos, úgy tűnik, hogy nem tud —, akkor a gyárak igazgatóit és sajtófőnökeit be kellene íratni a legközelebbi elemi iskolába egy kis illemtanra. Egyelőre ugyanis pont úgy viselkednek, mint modortalan kisfiúk, akik bőgnek, mert a mamájuk nem adott több szaloncukrot.

Andrew Frankl

EREDMÉNY: 1. Jean-Pierre Beltoise, F (Marlboro—BRM) **59.47,8 — 2. Carlos Pace, BR** (Surtees) **— 3. Andrea de Adamich, I** (Surtees) **— 4. Vern Schuppan** (Marlboro—BRM) **— 5. Peter Gethin** (Marlboro—BRM) **— 6. John Watson** (March).

CROSSPÁLYA — TÁRSADALMI MUNKÁBAN

Hogy jön a cross a gépgyárba? Ki tudja... De hogy az Esztergomi SZIM Marógépgyár munkásai nagyon kedvelik a crossversenyeket, arról a közelmúltban fényes tanúbizonyságot tettek. Az történt, hogy a gyáruk sportegyesületének motorszakosztálya által évek óta rendszeresen megrendezett crossversenyt, pálya hiányában, a megszűnés veszélye fenyegette. Ugyanis a szamárhegyi pálya birtokosa, a helyi tsz felparcellázta a területet, és helyette a közeli, Basaharc néven ismert részt ajánlotta fel az eredményekben gazdag szakosztálynak.

A szóban forgó terület eredeti állapotában alkalmatlan volt a crossozásra. De ez nem szegte kedvét a SZIM-eseknek. Mlinszky János művezető, a gyári sportegyesület egyik irányítója megfújta a harci kürtöt, amire a Marógépgyár munkásai ásót, kapát, fűrészt ragadtak. Mintegy hatszázhetvenen (!) nekiláttak a tereprendezésnek, és hozzávetőleg 5000 (!) munkaórában valóban kiváló crosspályát teremtettek az esztergomi országút 55-ös kilométerkövénél. Az 1700 méteres, 30 méter szintkülönbségű, kacskaringós pálya és löszös talajú „siratófala" érdekes versenyek rendezését teszi majd lehetővé.

Köszönet és elismerés illeti az Esztergomi SZIM Marógépgyár sportszerető munkásegyüttesét.

INTERNATIONAL EUROPA-RALLYE-SÜD

Az NSZK-beli Ulmi Motorsport Club a Liqui Moly versenyegyüttessel karöltve érdekes autótúraversenyt rendezett október 27—29. között, amelynek előre meg nem határozott útvonala Ausztrián, Magyarországon, Jugoszlávián keresztül vezetett vissza a rajthelyhez, Ulmba. Mindössze négy időt és áthaladást ellenőrző állomást iktattak be 1—1 órás kötelező pihenővel. (A budapesti kontroll a Hotel Wien előtt volt.)
A feladatul azt tűzték ki, hogy a versenyzők a térképen levő olyan helységek postahivatalától vagy vasútállomásától gyűjtsenek menetlevelükbe bélyegzőt, amelyeknek kezdőbetűiből összesze lehet állítani a fenti címet, azaz a verseny nevét. Az győz, aki egy meghatározott kulcs alapján kiszámított időn belül valamennyi bélyegzőt megszerezte.
Az ulmi Liqui-Moly cég támogatásával bonyolította le az UMC ezt a tisztán 31 menetórás túraversenyt, amelyen 92 pár indult az NSZK-ból, Svájcból, Norvégiából, Ausztriából és Olaszországból. A rendezésben részt vettek az érintett országok Autóklubjai is.

CÍMLAPUNKON:

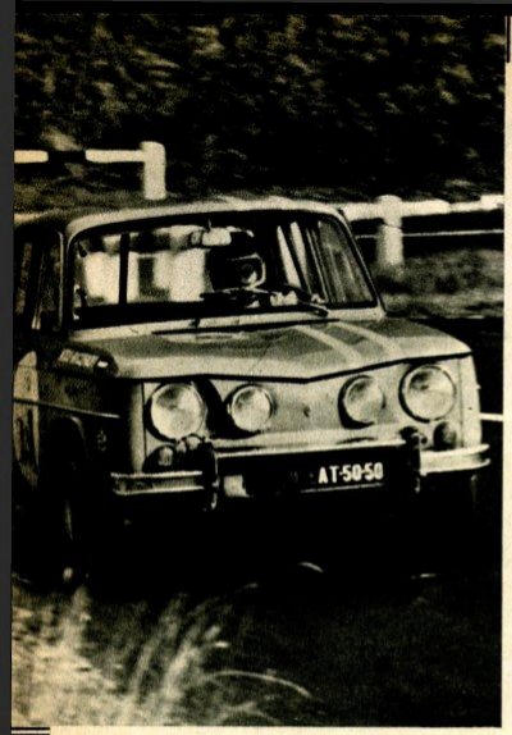
Gyári röntgengép a Fiat újdonságáról, a kis 126-os típusról

(Fotók és adatok a 17. oldalon)

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

INDEX: 25.108

72.8564 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató





És ha már olyan jól fog vezetni ez az ördöngős Benyák Jani, mint ahogyan tuningolni tud, akkor aztán retteghetnek az ellenfelek! Becsületszavunkra, roppant gyors ez a Trabant

HEGYI VERSENY

A kis Dódi, azaz Kiss Dezső igazán hibátlanul csinálta, ennek ellenére nem sikerült megjavítania a Ferjáncz-féle rekordot



Enlelgette a hátsó lábát a piros Honda, gyűrődött alája a bal első gumija... de szükség is volt minderre, hogy végül kategóriagyőztes lehessen a gazdája, Bártfai Csaba

Már-már úgy tűnt, hogy a lomha köd elnyeli a bajnokság utolsó futamát, ámbár a sűrűvérű versenyzők még ilyen körülmények között is vállalták volna a száguldást a nagyszerű állapotban levő visegrádi Panoráma úton a fellegvári célig. Aztán az autósportot kedvelő égiek kegyesek voltak: „leépítették" a gomolygó vattatengert. A rendezőség is kitett magáért, eltérve a hagyományoktól, percenként indították a kocsikat, nem várva meg az éppen a pályán futó versenyző célba érkezését. Ettől aztán lendületes volt a Budapesti Volán hegyi versenye. (Kár, hogy idén nem indultak a motorkerékpár-versenyzők. Miért?)

A Gordini nélkül maradt Ferjáncz a pálya széléről tanulmányozta sporttársai roppant igyekezetét, amelynek egyik szerencsés áldozata volt Jancsó Gyula, akinek Gordinije „kisiklott", miközben elhagyta első-hátsó ablakát, aztán Rusznyák is bemutatott Ladájával egy kecses piruettet, majd a verseny után Förstner István is „megbotlott" Ladájával. Mindent egybevetve, jól sikerült ez a hegyre-fel verseny.

— ergyé —

EREDMÉNYEK. II. CSOPORT, 1600 KCM FELETT: 1. **Szabó János,** Volán Bp. (Opel R—1900) 6.57,5 — 2. **Szemethy Péter,** Volán Győr (Fiat—125); — **1600 KCM:** 1. **Kiss Dezső,** Volán Bp. (Renault R—8 Gordini) 6.13,7 **(a nap legjobb ideje)** — 2. **Jancsó Gyula,** Áfor (Renault R—8 Gordini); — **1150 KCM:** 1. **Balatoni Mihály,** Volán Bp., 6.46,8 — 2. **Farkas Károly,** Áfor — 3. **Rasch Henrik,** Volán Bp. — 4. **Koltai Ottó,** ATI (mind Skoda S—1100 R) — 5. **Tar András,** Áfor (Fiat—850 SC) — 6. **Kotán László,** ek. (Morris Cooper); — **850 KCM:** 1. **Morvay László,** Volán Bp. (Steyr Puch 650 TR) 6.44,7 — 2. **Benyák János,** Volán Bp. (Trabant) — 3. **Bálint Árpád,** Volán, Pécs (Steyr Puch 650 TR) — 4. **Cserna Sándor,** Volán Pécs (Fiat—600 D) — 5. **Németh Attila,** Áfor (Trabant) — 6. **Szászvári József,** Áfor (Fiat—850); — **I. CSOPORT, 1300 KCM FELETT:** 1. **Baumgartner László,** Volán Pécs (BMW—2002) 6.25,4 — 2. **Kelemen Ferenc,** Volán Bp. (P. Fiat) — 3. **Gombácsi Lajos,** Volán Debrecen (P. Fiat); — **1300 KCM:** 1. **Dr. Augustin Béla,** Volán Bp. (Lada) 6.54,0 — 2. **Valcsics László,** Áfor (NSU TT) — 3. **Dr. Szenttornyai György,** Volán Bp. — 4. **Simon Ferenc,** Áfor — 5. **Förstner István,** Volán Pécs — 6. **Rusznyák István,** Áfor (mind Lada); — **1150 KCM:** 1. **Nagy András,** Volán Bp. (Fiat—850 CS) 6.56,5 — 2. **Oravecz Gábor,** Áfor (Fiat—850 SC) — 3. **Iriczfalvi Ferenc,** Volán Bp. (Fiat—128) — 4. **Kővári György,** Áfor (Wartburg) — 5. **Nagy László,** Volán Győr (Fiat—128) — 6. **Dr. De Sorgo Miklós** ek. (Wartburg); — **600 KCM:** 1. **Bártfai Csaba,** Áfor (Honda N—600) 7.32,6 — 2. **Sándor István,** Volán Bp. — 3. **Farkas Elek,** Volán Bp. — 4. **Dőme József,** Áfor — 5. **Fekete András,** Áfor (mind Trabant) — 6. **Klein Imre,** ek. (Fiat—500).



Igen, ezt tanítani kellene, miként lehet egy éppen nem nagyon nyugodt fekvésű kis Puchot ilyen gyorsan felvezetni a hegyre. Előadta: Morvay László, a többszörös bajnok

Most megemberelte magát a Skoda, és hűen kitartott vezetője, Balatoni Mihály mellett, sőt a több azonos Skoda között ők ketten bizonyultak a leggyorsabbaknak

(RÓZSA GYÖRGY felvételei)

Nyeste a kanyarokat Szabó János a szép sárga Opeljével. Okosan, kockáztatás nélkül hozta célba osztálygyőztesként a kocsiját



