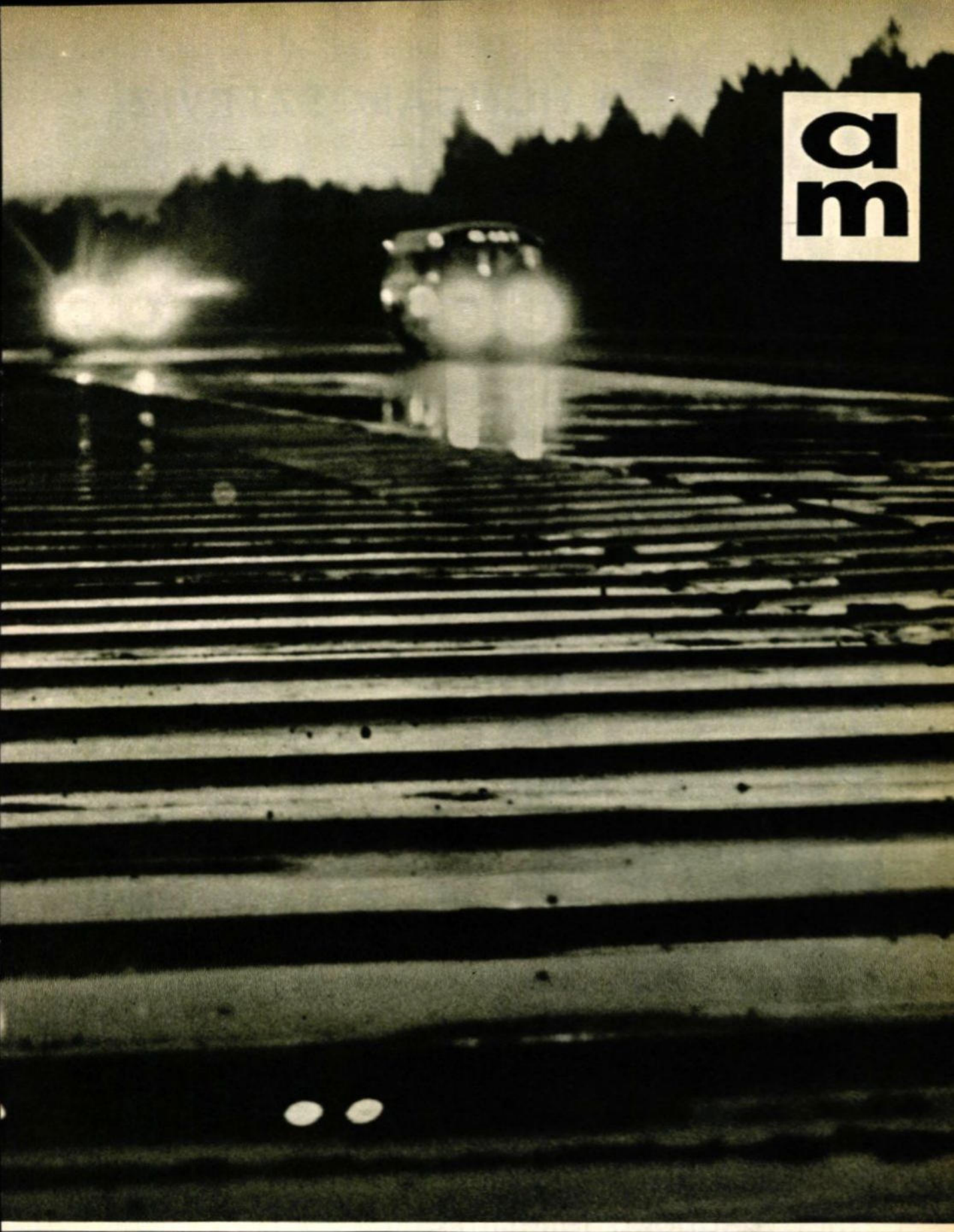


autó-motor

XXV. évf.
1972. II. 6.
Ára: 3 Ft
3

A HUNGAROSZERVIZ
ZSIGULI
MÁRKASZERVIZE

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

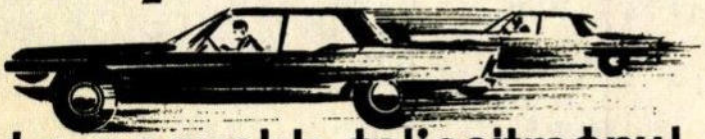
Kijelölt vevőszolgálati állomás. 1–2–3-as szemlék. Garanciális javítások.
Karosszériajavítás és fényezés. Komplex diagnosztikai állomás. Garancián túli javítások.
Autóvillamossági javítás. Mérnöki szaktanácsadás. Szerviz. Minőségi olajok.



AUTÓMENTŐ SZOLGÁLAT
VEVŐSZOLGÁLAT
TEL.: 136-093

MINDEN ZSIGULI-IGÉNYT
KIELÉGÍTÜNK.
KERESSE FEL MÁRKASZERVIZÜNKET!

extra.
szuperbenzin



még nagyobb teljesitmény!

ÁFOR
BENZIN-OLAJ

A garázsokra is vonatkozó új jogszabályok

A közelmúltban a nem lakás céljára szolgáló helyiségek bérletére vonatkozóan új jogszabályok [1/1972. (I. 19.) Korm. és 2/1972. (I. 19.) ÉVM sz. rendeletek] jelentek meg. Tekintettel arra, hogy az új jogszabályok a garázsokra is vonatkoznak, ezért korábbi gyakorlatunknak megfelelően fontosabb rendelkezéseiket ismertetjük olvasóinkkal.

A jogszabályok egyes rendelkezéseinek ismertetése előtt említést kell tenni azokról az okokról, amelyek az új jogi szabályozást szükségessé tették. A nem lakás céljára szolgáló helyiségekre néhány speciális jogszabály vonatkozik, így a kiutalásra, a bérre, garázsok esetében pedig az építésre is. A bérleti jogviszony kérdését azonban eddig külön jogszabály nem rendezte, a Polgári Törvénykönyv 451. §-ának (4) bekezdése értelmében a nem lakás céljára szolgáló helyiségek bérletére a lakásügyi jogszabályok megfelelő rendelkezéseit kellett eddig alkalmazni. A lakásbérletre vonatkozó rendelkezések a főbb elveket és az általános szabályokat tekintve megfelelően alkalmazhatók a nem lakás céljára szolgáló helyiségek bérletére is. A lakásügyi jogszabályok közül azonban megkeresni azokat a rendelkezéseket, amelyek például a garázsokra is vonatkoznak, nem könnyű feladat. Egyes kérdések a helyiségek bérletének sajátosságaira tekintettel külön szabályozást is igényeltek.

A fontosabb új rendelkezések közül elsősorban a bérleti jogviszony keletkezésével kapcsolatos szabályok említhetők. Ezek szerint ha a nem lakás céljára szolgáló helyiséget — így a garázst is — az elhelyező hatóság utalta ki, a bérleti szerződést csak a megjelölt bérlővel, és a határozatnak megfelelő tartalommal lehet megkötni. Ilyenkor a bérleti szerződést mindig írásba kell foglalni, míg szabadrendelkezésű garázs esetében akkor, ha a bérleti szerződés meghatározott időre vagy valamely feltétel bekövetkezéséig terjedő időre szól. Ugyancsak írásba kell foglalni a szerződést akkor is, ha a garázst többen együttesen bérlik. A bérleti szerződés megkötésekor egyébként a felek abban is megállapodhatnak, hogy a bérleti jogviszony a közös használatra szolgáló helyiségekre és területekre nem terjed ki. Lakások esetében a bérlő házastársa mindig bérlőtárs, míg a garázsok tekintetében ez nem így van. A bérlő házastársa garázs vonatkozásában akkor lesz bérlőtárs, ha a bérleti szerződés megkötésében részt vett.

A bérbeadó és a bérlő kötelezettségeit is részletesen meghatározzák az új jogszabályok. Ezek szerint például a bérlő nem követelheti a bérbeadótól, hogy a helyiséget a szükséges módon alakítsa ki, szerelje fel és rendezze be. Gyakorlatilag ez annyit jelent, hogy ha valaki garázs céljára vesz bérbe egy helyiséget, nem követelheti a bérbeadótól annak minden igényt kielégítő átalakítását. A bérbeadó egyébként a bérleti jogviszony fennállása alatt szavatol azért, hogy a garázs vagy más helyiség megfelel a bérleti szerződés előírásainak.

Lényeges kérdéseket szabályoznak a karbantartással és felújítással kapcsolatos rendelkezések is. Ezek jelentős része a garázsokra nem vonatkozik. Garázsok esetében a következő rendelkezések alkalmazhatók:

A bérlő tartozik gondoskodni a helyiség — így a garázs — burkolatainak felújításáról, pótlásáról, illetőleg cseréjéről. A bérlő kötelessége az épület olyan központi berendezéseinek karbantartása, amelyeket kizárólagosan használ vagy tart üzemben. Ugyancsak a bérlő tartozik a közös használatra szolgáló helyiségek és területek tisztításáról és megvilágításáról gondoskodni abban az esetben, ha erre az ő érdekében van szükség. Tartozik ezenkívül a bérlő a tevékenységével kapcsolatban keletkezett háztartási szemetet is elszállíttatni.

A garázsokra is alkalmazandók az új jogszabályoknak a bérbeszámítással kapcsolatos rendelkezései. Ezek szerint, ha a bérlő romos helyiséget helyreállított vagy valamely helyiséget közművesített, illetve a helyiség használhatóságát növelő egyéb építési-szerelési munkát végzett, lehetősége van bérbeszámításra. Helyiség közművesítésén a villany-, víz-, gáz- és távhőellátási vezetékhálózatba történő bekötést, illetőleg azt pótló házi központi berendezés létesítését kell érteni. A felsorolt munkálatok elvégzése esetén a bérlő költségeinek 75%-át a bérbe beszámíthatja. Beszámítani azonban csak a ténylegesen felmerült, a munkák befejezésekor kiállított számlával igazolt költségeket lehet. Abban az esetben, ha a helyiség átadásakor észlelt hibák, hiányosságok megszüntetéséről a bérbeadó helyett a bérlő gondoskodott, a teljes költséget beszámíthatja a bérbe.

Az egyes állampolgárok tulajdonában álló garázsok bérleti jogviszonyának megszüntetése tekintetében az új jogszabályok jelentős változásokat hoztak. A legjelentősebb változás az, hogy a bérbeadó felmondhatja a bérleti szerződést, ha a garázsra a saját vagy a közeli hozzátartozója számára igényt tart. Ugyancsak felbonthatja a bérleti jogviszonyt a bérlő akkor is, ha a garázs lebontására engedélyt kapott.

Fontos rendelkezés, hogy garázsok bérleti jogviszonya cserehelyiség biztosítása nélkül felmondható. Ezt az indokolja, hogy helyesebb, ha a tulajdonos kocsija áll a garázsban, mint a bérlőé. Ilyen esetben ugyanis jobban látszik biztosítottnak a garázs karbantartása, mint akkor, amikor a tulajdonos minden lehetőséget, többek között a tatarozás elmulasztását is felhasználja arra, hogy a bérlő helyett a saját kocsija kerüljön a garázsba.

Vonatkoznak a garázsokra is az új jogszabályoknak a bérleti jogviszony folytatását biztosító rendelkezései. Ezek szerint a bérleti jogviszonyt a bérlő halála esetén házastársa, illetőleg közeli hozzátartozója is folytathatja, ha a helyiséget továbbra is arra a célra használja, mint az eredeti bérlő. A bérleti jogviszony folytatását az elhelyező hatóság rendelkezése alatt álló garázs esetében a hatóságtól, míg más helyiség esetében a bérbeadótól kell kérni. Ha a bérbeadó a kérelemre a kézhezvételtől számított 15 napon belül nem válaszol, ezt a bérleti jogviszony folytatására vonatkozó jogosultság elismerésének kell tekinteni. Ha a bérbeadó az elismerést megtagadta, a jogosultság megállapítását a bíróságtól kell kérni.

A felmerülő viták eldöntése általában a bíróság hatáskörébe tartozik. A kivételek csak néhány közületi szervet érintenek.

Az új rendelkezéseket alkalmazni kell minden olyan esetben, amikor valamely jogszabály a helyiségek bérlete tekintetében a lakásbérleti szabályokra utal. Az új jogszabályok rendelkezéseit egyébként alkalmazni kell a hatálybalépéskor fennálló bérleti (albérleti) jogviszonyokra és az egyéb címen fennálló helyiséghasználatokra. Ezzel szemben a hatálybalépés előtt hozott első fokú határozattal kapcsolatos jogorvoslati eljárásban a korábbi jogszabályok alkalmazandók. A korábbi jogszabályok alapján hozott határozat hatályon kívül helyezése, megsemmisítése vagy visszavonása esetén induló új eljárásban azonban alkalmazni kell már az új rendelkezéseket.

•

A fentiekben az új jogszabályok fontosabb rendelkezéseit ismertettük. Amennyiben olvasóink részéről ilyen igény felmerül, további rendelkezések ismertetésére, illetve egyes rendelkezések értelmezésével kapcsolatos további tájékoztatásra is sor kerülhet.

Dr. Varga Emil

A múlt év használtautó-piacának mérlege

Lapunk a múlt év során több alkalommal is adott tájékoztatót a szabad használtautó-piacról. Ez alkalommal a december havi és az egész évi tapasztalatainkat összegezzük.

Az Albertirsai úti piac december 5-én a kedvezőtlen esős idő ellenére is élénk volt. A tulajdonosok 277 darab különböző típusú személygépkocsit ajánlottak eladásra. A 12-i száraz napos idő hatására a kocsik száma 314-re emelkedett, a 19-i nyirkos vasárnapon viszont 263-ra csökkent.

Az időjárástól és a kocsik számától függetlenül sokan keresték fel a piacot, és a bemutatott autók közül igen sokat próbáltak ki. Mindez arra mutat, hogy a téltől és a holt időktől függetlenül a használt kocsik iránt változatlan az érdeklődés.

Az eladásra kínált személyautók összetétele:

Megnevezés	Dec. 12.	Dec. 19.
Trabant	35 db	27 db
Wartburg ...	37 db	26 db
Skoda 1000—MB	18 db	23 db
Moszkvics ...	46 db	37 db
Warszawa ...	14 db	9 db
Zsiguli	4 db	3 db
Opel	9 db	14 db
Fiat	32 db	27 db
Renault R—10	8 db	7 db
NSU	9 db	7 db
Volkswagen ...	15 db	14 db
Egyéb	87 db	69 db
Összesen	314 db	263 db

A múlt év decemberi piaci napok főbb jellemzői a következőkben foglalhatók össze:

— Az eladásra kínált kocsik közül a nyugati gyártmányok aránya 36—43% között variálódott. A több mint két éve megfigyelt piac legmagasabb száma volt ez. Véleményünk szerint ez mindenekelőtt a kocsik viszonylag magas korával (3—6 év) és az alkatrészhiánnyal áll összefüggésben. A nyugati kocsival rendelkezők egy része feltehetően 3—4 évenként cseréli kocsiját.

— A megfigyelt napokon a járművek túlnyomó többsége 6—15 éves rendszámú volt.

— Az eladók közül igen sokan csak típuscserét kívántak lebonyolítani.

— A három piaci napon az eladók semmilyen címen sem kértek felárat. (Még tartozék ellenében sem.) Ez mindenképpen az árak szolíd mérséklődésére mutat.

A piacot 1971-ben megzavarta a Vadászati Világkiállítás, és valószínű, hogy az eladók emiatt mutattak be valamivel kevesebb gépkocsit, mint 1970-ben. Befolyásolta a piaci aktivitást a vidéki börzék szaporodása is. 1971-ben hetenként vagy kéthetenként már 32 helységben működött használtautó-piac. Mindezek ellenére a bemutatott heti átlag kocsiszám megközelítette az 500-at.

Az év folyamán az egészen új kocsik száma (1000—10 000 kilométerig) igen változatosan alakult: az év elején még 45—50 darab között váltakozott, majd november—decemberre már 25—30-ra csökkent. Ez a tény önmagában is bizonyítja, hogy a spekulatív elem háttérbe szorult.

A használt személyautók árai október végéig igen magasak voltak, és az eladók igényeiket csak a növekvő import hatására mérsékelték — típusoktól és évjárataiktól függően a tapasztalatok szerint 5—10%-kal. A Skoda, Moszkvics különböző típusai 5—6%-kal, a Fiat—500—600—850, a Renault R—10, R—16 és Volkswagen—1200 és 1300 típusok 8—10%-kal olcsóbb áron keltek el. A Warszawáknál egy-egy alkalommal 12—15%-os árméréskléssel is találkoztunk. Ezzel szemben a Trabant, Wartburg és Renault R—4 típusok tartották az év elejei árnívót.

A kocsik ármozgásaitól függetlenül a tapasztalatok azt mutatják, hogy a börzén hetenként megközelítően 25—30 személyautó cserélt tulajdonost. És ez nem tekinthető rossz eredménynek.

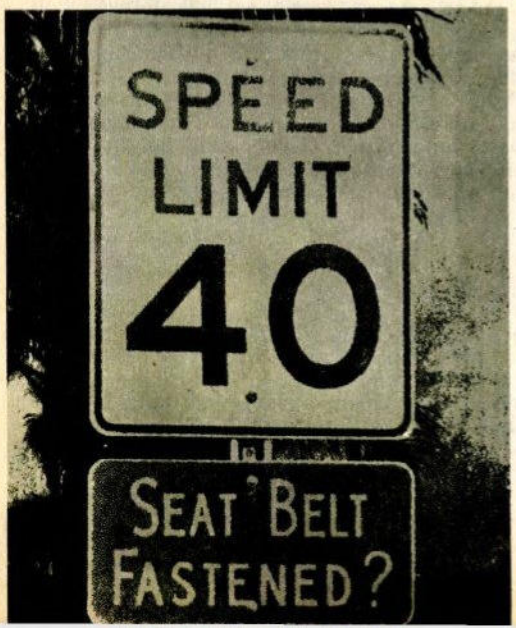
A legérdekesebb tapasztalat azonban mégiscsak az, hogy a nagyon régi kocsik csak a legritkább esetben keltek el. Az 1956/57-ben forgalomba került autókra még 12—15 ezer forintért sem akadt vevő. Mindez arra mutat, hogy az emberek nem akármilyen kocsit kívánnak már megvásárolni.

A szabad piacon egyre nagyobb számban jelennek meg a vidéki leendő autótulajdonosok. Nagy részük főként kombi-kivitelt keresett, és nem minden esetben a legerősebb és legcélszerűbb típust. Miután a vevők elsősorban kettős jövedelműek és kisárutermelők, nem közömbös számukra a kocsi rakfelülete és strapabíró képessége.

Az 1971. évi használtautó-piac áralakulására kedvező hatást fejtett ki az év folyamán importált 51 600 személygépkocsi. (1970-ben 39 171 db.) Az előző évvel szembeni 31,7%-os növekedést elsősorban a Zsigulik behozatala tette lehetővé. A Zsiguli máris igen népszerű, amit az is jól érzékeltet, hogy a szabad piacon a legtöbb eladó erre a típusra kívánja régebbi kocsiját kicserélni.

A kínált nyugati kocsik (Fiat, Opel, NSU, Volkswagen, Mercedes, DKW, Ford, Renault, Simca, Citroën, Chevrolet stb.) viszonylag nagy száma a már említett okokon túl egyben azt is bizonyítja, hogy a szocialista országokból rendszeresen importált személygépkocsik iránt megszilárdult a kereslet és ezzel párhuzamosan a bizalom.

Füzes Sándor



A rendeleteket erősítő aranyszabályok

Amerikában a floridai közlekedésbiztonsági tanács érdekes kiskátét adott ki a balesetmentes közlekedés propagálása érdekében. Az autóvezetés legfontosabb szempontjait egy-egy frappáns mondattal összefoglaló füzet tulajdonképpen a defenzív vezetői magatartás aranyszabályainak gyűjteménye. Megerősíti a hivatalos paragrafusokat és ugyanakkor többletismereteket ad a baleseti helyzetek eleve elkerüléséhez, vagy a „vészkijárat" felismeréséhez. Íme, a kiskáté néhány ajánlása:

— Vezess előrelátóan;

— Ne csak az autó előtti utat figyeld: lásd azt is, hogy mi minden történik (történhet) melletted, mögötted, körülötted;

— Tanuld meg helyesen értelmezni és alkalmazni a követési távolságot: autópályán, sűrű városi forgalomban, különleges út- és időjárási viszonyok között is;

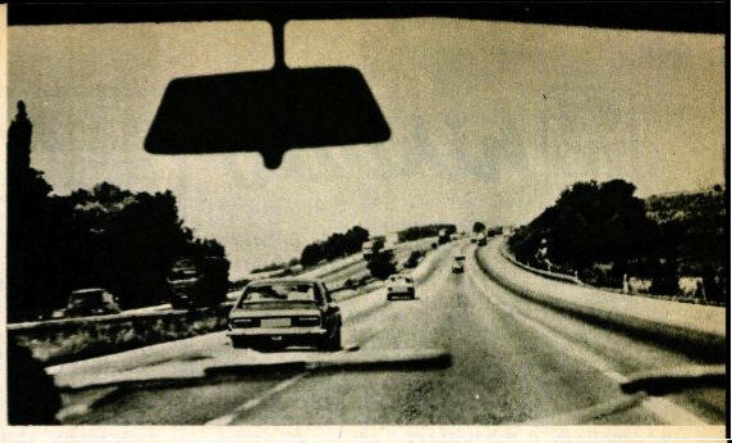
— A kritikus helyek (villamos-járdaszigetek, hidak, iskolák stb.) körzetében mindig számíts arra, hogy az úgynevezett „féktávolságon" b e l ü l is eléd léphetnek;

— Alkalmazkodj a forgalomritmushoz;

— Megállási, kanyarodási (fonódási) szándékodat mindig j ó v a l e l ő r e jelezd . . .

A kiskáté ajánlásait egyébként a közlekedési táblák alatt kiegészítő felírás gyanánt is feltüntetik. Itt, a 40 mérföldes sebességkorlátozást jelző tábla alatt ezt olvashatjuk: „Bekapcsoltad a biztonsági övet?"

ZSIGULIVAL EURÓPÁBAN (1)



Amikor e sorokat papírra vetettem, a nyár már régen messze tűnt, de a sok kedves élmény közül még mindig érdemes néhányat átnyújtani azoknak, akik a következő nyáron hasonló utat terveznek. Az útiélmények ismertetésén túlmenően néhány őszinte szót ejtek mindnyájuk kedvencéről, a Zsiguliról, hű útitársamról.

Az utazás előkészületei még februárra nyúltak vissza; igen jó segítséget nyújtottak a Magyar Autóklub „Autóval külföldre" c. füzetei.

A bejáratásnál szerzett kedvező tapasztalatok alapján nagyon biztam a kocsiban, olyannyira, hogy néhány izzón kívül semmiféle tartalékalkatrészt nem vittem magammal, még egy ékszíjat vagy biztosítékot sem, — nemcsak azért, mivel ezeket akkor még nem is lehetett kapni.

Végre elérkezett a várva várt reggel, amikor vidám hangulatban indultunk el (négy felnőtt) a csaknem egy hónapra tervezett vándorlásunkra.

Első napi útitervünkben Csehszlovákiában élő rokonaink felkeresése szerepelt.

Uticélunk első állomása miatt a Nyugat-Európába érvényes útlevelünkkel Rajkánál léptünk ki az országból. Ez a körülmény felkeltette a szolgálatban levő vámőr érdeklődését csomagjaink és a bőröndök tartalma iránt. Így másodszor is be kellett bizonyítani, hogy valóban nagy hely van a csomagtartóban, képes minden kipakolt holmit — két sátort, négy gumimatracot és egyéb apróságokat — ismét befogadni.

Pozsony mellett egy éjszakát töltöttünk. Reggel korán keltünk, mivel hosszú út állt előttünk. Jihlava—Tabor—Plzen—Rozvadov útirányon át Nyugat-Németországba igyekeztünk. Éppen vasárnap volt, és így talán annak tudható be, hogy elég sok szabálytalankodó, gyakorlatlan vezetővel találkoztam, és emiatt a kocsival nemegyszer kellett „fékpróbát" tartani. Általában azt tapasztaltam, hogy a csehszlovák autósok nemigen tisztelik a sebességkorlátozó táblákat, és a záróvonalat sem.

Amikor az otthonról hozott szuper már fogyóban volt, szerencsére éppen elértük a tervezett benzinkutat. Vasárnap Csehszlovákiában is csak a nagyobb kutak tartanak nyitva. Meglepetésemre azonban nem találtam a prospektusban jelzett „Special" benzint, mivel csak normál és szuper volt. A szuper minősége — bár oktánszáma elvileg megfelelt volna — elég gyatra volt. A tempósabb gyorsításoknál szegény motor úgy kezdett csörögni, mint a szarka. Végül is megadtam magam, és az oktánkorrigátoron három osztást visszaállítottam. Így a helyzet valamit javult.

Plzentől a nyugatnémet határ felé haladva, a jól kiépített út szép vidéken vezetett keresztül. A határnál mind a cseh, mint a nyugatnémet hivatalnokok igen csodálkoztak rajtunk, mivel elmondásuk szerint erre magyar rendszámmal csak néhány kamiont láttak, magánautót még nem nagyon.

Nyugat-Németország területére lépve megállapítottuk, hogy az utak jó minőségére vonatkozó információk helyesnek bizonyultak. A határtól Nürnberg felé olyan úton haladtunk, amelynek sem szélessége, sem vonalvezetése nem volt különb az itthon megszokottnál, de az aszfaltburkolat minősége minden kritikát kibírt. Természetesen a tél nyomait itt is fel lehetett fedezni, de a kijavított foltokon nem ugrált úgy a kocsi, mint a kecske. A foltozás az eredeti útfelülettel tökéletesen egybeolvadt. Ahhoz, hogy az útirányt jelző táblákon eligazodjunk, ismerni kellett volna a kisebb helységeket is, mivel az útszámozást igen ritkán lehetett látni.

Az eléggé kanyargós úton 80—90-es tempóban haladtam, és az lepett meg, hogy négy-öt nagykocsi szép nyugodtan követett, bár az előzésre nemegyszer nyílt alkalom. Itthon minden bizonnyal megelőztek volna, de ott, úgy látszik, nem volt sürgős dolguk. Különben a forgalom az NSZK-ban igen homogén. Az úton a teherautók is 80 km-rel utaznak, vontató vagy kerékpár nem zavarja a közlekedést.

A nagy Európa-térképen jelzett kempinget viszonylag könnyen megtaláltuk. A sátoreréssel elég hamar végeztünk, otthon már gyakoroltuk. Az első éjszaka kellemesen telt volna el, ha a sátor nem lett volna túl közel az úthoz, és nem lett volna olyan hideg.

A számla kiegyenlítése után a tulajdonosnő külön kedvességgel búcsúzott el tőlünk, mivel mi voltunk az első magyar vendégei hét év óta, mióta a kemping fennáll. Érdekességként kell megemlítenem, hogy a kempinghez tartozott egy kb. 10 × 20 m-es úszómedence is, amit éjjelre műanyag-fóliával gondosan beterítettek, hogy a falevelek bele ne hulljanak.

A napi útitervünkben végcélként Offenbach szerepelt (Frankfurt mellett), és mivel nem volt hosszú az út, bőven jutott idő körülnézni Nürnbergen kívül egy-két kisvárosban is. Minthogy a kocsi nemigen akart húzni, úgy döntöttem, hogy véget vetek a kínlódásnak. Valóban az oktánszámmal volt a hiba, hiszen 8 liter szuperbenzin (ennyi fért még a tankba) visszaállította a normális működést.

Nürnbergbe dél körül érkeztünk. Jó 10 perces bolyongás után sikerült parkolóhelyet találni a főtér közelében egy fizető parkolóhelyen. Ezután kisebb sétát tettünk a belvárosban, szerencsénkre délben még a harangjátékot is élveztük. Az Autobahnhoz vezető utat éppolyan könnyen megtaláltuk, mint befelé jövet a centrumot, pedig semmiféle részletes térképünk a városról nem volt.

Az Autohbahn elé nagy várakozással tekintettem. Sok jót és rosszat hallottam róla itthon, de az a mérhetetlen forgalom a hallottak ellenére is meglepett. A jól kiépített becsatlakozó utakon elég hosszú gyorsító szakaszok vannak, így mód van a felhajtó járműveknek is a befurakodásra. Azután úgy éreztem, mintha húsdarálóba kerültem volna. A kétnyomú úton mindkét sávban az otthonról jól ismert esti balatoni forgalom uralkodott, azzal a különbséggel, hogy a külső sávban is általában 100 felett kellett „lépkedni" ha nem akartam, hogy állandóan előzgessenek. A belső sávba csak nagy körültekintéssel lehet átmenni, mivel ott nem ritka a 160—180 km-rel száguldozó BMW vagy Mercedes. Hogy a forgalom nem problémamentes, azt bizonyítja az is, hogy a szembejövő forgalmat elválasztó sövényt helyenként 50—100 m hosszban szinte „kiirtották", vagy az acélszalagból is hiányoznak elemek.

Félórai száguldozás után az ebédelésre kiszemelt parkolóhelyen fellélegeztem, ha egyáltalán pihenésről szó lehetett, amikor az embertől 50—100 méternyire az Autobahnon motorversenyen megszokott zajjal bőgnek el a kocsik másodpercenként. Ja, az Autobahnt is meg kell szokni.

Offenbachig a további utat minden probléma nélkül egy szuszra tettük meg, 220 kilométert valamivel több mint két óra alatt. Ebből is kitűnik, hogy a Zsiguli teljes terheléssel is ragyogóan bírta az iramot. A 110—120-as tempót minden erőlködés nélkül tartotta, a hosszú emelkedők sem jelentettek különösebb problémát. Saját káromon tapasztaltam, hogy ha egy lassabban haladó oszlopot a belső sávban előzni akarok, jóval előtte már sávot kell változtatni, mert ha az oszlop utolsó tagjaként felzárkózva próbálnék „kitörni", ez vajmi kevés sikerrel járna, különösen ha a belső sávban is oszlopban haladnak a járművek. (A két sáv között ugyanis 40—60 km/ó sebességkülönbség is előfordul.)

(Folytatjuk)

Bessenyei Gábor

am híradó

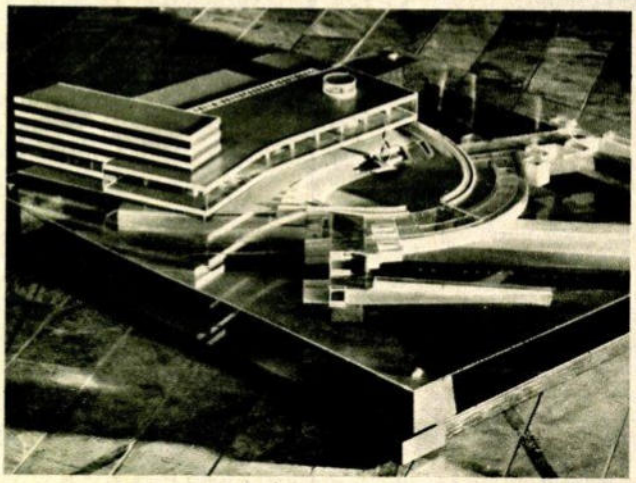
BUDAPESTI ÖSSZETETT KÖZLEKEDÉSI VERSENYT
rendez az FKBT és a Közlekedésrendészet. Részt vehet bárki, akinek jogosítványa és járműve van. A versenyt négy kategóriában (motorkerékpár, személyautó, teher- és vegyeshasználatú autó — 3,5 tonnáig — és autóbusz) bonyolítják le. A résztvevők versenyezhetnek egyénileg, vagy vállalatok, autóklubok, motorosklubok képviseletében. A csapatok tagjait egyben egyéni versenyzőnek is tekintik. A selejtezőket a vállalatok, autó- vagy motorosklubok és az FKBT Titkársága rendezi meg február 20. és március 31. között. A középdöntőre április hónapban, a döntőre pedig két részben kerül sor: a motorosok számára május 13—14-én az Országos Motoros Találkozó keretében, az autósok részére pedig május 27—28-án.

A BKV MEGKEZDTE
a munkaügyi miniszter utasításának megfelelően az autóbuszvezetők éves „forgalmi" juttatásának kifizetését. Mint ismeretes, a kormányhatározat által megszabott 10 000 Ft-os éves „hűségjutalom" kifizetésére csak a munkaszerződés-kiegészítés aláírása után kerülhet sor. Ennek értelmében a BKV-nál január 25-én 18 millió 420 ezer forintot osztottak ki 1842 gépkocsivezető között.

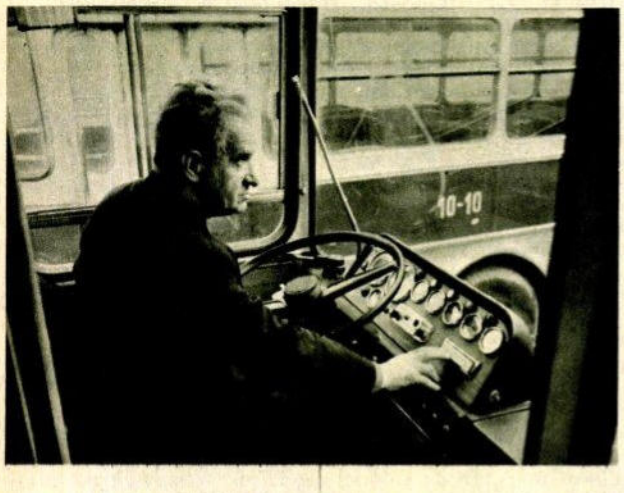
TIZENKÉTEZER
esetben nyújtottak országúti segítséget a bajba jutott autósoknak az Autóklub sárga angyalai az elmúlt évben. Immár 3500 kilométer útvonalon 58 kocsijuk teljesít rendszeres szolgálatot. A nyári időszakban az M1-es és M7-es úton a hét minden napján rendelkezésre álltak, és nemcsak műszaki segítséget nyújtottak, hanem sok esetben a baleseteknél, tűzoltásnál is segédkeztek. Több száz külföldi autóst is részesítettek műszaki segítségben. Egy segítségnyújtás önköltsége általában 150 Ft. De van olyan része az országnak — például Szabolcsban — ahol egy segítségnyújtás üzemi önköltsége elérte a 740 forintot.

KECSKEMÉTI JÓZSEFET búcsúztatjuk, akit a fiatalok Józsi bácsinak, a korabeliek Jóskának hívtak, akkor is, amikor egy nagy vállalat tekintélyes igazgatójaként találkozhattak vele.
Közel két évtizeden át vezette a II. Autójavítót és a hozzá tartozó üzemeket, olyan szellemben, hogy: segíteni kell mindenkinek, aki hozzájuk fordul segítségért . . .
A jó ügyet, a haladást segítette annak idején is, amikor embertelenség uralkodott az országban, és a felszabadulás első napjától már az újjáépítést segítette, mint az akkori Ford Motor Rt. munkása, majd az ottani Üzemi Bizottság elnöke.
Bátran, példamutatóan védte üzemét és a szocialista haza érdekeit az ellenforradalom napjaiban. Mindig, mindenütt becsülettel látta el a munkabírását gyakran túlhaladó, önként vállalt feladatokat is. S most búcsúznunk kell a meleg szívű embertől, akinek oly sokak boldogulásáért dobogó szíve 62 év után, január 19-én hirtelen felmondta a szolgálatot. Akik ismerték, csak szerethették és tisztelhették, és nem felejthetik el.

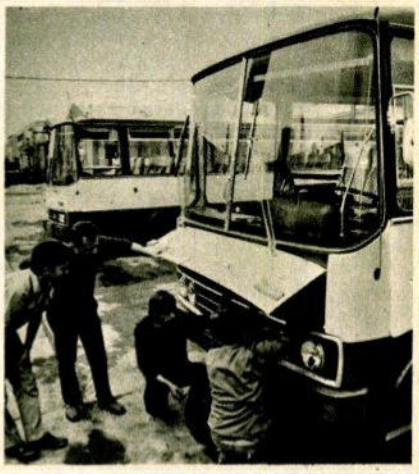




A IV. ötéves terv időszakában a többi között elkészül az új Déli pályaudvar, és rendezésre kerül több igen forgalmas fővárosi csomópont is. Szilveszterkor — a rádió közreműködésével — szavazással döntötte el a közönség, hogy a legközelebb rendezésre kerülő közlekedési csomópont a Kálvin tér legyen. A munkálatokat hamarosan, ez év második felében kezdik el. A makettképen a Déli pályaudvar előtti csomópontnak, a Magyar Jakobinusok terének felszíni rendezését láthatjuk



Az 1971—75 közötti időben 41 800 autóbusz kerül le az Ikarus futószalagjairól. A tervidőszak alatt a Rába—Man motorokkal felszerelt 200-as család 12 típusa közül választhatnak a hazai és a külföldi ügyfelek. Lengyel megrendelők 250-es Ikarust vesznek át. Es, íme, már a forgalomban vizsgázik a gyár legújabb típusú, fokozott vezetési kényelmet és biztonságot nyújtó, hidromechanikus nyomatékváltóval rendelkező városi autóbusza. A volánnál Fehér József gépkocsivezető



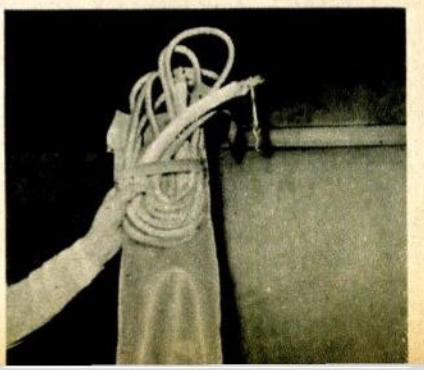
Megnyílt a főváros első szabadpolcos, önkiszolgáló motorkerékpár-szaküzlete a Keravill VII., Thököly út 2. alatti boltjában. Itt nemcsak motoros alkatrészeket és felszerelési cikkeket árusítanak, hanem motorkerékpárokat és autós cikkeket is

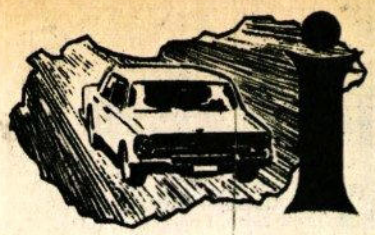


OKTÓBER 3—7. KÖZÖTT
rendezik meg hazánkban a Közlekedéstudományi Egyesület Városi Közlekedési Tagozata, az OKBT és a KBT közreműködésével a 3. Városi Forgalombiztonsági Szimpóziumot. A megvitatásra kerülő főbb témacsoportok (Járművek; Pálya és forgalomtechnika; A közlekedő ember pszichológiai, orvosi és egyéb kérdései) mellett kutatási, tervezési, szervezési, igazgatási, valamint rendőrhatósági témákkal is foglalkoznak. Az új kutatási eredményeket tárgyaló előadások — négy nyelven — könyvben is megjelennek.

GYERMEKEK 12 ÉVES KORIG
nem ülhetnek a gépkocsi első ülésén — így intézkedik az osztrák Kresz, amely január 1-én lépett életbe.

A szombathelyi Vegyes Vegyi Ktsz küldte el hozzánk bemutatásra ezt az ízléses csomagolású és igazán erősnek látszó műanyag-szálból készített, új típusú vontatókötelet. Gyártását most kezdték meg, és azt írják: mindent megtettek annak érdekében, hogy az ilyen igények ellátása zavartalan legyen. Csupán arról nem kaptunk tájékoztatást a szövetkezet vezetőinek leveléből, hogy a valóban praktikusnak látszó autóvontató kötelet végül is mennyiért (nettó termelői árát 120 Ft-ban jelölték meg) és hol lehet majd megvenni





Ismerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

Sirokra érve, a falu központjában balra fordulunk, s pár száz méter után, jobb oldalt, a község idegenforgalmi nevezetességéhez érünk.

A riolit tufa meredek kúpján a XIV. században épített vár születésétől pusztulásáig jelentősebb történelmi vagy hadászati szerepet nem játszott. Tulajdonképpen a szürkéssárga színű kúp alakú hegységbe vájták be, s a vár alatt alagút- és kazamatarendszert alakítottak ki. A három oldalról igen meredek — szinte megközelíthetetlen — sziklák festői látványt nyújtanak. A hegymászás fáradalmait a sajátos kilátás bőkezűen kárpótolja. A természet különös képzőművészeti alkotásának lehetünk szemtanúi. Keletre a barát és az apáca figurájára emlékeztető érdekes sziklaképződmények, az úgynevezett „kőbálványok" robusztus formáit csodálhatjuk meg. Ha alaposan, de főleg ha sokáig nézzük, számunkra is apáca és barát alakját idézik fel.

Sirokról északra haladva 10 km-es távolságra érjük el Bükkszéket. Bükkszék csak a nevében utal a Bükk-hegységre, mert a szép fekvésű és kulturált település a Mátra északkeleti részén helyezkedik el. Bükkszéken az 517 m mélységből feltörő 39°-os, gazdag ásványi sókat tartalmazó vizet a gyomorsavtúltengés, légcsőhurut gyógyítására használják. Ez a határainkon túl is jól ismert Salvus víz. A fizetővendég-szolgálat, a kedvező étkezési lehetőség, s nem utolsósorban közkedvelt kör alakú fürdőmedencéje messze vidékről vonzza ide a hazai és ma már egyre gyakrabban a külföldi turistákat is. Középkori eredetű temploma — szép románkori részletekkel — ugyancsak figyelemre méltó műemlékeink közé tartozik.

De térjünk vissza Sirokra, innen a 24-es számú műúton 2 km-t hajtsunk vissza Parád felé s az elágazásnál forduljunk balra Kápolna irányába, a szintén jó minőségű és jól karbantartott útra.

A Tarna folyó völgyében ereszkedünk alá, ahol több helyen kellemes pihenési lehetőség adódik. Az út mentén gyakran találkozunk mészégető kemencékkel, melyek különösen az esti félhomályban gyermekkori mesék fantasztikus világát elevenítik fel (1. kép). Verpelét előtt az útelágazásnál forduljunk jobbra Kisnána irányába. Öt kilométernyire találjuk a Mátra keleti lejtőjén csendesen meghúzódó kis községet. A közepén lévő alacsony domb tetején — bal kéz felől — látható a XIII—XIV. században emelt nánai vár romja. A várból négyszögletes, háromemeletes öregtornya és a csúcsíves ablakú harangtorony maradt ránk. A vár alatt nagy kiterjedésű várpince és az egyéb helyiségek gondosan helyreállított alapfalai láthatók. Az öregtorony melletti szobákban az ásatások alkalmával előkerült tárgyakból érdekes vártörténeti kiállítást rendeztek be. A torony tetőteraszáról igen szép és impozáns kilátás nyílik. E kis dombtetőn lévő vár, amely szinte az egész környéket uralja, ugyancsak sosem játszott különösebb védelmi vagy történelmi szerepet. A Mátravidék hírhedt rablólovagja azonban a XIV. században országos hírűvé „emelte" ezt az eldugott kis váracskát. Móré László birtokolta hosszabb időn keresztül e várat, s tartotta innen rettegésben a környező lakosságot. A rablásairól és garázdálkodásairól messze földön jól ismert gátlástalan rablóvezér sorozatos rendbontó cselekményeit a törökök is megsokallták, s elfogatási parancsot adtak ki ellene. Hosszú üldözés és keresgélés után Móré Lászlót itt, e vár falai között sikerült a törököknek elfogni. A rablólovag utolsó kétségbeesésében a várat megtámadó törökök közé aranyat szórt, hogy ezáltal a katonák figyelmét elterelje s egérutat nyerhessen. Ez a cselszövés azonban már nem járt eredménnyel, a törökök Móré családjával együtt 1543-ban Konstantinápolyba kísérték, s itt a hírhedt Héttoronyba zárták. Móré elfogatásakor a várpincéből 17 török és 30 magyar foglyot szabadítottak ki, kiket Móré László hurcoltatott ide, s csak váltságdíj ellenében akarta őket szabadon bocsátani. A vár mellett néprajzi jellegű, szépen berendezett kiállítás.

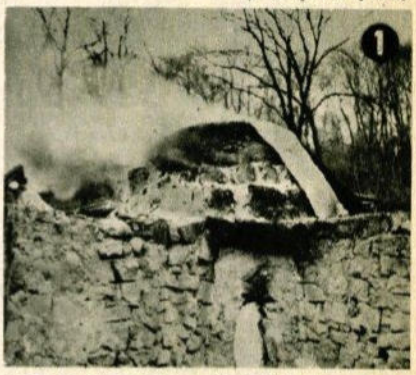
Verpeléten a falut keresztülszelő út jobb oldalán érdekes formájú, úgynevezett „pendelykéményes" kovácsműhelyt találunk (2. kép).

Az 1960-ig működő — XVIII. században épült — kovácsműhelyt, eredeti állapotában szépen helyreállítva, kiállítási helyiséggé alakították át. A hagyomány szerint Mátyás király mátrai útja során lovát itt, a helybéli pirospozsgás, nagybajuszú kovácsnál patkoltatta meg.

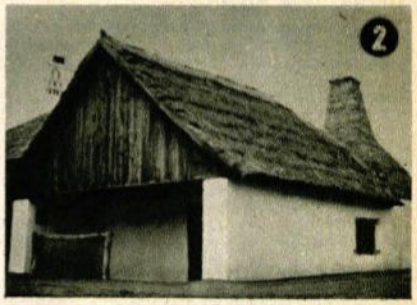
Verpelét után nemsokára Feldebrőre érkezünk. A községben lévő éles (90°-os) kanyarnál óvatosan forduljunk balra, s máris a páratlan értékű, külföldön is jól ismert feldebrői altemplomhoz érkezünk. Az altemplom kulcsát a templom mögött lévő plébánián kaphatjuk meg. Feldebrőn az első templomot és a hozzá tartozó monostort még az Aba nemzetség állította fel. Majd a századok folyamán ugyanezen a helyen több templomot építettek, főleg a tatárjárást követően, amikor is az első templom igen nagy károkat szenvedett. A jelenleg látható altemplomot a XI. században létesítették. Itt találjuk hazánkban a legkorábbi, a XI. század közepétől származó freskók maradványait. A ma is jól kivehető freskótöredékek a bizánci művészet hatásáról és jellegzetes stílusáról tanúskodnak. A román stílusú oszlopkötegekkel tagolt altemplom igen értékes műemlékeink közé tartozik (3. kép).

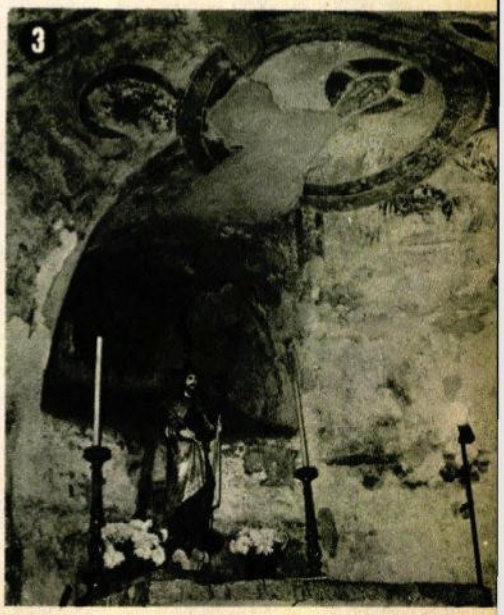
Nehezen tudnánk a Mátrában olyan helyet mondani, amely nem valamely kirándulás, turistaút, üdülés és pihenés kiinduló pontja, illetve végállomása, vagy éppen közbülső állomása lenne. E rendkívül szép, kellemes és kulturált vidék az év minden szakában nagy látogatottságnak örvend.

(Folytatjuk)



(ALMÁSSY TIBOR felvételei)





A Magyar Autóklub Touring Osztálya 1972. évi programjából

A program alapját a belföldi túrák képezik. Már február 26-án elindítja a Klub első túráját Keszthelyre és Budapestre.
Külön felhívjuk a figyelmet a húsvéti háromnapos és a május elsejei ünnepekkel kapcsolatos kétnapos bel- és külföldi túrákra. Új autósoknak a kecskeméti bejáratós túrát ajánljuk, ahol az Autóklub segélyszolgálatos szerelője ad műszaki tanácsot. Vidékieknek Budapesten kínálnak kedvezményes hétvégi tartózkodásokat.
A külföldi utazásokat az egyéni utazás jegyében szervezték meg. Jó szállodákat kedvező áron választottak ki. Útvonaltérképekkel, hasznos információkkal segítik az utasokat a túra előkészítésében, s a partner-Autóklubok segélyszolgálatáról külön térképeket adnak ki. Külföldön az egyes Autóklubok országúti segélyszolgálatai a klubtagsági jegy ellenében állnak a Magyar Autóklub tagjai rendelkezésére.

Belföldi túrák

HÉTVÉGI ÜDÜLÉSEK (az alábbi árak személyenként értendők)

Február 26—27
Keszthely — Hotel Helikon, félpenzió ... ... 160 Ft
Budapest — Hotel Park, félpenzió ... ... 120 Ft

Március 11—12.
Keszthely — Hotel Helikon, félpenzió ... ... 160 Ft

Március 25—26.
Győr — Hotel Tourist, szállás és reggeli ... ... 66 Ft
Hajdúszoboszló — Hotel Délibáb, szállás és reggeli ... ... 95 Ft
Keszthely — Hotel Helikon, félpenzió ... ... 160 Ft
Miskolc-Tapolca — Hotel Anna, félpenzió ... ... 95 Ft
Budapest — Hotel Park, félpenzió ... ... 120 Ft

Április 1—4.
Hajdúszoboszló — Hotel Délibáb, szállás és reggeli ... ... 285 Ft
Keszthely — Hotel Helikon, félpenzió ... ... 480 Ft
Eger — Hotel Unicornis, félpenzió ... ... 380 Ft
Miskolc-Tapolca — Hotel Anna, félpenzió ... ... 285 Ft
Szekszárd — Hotel Gemenc, félpenzió ... ... 600 Ft

Április 15—16.
Keszthely — Hotel Helikon, félpenzió ... ... 160 Ft

Április 22—23.
Budapest — Hotel Park, félpenzió ... ... 120 Ft

Április 29—május 1.
Hajdúszoboszló — Hotel Délibáb, szállás és reggeli ... ... 190 Ft
Keszthely — Hotel Helikon, félpenzió ... ... 380 Ft
Sopron — Hotel Fenyves, félpenzió ... ... 275 Ft
Eger — Hotel Unicornis, félpenzió ... ... 255 Ft
Miskolc-Tapolca — Hotel Anna, félpenzió ... ... 190 Ft
Szekszárd — Hotel Gemenc, félpenzió ... ... 400 Ft

AUTÓSTALÁLKOZÓK

Húsvéti Nemzetközi Autóstalálkozó Kőszegen: április 1—3.
A szolgáltatások az első napon vacsorával kezdődnek és a harmadik napon ebéddel végződnek. Ezenkívül Nemzetközi Autósbál a Jurisics-várban, orgonahangverseny és folklór-műsor.
Részvételi díj szállodai elhelyezéssel Kőszegen és Szombathelyen személyenként 390 Ft, magánszálláson 350 Ft, turista-elhelyezéssel 300 Ft.
Jelentkezés a felsorolt túrákra azonnal, de legkésőbb 25 nappal a túra kezdete előtt.

XII. Országos Autóstalálkozó Keszthelyen
Előzetes tárgyalások alapján az idei Autóstalálkozót a Balaton-part legújabb szállodájában, a keszthelyi Helikon szállóban rendezik meg **május 13—14-én.** Részletes tájékoztatás később.

BEJÁRATÓS TÚRÁK

Március 12., illetve március 26.
Ebéd 12 órakor a kecskeméti Aranyhomok szállodában, 13—16 óra között műszaki tanácsadás a helyszínen. Elsősorban új autótulajdonosoknak ajánlható.
Személyenként ebéddel és műszaki tanácsadással 60 Ft.

Külföldi túrák

Húsvét Prágában: március 31—április 4.
Útvonal: Brno (teljes ellátás, városnézés idegenvezetővel) — Prága (két nap teljes ellátás, városnézés idegenvezetővel, cseh sörkostoló) — Pozsony (teljes ellátás)
Részvételi díj személyenként ... ... kb. 920 Ft
Költőpénz személyenként ... ... 454 Kčs=698 Ft
Üzemanyagköltség ... ... 230 Kčs=338 Ft
Jelentkezés azonnal, de legkésőbb március 1-ig.

Húsvét a Magas-Tátrában: április 1—4.
Három nap teljes ellátás és egy ebéd, autóbuszos kirándulás idegenvezetővel a szepességi városokba (Lőcse, Késmárk).
Részvételi díj személyenként A kat. szállóban ... ... kb. 1000 Ft
B. kat. szállóban ... ... kb. 800 Ft
Költőpénz személyenként ... ... 344 Kčs=526 Ft
Üzemanyagköltség személyenként ... ... 230 Kčs=338 Ft
Jelentkezés azonnal, de legkésőbb március 1-ig.

Húsvét Kolozsvárott: április 1—4.
Útvonal: Nagyvárad (ebéd) — Kolozsvár (két nap teljes ellátás, városnézés idegenvezetővel) — Nagyvárad (félpenzió, városnézés idegenvezetővel)
Részvételi díj személyenként ... ... kb. 790 Ft
Költőpénz személyenként ... ... 376 Lei=663 Ft
Üzemanyagköltség személyenként ... ... 250 Lei=427 Ft
Jelentkezés azonnal, de legkésőbb február 20-ig.

Húsvét Krakkóban március 31—április 4.
Útvonal: Poprád (egy nap teljes ellátás) — Krakkó (egy nap teljes ellátás, egy nap félpenzió, autóbuszos városnézés idegenvezetővel) — Zsolna (félpenzió).
Részvételi díj személyenként ... ... kb. 770 Ft
Költőpénz személyenként ... 282 Kčs=415 Ft + 340 Zloty=335 Ft
Üzemanyagköltség személyenként 230 Kčs=338 Ft + 720 Zloty=668 Ft
Jelentkezés azonnal, de legkésőbb március 1-ig.

Május 1. a Magas-Tátrában
Három nap teljes ellátás és egy ebéd, autóbuszos kirándulás idegenvezetővel a szepességi városokba (Lőcse, Késmárk).
Részvételi díj személyenként B kat. szállóban... ... kb. 800 Ft
C kat. szállóban ... ... kb. 660 Ft
Költőpénz személyenként ... ... 334 Kčs=526 Ft
Üzemanyagköltség személyenként ... ... 230 Kčs=338 Ft
Jelentkezés azonnal, de legkésőbb március 25-ig.

•

A húsvéti és a május 1-i túrákhoz az egyéni útiokmányokat és valutalapot a résztvevőknek kell beszerezniük (ez előreláthatólag 3 hetet vesz igénybe), s legkésőbb az utazás előtt két héttel kell megküldeni a Touring Osztálynak (Bp. II. Rómer Flóris u. 4/a). Az utasok egyénileg utaznak el, s az egyes napi távolságokat is egyénileg teszik meg. Gyülekezés csak a szolgáltatási helyeken van.

ÜDÜLÉS A TENGERPARTON ÉS A HEGYVIDÉKEN

A bolgár és román tengerparton egy hét teljes ellátással (reggeli, ebéd, vacsora, szállás) üdülőturnusokat bonyolít le a Touring Osztály. (Egyes turnusok egymáshoz kapcsolódnak, így lehetőség nyílik arra is, hogy két hetet az utasok folyamatosan üdüljenek.)

Üdülés a bolgár tengerparton
Aranyhomok — Hotel Perla (kétágyas, zuhanyozós szobák)
Az egyhetes turnusok kezdete **július 16. — július 23. — augusztus 6. — augusztus 13.**
Részvételi díj személyenként egy hétre ... ... **1565 Ft**

Üdülés a román tengerparton
Mangália — Vénus Hotel Irina (kétágyas, zuhanyozós szobák)
Az egyhetes turnusok kezdete **július 8. — július 15. — augusztus 5. — augusztus 12.**
Részvételi díj személyenként egy hétre ... ... **1578 Ft**

Üdülés az olasz tengerparton Riminiben (előzetes tájékoztató)
Az utazás a lakossági keret terhére történik; részletes tájékoztatás később.

Üdülés Zakopanéban június 17—30.
Útvonal: Bánréve határállomás — Zakopane — Bánréve
Teljes ellátás Zakopanéban, erkélyes, fürdőszobás szobákban. Szervezett kirándulások Zakopane környékére, városnézés Krakkóban, kollektív útlevél és ennek ügyintézése.
Részvételi díj személyenként ... ... kb. 2750 Ft
Költőpénz személyenként ... 50 Kčs=74 Ft + 1040 Zloty=967 Ft
Üzemanyagköltség gépkocsinként 230 Kčs=338 Ft + 720 Zloty=668 Ft
Ezekre a túrákra a jelentkezés folyamatos. Jelentkezési határidő 35 nappal a túra indulása előtt.

KÖRUTAZÁSOK

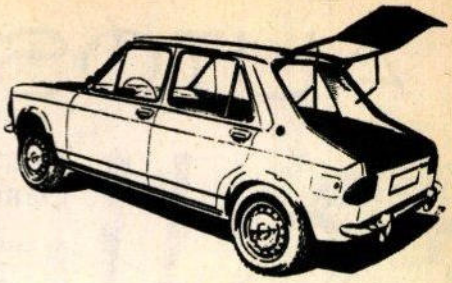
Utazás Bécstől Bécsig spanyol tengerparti tartózkodással
Az autóbuszos utazás útvonala: Bécs—Zürich—Genf—Lyon—egyhetes üdülés a spanyol tengerparton barcelonai városnézéssel — Marseille—Monte-Carlo—Velence—Bécs
Időpontok (az indulás Bécsből): **június 5. — július 10. — augusztus 7. — szeptember 11.**
A túrákat a lakossági keret terhére bonyolítják le. Részletes felvilágosítás a jelentkezésnél.
Jelentkezés 90 nappal az indulás előtt.

Spanyol körutazás Barcelonától Barcelonáig
A résztvevők Barcelonáig, illetőleg vissza egyénileg utaznak, Barcelonától a 9 napos autóbuszos körutazás útvonala: Barcelona—Zaragoza—Madrid—Toledo—Valencia—Barcelona. E városokban autóbuszos városnézés, a túra folyamán magyar nyelvű túravezető.
Időpontok: **Július 10—19. — augusztus 14.—22.**
A túrát a lakossági keret terhére bonyolítják le. Részletes felvilágosítás a jelentkezésnél. Jelentkezés 90 nappal az indulás előtt.

Körutazás Olaszországban
Egyéni körutazás Olaszország főbb városain keresztül. Velencében, Firenzében és Rómában foglaltak félpenziós ellátást a következő dátumokkal:
Velence: **július 1—4.** ill. **július 30—augusztus 2.**
Firenze: **július 4—7.,** ill. **augusztus 2—5.**
Róma: **július 7—11.,** ill. **augusztus 5—8.**
Az egyes városokban való tartózkodások kapcsolódnak egymáshoz, de egy-egy városban való tartózkodás kihagyható. A háromnapos félpenziós ellátás (Velence, Firenze, Róma szállásain egyaránt) ... ... 11 700 líra
A túrákat a lakossági keret terhére bonyolítják le. Jelentkezés folyamatosan, de legkésőbb 35 nappal az indulás előtt.

XXXIII. Nemzetközi Kemping Találkozó: augusztus 2—10.
Az NSZK-ban, a Lechsee partján levő Lechbruck városkában a Német Kemping Klub mintakempingjében, ahonnan München, Augsburg, Ulm, valamint Garmisch-Partenkirchen egy-másfél órás időn belül autóval elérhető.
A klubtagok érvényes valutakiutalás, útlevél és vizum birtokában máris jelentkezhetnek a Touring Osztályon.

„Hasonlít egy 128-as Fiathoz, de mégsem Fiat, hanem egy Zastava, illetve egy új jugoszláviai autó terve ez. Szerkezeti elrendezésében — kivéve a hátsó, ötödik ajtót is nyújtó karosszériamódosítást — nem tér el az olasz 128-as Fiat modelltől. Hallottunk, olvastunk arról is, hogy jövőre gyártásra kerül."



Ezeket a sorokat lapunk múlt évi 11-es számában írtuk e rajz mellé. És amit akkor jövő évnek neveztünk, az most már az idei esztendő lett. Ennek az évnek első napjaiban viszont már fényképet is kaptunk az új típusról, sőt, egy rövid, de tényeket közlő leírást is küldött szerkesztőségünknek a Novi Sadi Rádió autósrovatának vezetője, Nagy Nándor kollégánk az új gyárról, az új gyártmányról.

ILYEN AZ ÚJ ZASTAVA

A kocsi hossza 3836 mm, szélessége pedig 1590 mm. A fronthajtás jó útfekvést és kanyarvételt biztosít, temperamentumos motorja segítségével 135—140 km/órás sebességre képes. Az első sebességi fokozatban 45-ig, másodikban 75-ig, a harmadikban pedig 115 km/óráig „húzható ki". Álló helyzetből a 100 km/ó sebességig teljes megterheléssel 20 mp, egy személlyel pedig 15 mp alatt gyorsul fel. Fordulási körének átmérője 10,3 m. Elöl tárcsafékek, hátul dobfékek. A kocsi önsúlya 815 kg. Öt személy és 50 kg csomag (mintegy 400 kg) szállítására képes. Fogyasztása kb. 9 liter 100 kilométeren



Több mint egy hónapot késett a Zastava-újdonság, a 101-es típus sorozatgyártása. Elfogadható magyarázatként említhetjük azonban, hogy megszületését tetemes építkezés és számottevő beruházás előzte meg: Kragujevácon 125 000 négyzetméteren teljesen új gyár épült, amelyre 1,35 milliárd dinárt költöttek.

A nagyméretű beruházás első szakaszának befejezése ugyan csak a jövő évre várható, a 101-es Zastavák sorozatgyártása azonban már 1971. decemberében megindult.

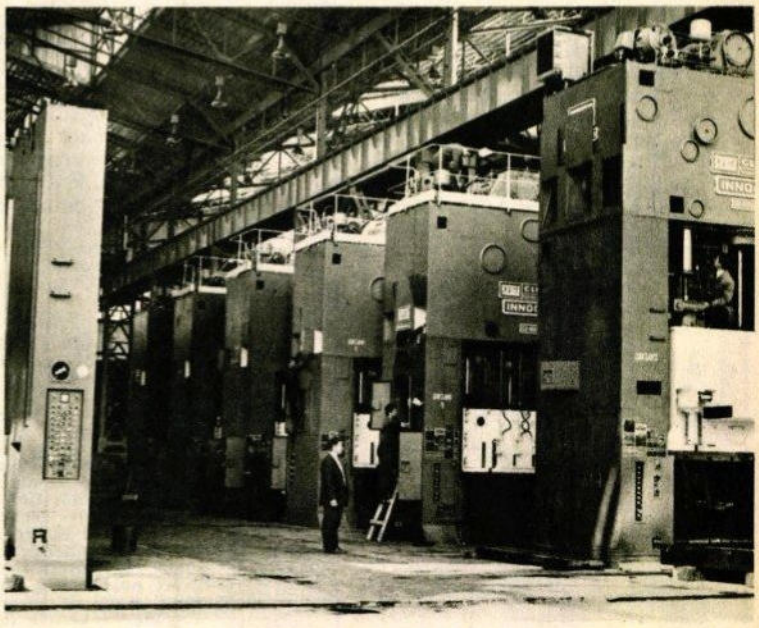
Az első 101-es modellt a tavalyi Belgrádi Szalonon mutatták be nagy pompával és a „jugoszláv nemzeti kocsi" jelzővel. De már akkor sokan kétségbe vonták a kragujeváci mérnökök eredetiségét, és az új kocsit a 128-as Fiat ikertestvérének nevezték. Sok igazság van ebben, ha külalakját vizsgáljuk, vagy ha a kocsi lelkét nézzük. Ötajtós karosszériája azonban kényelmesebbé teszi, és a csomagok ki-berakását is megkönnyíti. Csomagterének kapacitása 325 dm^3, a hátsó ülések előredöntésével pedig 1010 dm^3-re növelhető.

Motorja — mint említettük — azonos a 128-as Fiatéval: négyhengeres, vízhűtéses, 1116 cm^3-es konstrukció, amely 6000-es percenkénti fordulatnál 55 DIN lóerőt fejt ki.

A jugoszláv piacon jelenleg 3—4 hónapos várakozással hozzá lehet jutni az új Zastavához, amelynek ára 39 000 dinár.

Nagy Nándor

A kragujeváci gyár új részlegében 53 hatalmas Innocenti-prés dolgozik. A kocsi tetejét és oldalait egy darabból sajtolják. A 101-es Zastava gyártásában különben több mint 50 jugoszláv társvállalat vesz részt. Az idén 30—35 ezer, 1973-ban pedig már 100 ezer 101-es Zastava készülhet itt . . .



AUTÓSOKNAK



BIZTATÓ HÍREK A HAZAI CITROËNEK ELLÁTÁSÁRÓL

Az AUTÓSZÖV — vagyis a Budapesti Autójavító Ktsz — vezetősége a Mogürttel folytatott tárgyalások értelmében szerződést írt alá a francia Citroën gyár megbízottaival. A napokban létrejött megállapodás értelmében a Magyarországon forgalomban levő különböző típusú Citroën-gépkocsik javítását és karbantartását ezentúl mint gyári vevőszolgálati szerviz, az AUTÓSZÖV végezheti.

A Szövetkezet budapesti, II., Pasaréti út 2—4. alatti telepét (a Budapest Szálló közelében) rendezik át erre az új feladatra, és a szerviz falán rövidesen látható lesz a Citroën kocsik jól ismert jelvénye is. A gyár külföldön képezi ki a Szövetkezet szakgárdáját, és az igényeknek megfelelő alkatrészraktárt létesít, illetve vállalja a speciális alkatrészigények gyors kielégítését. Az AUTÓSZÖV is gondos körültekintéssel készül az új feladatra, így a jó előkészítés érdekében ezúton is felkéri a Citroën kocsik tulajdonosait, hogy postai úton vagy telefonon jelentkezzenek az AUTÓSZÖV központjában (Bp. XII., Maros u. 12. Tel.: 353-196), és közöljék kocsijuk jellemző adatait: rendszám, típus, gyártási év, megtett kilométerek száma, üzemanyag-fogyasztás.

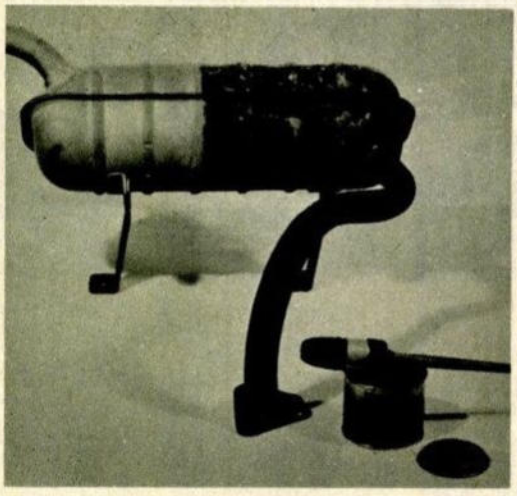
Az új szolgáltatást előreláthatóan áprilistól kezdi meg az ország legnagyobb gépkocsijavító szövetkezetének Pasaréti úti telepe.

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, JANUÁR 27-ÉN

MOSZKVICS	28 207
POLSKI-FIAT-1300	7 281
POLSKI-FIAT-1500	2 552
SKODA	25 808
TRABANT Limousine	37 018
TRABANT Kombi	4 729
VOLGA	797
WARTBURG Limousine	17 097
WARTBURG de Luxe	13 083
WARTBURG Tourist	1 764
ZAPOROZSEC	4 506
ZASTAVA 750-M	2 106
ZSIGULI (Budapest	8 765
ZSIGULI (Debrecen)	5 124

A KIPUFOGÓK VÉDELMÉRE

ajánlja egy stuttgarti sajtóiroda az új, de igen jó kísérleti bizonyítványokkal rendelkező, DUPLI-COLOR néven forgalomba került, 750 fokos hőnek is ellenálló vegyianyagot. Méghozzá az autók házilag elvégezhető karbantartási munkához sorolja az erős melegedésnek, valamint hideg víznek, sózott hólének és más szennyeződésnek is alaposan kitett kipufogóvezetékek védelmét. Az ajánlathoz csatolt kép is arra utal, hogy festésszerűen kell bevonni a jó hozzáférés érdekében leszerelt kipufogódobot, amely a mai gyári kivitelekben átlag két év után már oly módon szenved a korrózióitól és a forró gázok égető hatásától, hogy hangos durranásokkal jelzi pusztulását. Nos, mi azt szeretnénk ha vegyészeink megírnák, mit ajánlanak.



AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

FEBRUÁR 6.
Cegléd
Debrecen
Gyöngyös
Győr
Gyula
Kaposvár
Kiskunhalas
Miskolc
Nyíregyháza
Pécs
Szeged
Szentes
Székesfehérvár

FEBR. 9., szerda
Szentlőrinc

FEBRUÁR 13.
Baja
Békéscsaba
Debrecen
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pécs
Siófok
Szeged
Szombathely
Tata
Veszprém

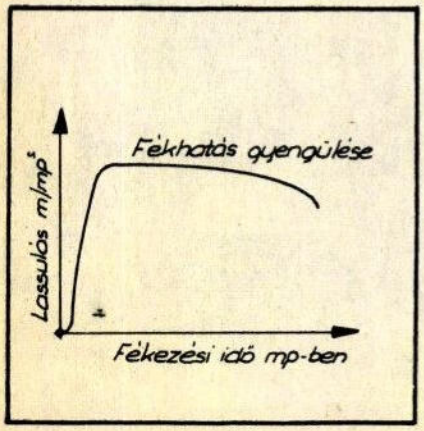
FEBR. 14., hétfő
Dabas

FEBRUÁR 20.
Barcs
Csongrád
Debrecen
Dunaújváros
Miskolc
Mohács
Nyíregyháza
Orosháza
Szeged
Szigetvár
Szolnok
Tatabánya

FEBRUÁR 27.
Debrecen
Érd
Kecskemét
Komárom
Miskolc
Nyíregyháza
Szarvas
Szeged
Zalaszentgrót

SOKAN KÉRDEZNEK olyan fogalmakról, szerkezeti tulajdonságokról, amelyeket többnyire kitűnően leírnak a különböző magyar nyelvű szakkönyvek, oktatási füzetek, de vannak olyan olvasóink, akik a részletes ismertetések helyett inkább csak tömör jellemzést kívánnak felvetődő kérdéseikre.

Mi ugyan jól tudjuk, hogy sokkal nehezebb néhány szóban adni magyarázatot bonyolult szerkezetek működéséről, autótechnikai kifejezések tartalmi meghatározásáról, mint időben, illetve helyben kevésbé korlátozva, szóban vagy írásban kifejteni a kérdéses témákról véleményt, ismertetést. Tudjuk ezt, és tudjuk, hogy az ilyen vázlatos magyarázatok szinte mindig hiányosak és ilyenformán könnyen támadhatók. Ennek ellenére megpróbálunk ISKOLA címen felelni jó néhány eddig érkezett és várhatóan a jövőben is érkező kérdésre.



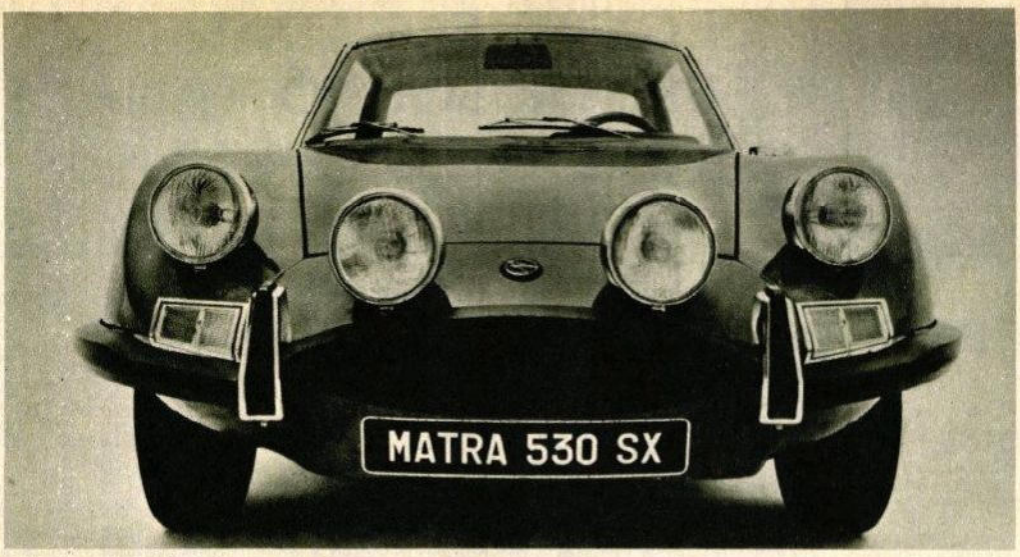
ISKOLA

FÉKERŐCSÖKKENÉS

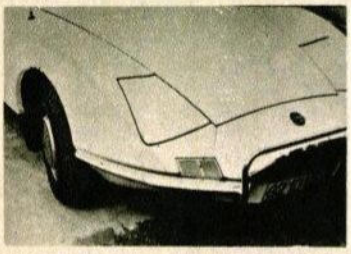
A fék tulajdonképpen olyan energiaátalakító, amely a jármű lendületét súrlódási hővé alakítja. A fékbetétek súrlódása által a fékdobon vagy féktárcsán keletkező hő azonban nemcsak a betétek súrlódási viszonyát befolyásolja, hanem a fékezendő dob, illetve tárcsa alakját is kismértékben megváltoztatja. Annyira, hogy bizonyos fékezési idő után a fékhatás is gyengülni kezd. Ez a kellemetlen fékerőcsökkenés a tárcsás féknél jóval csekélyebb, amely tény egyben magyarázat arra, hogy miért terjedt el ily nagy mértékben főleg sport- és versenykocsiknál, sőt ma már a szériakocsiknál is. Az ok természetesen a tárcsás fék jobb hőelvezető képességében keresendő. Dobféknél a hő gyors elvezetése csak a súrlódó felületek megfelelő növelésével, anyagpárosításával, és a dob igen gondos kialakításával érhető el. Tehát a fékerőcsökkenés a fékezéskor keletkező súrlódási hő következménye, mely tartós fékezésnél vagy nagy sebesség esetén többszöri erőteljes fékezésnél jelentkezik számottevően.

Ezért hosszú völgymenetben lehetőleg kisebb sebességi fokozatba kapcsoljunk, hogy a motorfék jó kihasználásával szükség esetén még mindig elegendő fékhatás álljon rendelkezésünkre.

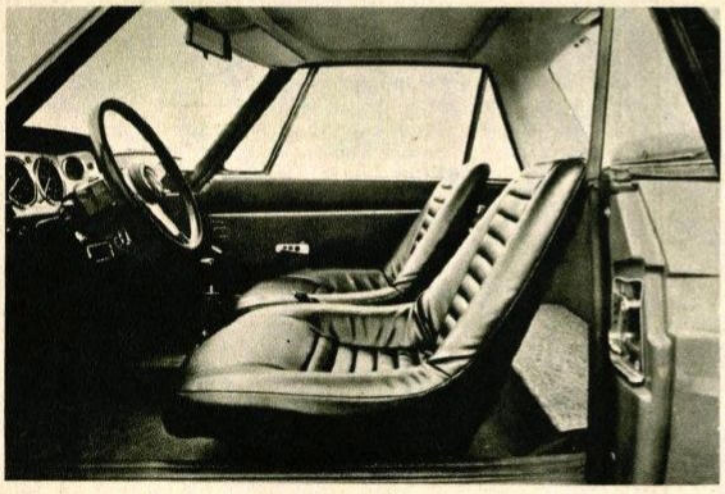
CHRYSLER

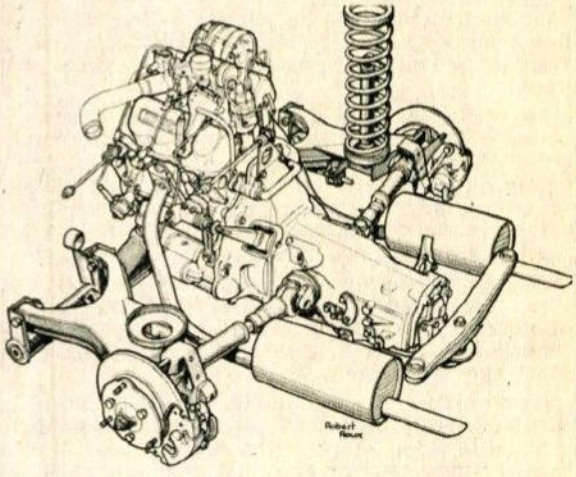


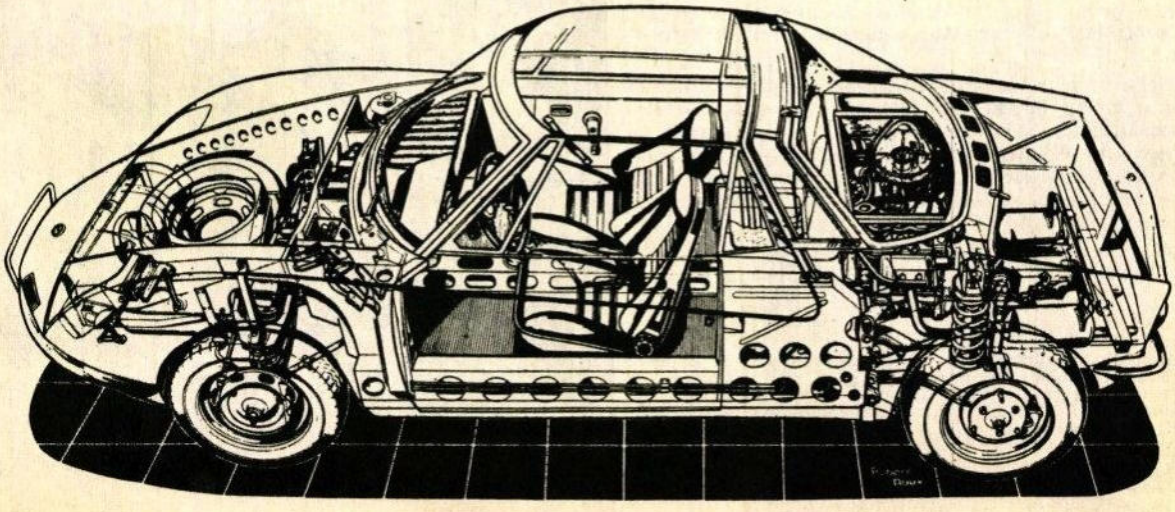
FRANCE

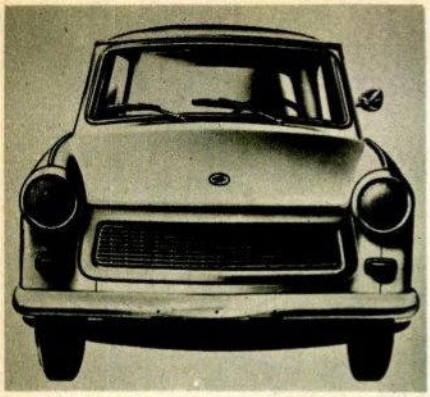


Legutóbbi címoldalon hoztuk a franciák — vagyis a Chrysler France érdekeltség — Ford-motorral épített új Matra sportkocsiját. A kép szövege csupán arra utalt, hogy középmotorral készülő modellről van szó, és jogosnak tartjuk mindazok kívánságát, akik több részlet közlését kérték. Nos, először azt tisztázzuk, hogy a kis sorozatban készülő Matra új kivitele főként abban tér el az előbbitől, hogy a nagyon modernnek nevezett, tokozott, úgynevezett süllyesztett fényszóró-megoldástól most eltértek. Az ősi formát választva, feltűnő módon szerelték a hagyományos lámpatesteket. A kocsi bemutatására, úgy véljük, kielégítőek ezek a fotók és rajzok, megjegyezve, hogy 1699 cm^3-es, 75 DIN lóerős, négyhengeres, vízhűtéses Ford Taunus V-motor biztosítja a 935 kg súlyú 4197 mm hosszú, 1620 mm széles, 1200 mm magas, kétszemélyes, műanyagkarosszériás kupé 170 km/ó feletti sebességét.

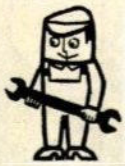








EGY JÓ ELŐADÁS ÉS SOK-SOK JÓ TANÁCS TRABANTOSOK SZÁMÁRA



- A KAROSSZÉRIA TÉLI GONDOZÁSÁRÓL
- A FUTÓMŰSÉRÜLÉSEK JAVÍTÁSÁRÓL
- A NEHEZEN INDULÓ MOTORRÓL

Az Autofenntartó Ipari Tröszt és az AFIT II. sz. Autójavító Vállalat külön meghívót nyomtatott a Trabant-tulajdonosok találkozójára, illetve arra a lapunkban is jelzett kombinált programra, amelyen nyilván jóval kevesebben tudnak részt venni, mint ahányan érdeklődnek ma nálunk e népszerű kiskocsi tulajdonságai iránt. Azok számára, akik nem voltak ott a múlt év decemberében tartott Trabantos találkozón, oly módon igyekszünk most segítséget adni, hogy csatlakozva az AFIT Vevőszolgálat dicséretes kezdeményezéséhez, néhány részletet közlünk abból az értékes előadásból, amelyet az Ecseri úti Trabant szerviz vezetője, Szabó Sándor tartott.

Anélkül, hogy reklámot kívánnék csinálni a Trabantnak — *kezdte tanácsadó szavait az előadó* —, valamennyien megállapíthatjuk, hogy ezek a jól szerkesztett autók kihangsúlyozott gondossággal készülnek. Ha ezeket a kocsikat a gyári kezelési könyv ajánlásai, leírásai szerint rendszeresen gondozzuk, ápoljuk, vagyis karbantartjuk, akkor elvárhatjuk mindenkori üzemkészségüket, megbízható szolgálataikat. Ezért a karbantartásokat végző szervizállomásoknak is érdeke, sőt kötelessége, hogy a kezelési és ápolási előírások szigorú betartására felhívja a Trabant-tulajdonosok figyelmét. És feladatunk azt is elmondani, hogy akik eltérnek a jól meggondolt gyári utasításoktól, milyen káros következményekkel számolhatnak.

Az egyébként nemcsak a Trabantra, hanem minden más kocsira is vonatkozik, hogy egy gép, egy szerkezet, egy jármű élettartama az időben végzett helyes gondozás függvénye. Éppen ezért valamennyi Trabant-tulajdonosnak érdeke, hogy mind a gyár, mind a karbantartó állomás javaslatai szerint végeztesse el a szükséges vizsgálatokat, szerviz jellegű zsírzásokat, kenéseket.

Gyakorlatunk szerint a karbantartást két részre bonthatjuk. Az elsőbe sorolom az egyszerűbb, többnyire a kocsitulajdonosok által is elvégezhető gondozási, ápolási munkákat. A második, a sokrétű tevékenység: főként a műhelyekre támaszkodó karbantartás.

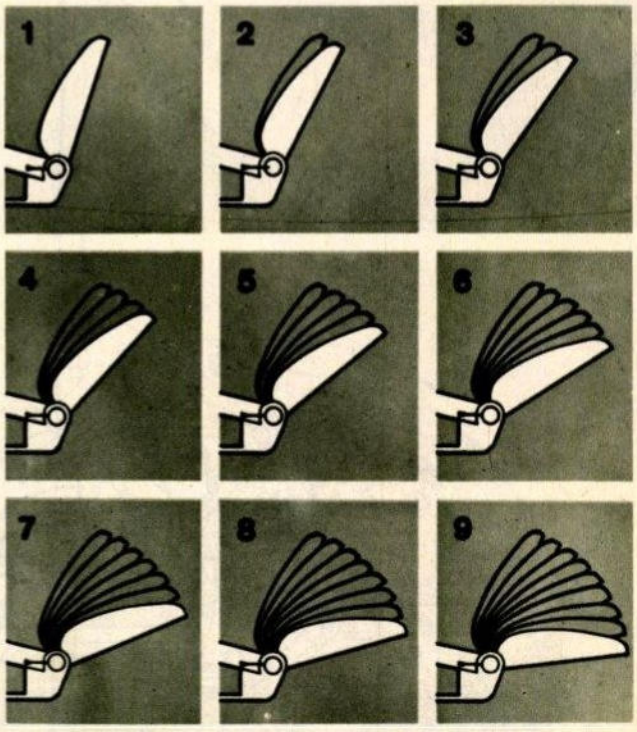
A gondozási témakörbe illő tennivalók említését most különösen helyes a *futóművel* kezdeni. Ismeretes, hogy a kocsi alsó része, így például a rugók vannak elsősorban kitéve a felfröccsenő víz és az utakról visszacsapódó vegyszeres folyadékok szennyező, roncsoló hatásának. Valamennyien ismerjük, hogyan érvényesül például télen az olvadó, sózott latyak korrodáló hatása a kocsik vázszerkezetén . . .

Annak ellenére, hogy ma már a legtöbb autót, így a Trabantot is gyárilag igyekeznek védeni a rozsdásodástól, én mégis csak azt tanácsolom, hogy akik a sózott utakon közlekednek, minél gyakrabban mossák vagy mosassák le a szennyezett részeket és főként a futómű fém anyagú elemeit — különösen a rugókat — vonják be, permetezzék be orsóolajjal vagy gázolajjal.

Még arra is felhívom a figyelmet, hogy bár a Trabant kocsikat úgynevezett *műanyag-karosszériával* gyártják, a valóban rozsdamentes műanyag-részek alatt acéllemezből sajtolt vázszerkezet áll. Erős acélból sajtolják a kocsi vázlemezét is, amelynek hossztartói vannak leginkább kitéve a korróziós ártalmaknak. Mégpedig olyan formában, hogy a kocsi alja a néha terepnek mondható utakon megrongálódik, a gyári védőréteg megsérül, és ha időben nem gondoskodunk a sérülés javításáról, a bevonó-anyag pótlásáról, ott bizony könnyen támad a rozsda.

És beszélnünk kell ennek a padlólemeznek nemcsak alsó, hanem felső védelméről is. Arról, hogy felül, vagyis az utastérben vastag filc, majd azon egy gumiréteg fedi ezt a lemezt. A vastag filc-szőnyegnél a nedves évszakban igen gyakori a páralecsapódás. Ez ellen, illetve ennek ártalmai ellen oly módon tanácsos védekezni, hogy gyakran biztosítsuk a filc szellőzését, a gumilap törlését, szárítgatását. Saját tapasztalatomból ajánlom, hogy a téli hónapokra még egy külön szőnyegréteget — egyszerű rongydarabot — helyezzenek el a kocsi padlózatán, és azt időnként tegyék ki és száraz állapotban tegyék újból vissza.

Ez is olyan tanács, amely nem olvasható a gyári kezelési utasításban, de én a továbbiakban is igyekszem olyan tennivalókról beszélni, amelyeket eddig a Trabanttal kapcsolatban nemigen foglaltak írásba. Így például a kocsi belső védelmére ajánlom, hogy nyissuk ki az ajtókat, a küszöb mögötti részen emeljük fel a szőnyeget, vegyük ki az ott található két műanyagdugót. A furaton át töltsünk be olajat és ha ezt évente kétszer megtesszük, igen hasznos védelmet biztosítunk. Akik azonban felkeresik szer-



Különösen azok érdeklődnek arról, hogy milyen is a legújabb Trabant-modell két első ülése, akik arra számítanak, hogy hamarosan már a Trabant Super kocsikkal autózhatnak. Ezekről az ülésekről ugyan mutattunk már be képeket, közöltünk leírást, de ez a rajzsorozat jól tükrözi a támlaállítás valamennyi fázisát

vizünket, ettől a fáradságtól megkímélhetik magukat, mert rendszeresítjük ezt a szolgáltatást is.

Most pedig az *ajtózárakról* néhány szót. Ezek bizony télen befagyhatnak, különösen kocsimosás után. Ajánlatos tehát a mosás idejére lefedni a zárakat, de legjobb, ha azokat szilikonos olajjal fedjük be, mert akkor mínusz 40 fokig nem kell tartanunk a fagyveszélytől.

Úgy érzem, mindezek ellenére olyan tanácsot is kell adnunk, hogy mit tegyünk a befagyott zárral. Először is próbáljuk meg a közismert lehetőségek szerint óvatosan felmelegíteni, de ha így sem boldogulunk, nincs más hátra, mint a csomagtéren át belülről egy acélhuzal segítségével elérni a belső zárat.

De befagyhat a motorházfedél zárszerkezete is. Ha nem is könnyen, de lehet ezen is segíteni oly módon, hogy a fedél két szélét egyenletes nyomással megemeljük, és akkor hozzáférünk a szárnyas leszorító-csavarhoz. Előfordulhat az is, hogy a szívatóhuzal fagy be, amikor is az ott keletkezett jégréteget melegvíz, melegvizes rongy segítségével olvaszthatjuk ki.

Most pedig rátérnék a *karbantartási technológiára*, ismét hangsúlyozva, hogy ennek alapjai mind-mind olvashatók a kezelési utasításban. Így inkább azokról a hibákról beszélek, amelyek az előírás szerinti gondozás mellett is jelentkezhetnek, illetve szólok olyan vélt hibákról, amelyek a műhelyemberek előtt nem hibák.

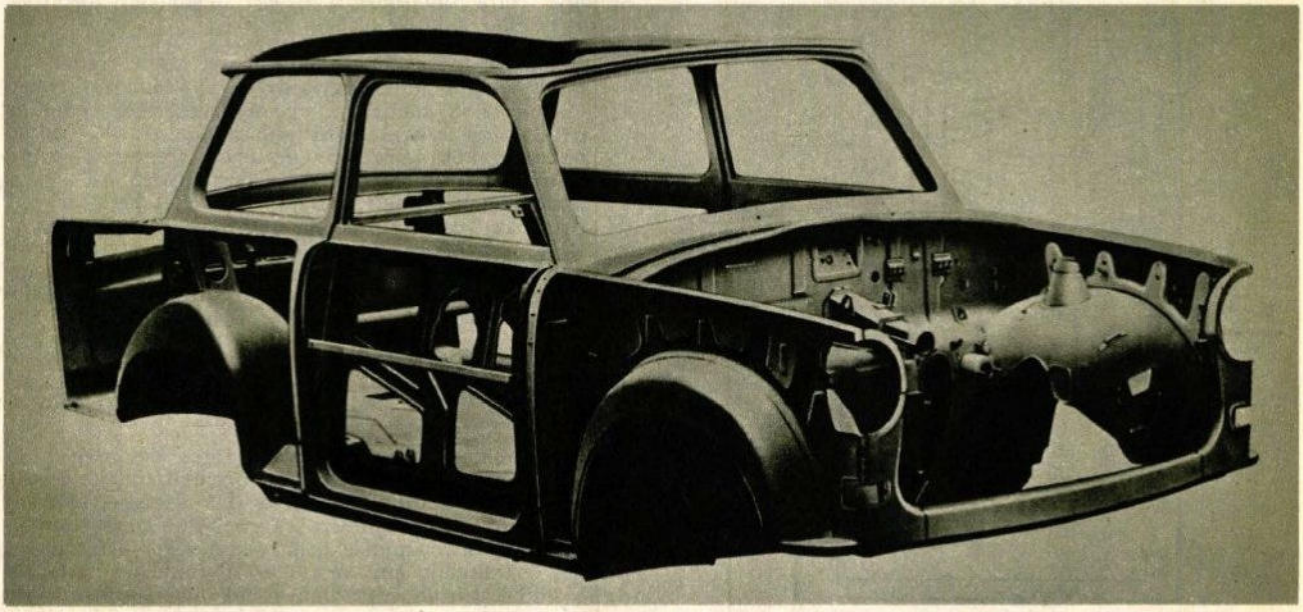
Ezekkel kapcsolatban érthető módon egy-egy esetben vitára is kerülhet sor az autótulajdonosok és a szerviz dolgozói között. Így például, ha valaki arról panaszkodik, arról ír feljegyzést a hibabejelentő lapra, hogy új kocsijánál valami fütyül, valami nyikorog, mi ugyan tudjuk, hogy ezt nem kellemes hallgatni — és aki kocsiban ülve hallja, joggal vár azonnali orvoslást —, mi ebben az esetben nem kezdünk szerelgetni. Tudjuk ugyanis, hogy egy tömítő simmerring adja a fütyülő hangot; de ez nem hiba, és később sem okoz műszaki károsodást. Ez a sivítás az új kocsival megtett egy-kétezer kilométer után megszűnik, teljesen felesleges lenne emiatt egy szerkezeti egységet szereléssel megbontani.

Ugyancsak jönnek hozzánk olyan panasszal, hogy a reggeli megindulást követően enyhébb fékezésnél a kerék „bekap", tehát valami komoly fékhibára gyanakszanak. Mondanom sem kell, hogy szervizünkben nemcsak a fékkel, a kormányszerkezettel, tehát nemcsak a biztonsági berendezésekkel kapcsolatos reklamációkat vesszük komolyan, de ebben az esetben mi nem esünk kétségbe. Jól tudjuk ugyanis, hogy az ilyen reggeli fékezési tünetek sem hibák. Ha ugyanis valaki kipróbálja, hogy egy-kétméteres, enyhe, érzékeny fékezés után már nem ismétlődik meg az úgynevezett „bekapás", saját maga is megnyugodva tapasztalja, hogy itt valóban szó sincs fékhibáról...

Azt is megértjük, hogy nyugtalanító érzés bármelyik Trabant-tulajdonosnak, ha például indulásnál, megállásnál a kocsi eleje felől valami koppanó hangot észlel. Ez bizony nem hallucinálás, hanem valószínűleg hézagolási különbözetekből adódik. Ilyenek előfordulhatnak a futómű-trapéz illesztéseinél, a rugóvillánál. Számolhatunk a szilent-blokk lazulásával, vagy — ritkább esetben — azzal, hogy a fenéklemez merevítése nem kielégítő. Ezek a koppanó hangok tehát minden esetben, mindenkit arra figyelmeztessenek, hogy nézessék meg a szervizben, honnan származik az ilyen hang.

Jönnek azután olyan panaszkodók, akik arról beszélnek, hogy indulásnál — főleg amikor első vagy második fokozatban húzatják a kocsit — a kormánykerék jobbra-balra kilengését érzik. Ezen is lehet, sőt azonnal kell is változtatni. Tapasztalataink szerint a meghajtó-csuklók kenetlensége, esetleg szoros illesztése okozza ezt a kétségtelenül veszélyes hibát. Azt is tapasztaltuk viszont, hogy egyszerű zsírzással megszüntethető ez a baj, ugyanakkor a csuklók kenetlensége azzal magyarázható, hogy sokan félnek a rendszeres zsírzástól, mondván, hogy akkor a fékbetétekhez is zsír kerül...

Panasztéma lehet az is, hogy kanyarodásnál erősen fütyülnek a gumik. Az esetek többségében azt állapítjuk meg, hogy a mellső futómű kerekeinek összetartásában van a hiba, ott kell visszaállítani a helyes értéket. Amikor pedig azt keressük, hogy miből adódott ez a rendellenesség, gyakran megtaláljuk a nyomát annak, hogy a járdaszegélynek ütközött a kerék, méghozzá olyan erővel, hogy a trapéz is elgörbült. Ezekután természetesen nem késhet a javítás, mert különben a gumik fognak igen rövid idő alatt tönkremenni.



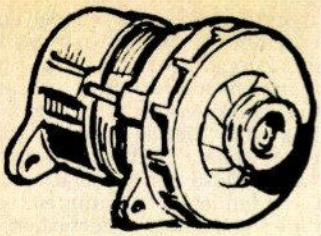
A gumik kopása egyébként pontosan jelzi azt is, ha a hátsó futóműnél van valamilyen rendellenesség. Ilyen esetekben is felismerhető az erőszakos külső hatás, amely megkívánja, hogy gondosan ellenőrizzük a hátsóagy-csapágyakat és az azokat védő gumisapkákat.

Akik pedig azt tapasztalják, hogy egy idő óta bizonytalanabb kocsijuk úttartása, általában azt a választ kapják szervizünktől, hogy a lengéscsillapítók romlottak el. Ezt dokumentálják ilyen esetekben a gumikon látható kagylós kopások is.

•

Szabó Sándor előadása nem csupán ezeket a jelenségeket ölelte fel, és szeretnénk még lapunkban is visszatérni néhány további Trabant-tanács ismertetésére.

Addig is vele együtt ajánljuk mind az új, mind a régi-régi Trabant-típusok gazdáinak, hogy ne restelljék időnként olvasgatni, tanulmányozni a gyári kezelési könyvet...

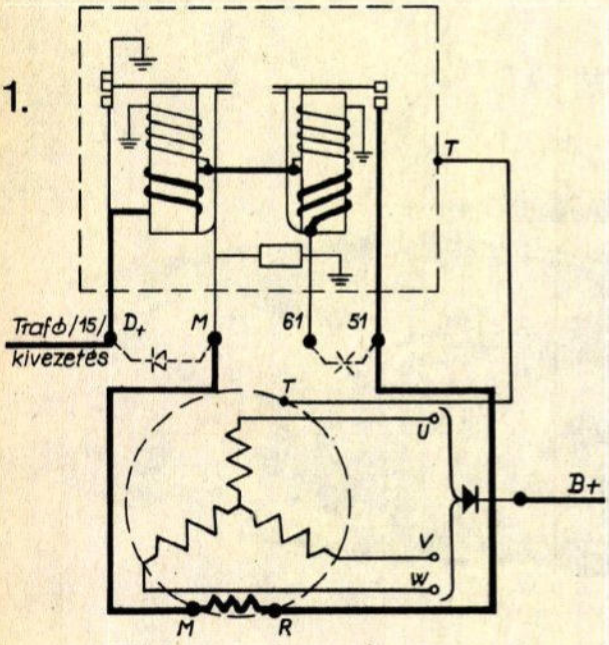


Váltakozó-áramú generátorhoz hagyományos szabályozó

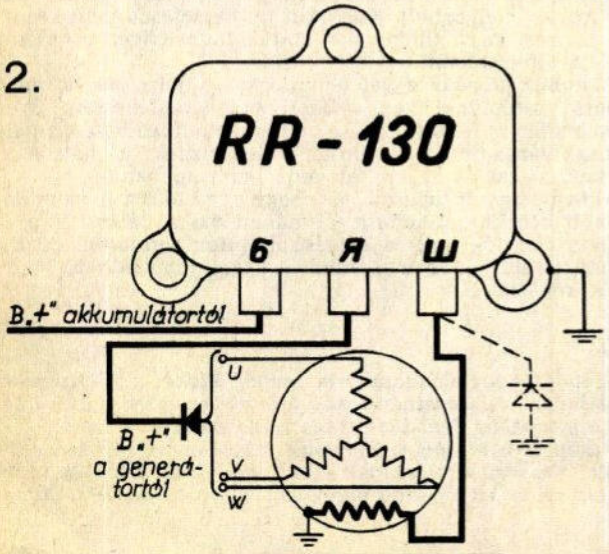
Teherautók és mezőgazdasági gépek üzembentartói panaszkodnak, hogy tanácstalanul állnak, ha a gépjármű váltakozó-áramú generátorához tartozó tranzisztoros szabályozó tönkremegy, és pótlás nem kapható. Örömmel adunk helyt ezért *Szilágyi Imre* pápai olvasónk ötletének, aki a Zil—130-as teherautón kétféle megoldásban is kipróbálta, hogy a generátor tranzisztoros szabályozóját hagyományos rezgőkapcsolós gyorsszabályozóval pótolja. Idézzük levelét:

„Pal feszültségszabályozóval próbáltam meg helyettesíteni először, a rajzon *(1. ábra)* feltüntetettt módon, a tranzisztoros szabályozót. *(A gerjesztés testelt keféjét szigetelte és kivezette a szabályozó M pontjához. — Szerk.)* Az áramkapcsoló feszítő rugóját meglazítva a szabályozó tökéletesen működött, simán beállítható volt a megfelelő feszültségértékre. A huzamos üzemeltetést is simán bírta."

1.



2.



A kísérlettel elért eredményt a következő kiegészítéssel adjuk tovább olvasóinknak esetleges felhasználás céljából. Javasoljuk a következőket:

1. Csak névleges 7, illetve 14 voltos generátorhoz kapcsoljanak hagyományos 6 voltos, illetve 12 voltos szabályozót. Ilyen alkalmazásra a kétérintkezős szabályozó üzembiztosabb, mint az egyérintkezős.

2. Az áramkapcsoló feszítőrugóját csak annyira lazítsuk, hogy a kapcsoló 6 voltnál zárja az érintkezőit.

3. Az ábrán a 61 és 51 jelzésű csatlakozások közé kössék be a töltésjelző lámpát. Teljesítménye 2 watt legyen. Így a rajta átfolyó áram már gerjeszti kis fordulatszámon a generátort, mielőtt a kapcsoló érintkezői még záródnának.

4. Az ábra D+ és M pontjai közé kössék be a szaggatva rajzolt diódát, amely nagy fordulatszámon leégéstől védi a szabályozó érintkezőit.

Szilágyi Imre olvasónk még egy megoldást közölt *(2. ábra)*, amihez a következőket írta:

„A generátor gerjesztésének kivezetéseit eredeti állapotban hagytam, vagyis az egyik szénkefe kivezetése testelve maradt, a másik kivezetését pedig az RR—130-as szovjet feszültségszabályozó „Ш" kivezetéséhez kötöttem. A generátorból elvezetett egyenirányított áramot a feszültségszabályozó „Я" csatlakozásához, az akkumulátor vezetékét pedig a „Б" (battéria) csatlakozáshoz kötöttem a szabályozón. Ezzel a bekötéssel ugyancsak tökéletesen működött a berendezés. Az áramkapcsoló azonban csak nagy fordulatszámon, a hagyományos dinamónak megfelelően (azaz 1500 fordulat körül) húzott be."

A közölteket azzal a kiegészítéssel adjuk tovább, hogy a szabályozó érintkezőinek védelme érdekében javasoljuk a szaggatva rajzolt dióda bekötését a feszültségszabályozó „Ш" csatlakozása és test közé.

Nyomatékosan felhívjuk olvasóink figyelmét arra, hogy a generátort csakis akkor szabad üzemeltetni, ha a szabályozó és az akkumulátor biztos érintkezéssel előzőleg össze van kötve a generátorral. Terheletlen gépet üzemeltetve ugyanis a fordulatszám növekedésekor a feszültség hirtelen emelkedik, ami veszélyezteti mind az egyenirányító diódákat a generátorban, mind magát a feszültségszabályozót. Ennek az a magyarázata, hogy a gépjárműveken használt váltakozó-áramú generátorok háromfázisú tekercselésének induktív ellenállása, áramkorlátozó nélkül határolja a kimenő áramerősséget akkor, ha a generátor terhelésre dolgozik.

A fentiekhez kiegészítésül megjegyezzük, hogy a hagyományos rezgőkapcsolós szabályozó az olvasónk által javasolt módon nem alkalmazható minden esetben. Az ábrákból is kitűnik, hogy csak olyan generátorok szabályozhatók ilyen kapcsolással, amelyek a gerjesztő áramot a szabályozón keresztül a saját állórészük háromfázisú tekercselésének egyenirányított áramából veszik. Más bekötési módot kell alkalmazni, ha a gerjesztéshez szükséges egyenáramot a generátorban elhelyezett három külön dióda szolgáltatja.

Az ilyen 7 és 14 voltos feszültségű generátorok kétérintkezős szabályozókkal, míg a kisteljesítményű, 28 volt névleges feszültségű generátorok egyérintkezős rezgőkapcsolós gyorsszabályozókkal működnek. A 28 voltos nagyteljesítményű váltakozó-áramú generátorokhoz kivétel nélkül tranzisztoros feszültségszabályozókat használnak. Váltakozó-áramú nagy teljesítmény vezérlésére a rezgőkapcsolós gyorsszabályozók nem alkalmasak.

Tömösy M. Jenő

Értekezlet a levegőben — látnivalók a földön...

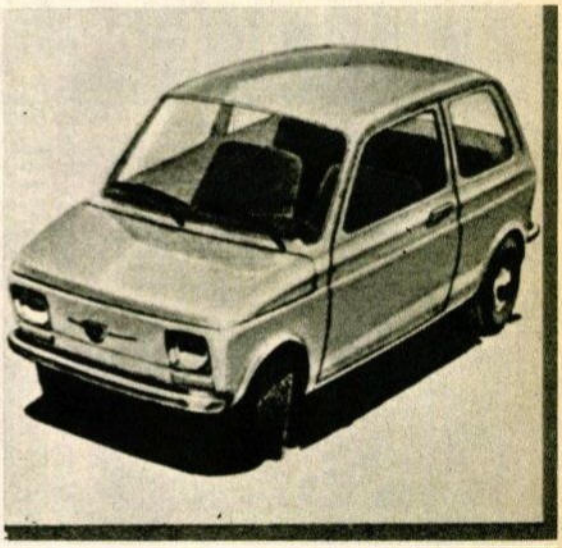


AZ INTERPRESS IPARI BIZOTTSÁGÁNAK MOSZKVAI TANÁCSKOZÁSA

Először a címsorok némi ellentmondását szeretném tisztázni. Ugyanis az itt szóba kerülő megbeszélésekre inkább a repülőgépeken került sor, bár a Szovjet Újságírók Autóklubjának meghívása úgy szólt, hogy Moszkvában tartják az *Interpress Ipari Bizottság*ának ülését. Ez a nemzetközi autós sajtószervezet — amely az Interpress Rallye-k hagyományos rendezésével lapunk olvasói előtt sem lehet már ismeretlen — nemcsak sportvonalon, hanem a közlekedésbiztonság, a turisztika és az autóipar körében is jelentős együttműködésre törekszik. Ennek jegyében hívták össze mindjárt az új év első napjaira — 1972. január 5—10. között — az Ipari Bizottságot alapító tagországok képviselőit. A szovjet autós, illetve közgazdász újságírókon kívül Csehszlovákiából *Emil Pauliny*, Lengyelországból *Sergiusz Klaczkow* — a bizottság elnöke — és *Jerzy Turzanski*, a Német Demokratikus Köztársaságból *Joachim Kretzschmar* kollégákkal találkozhattam most Moszkvában, mint magyar meghívott.

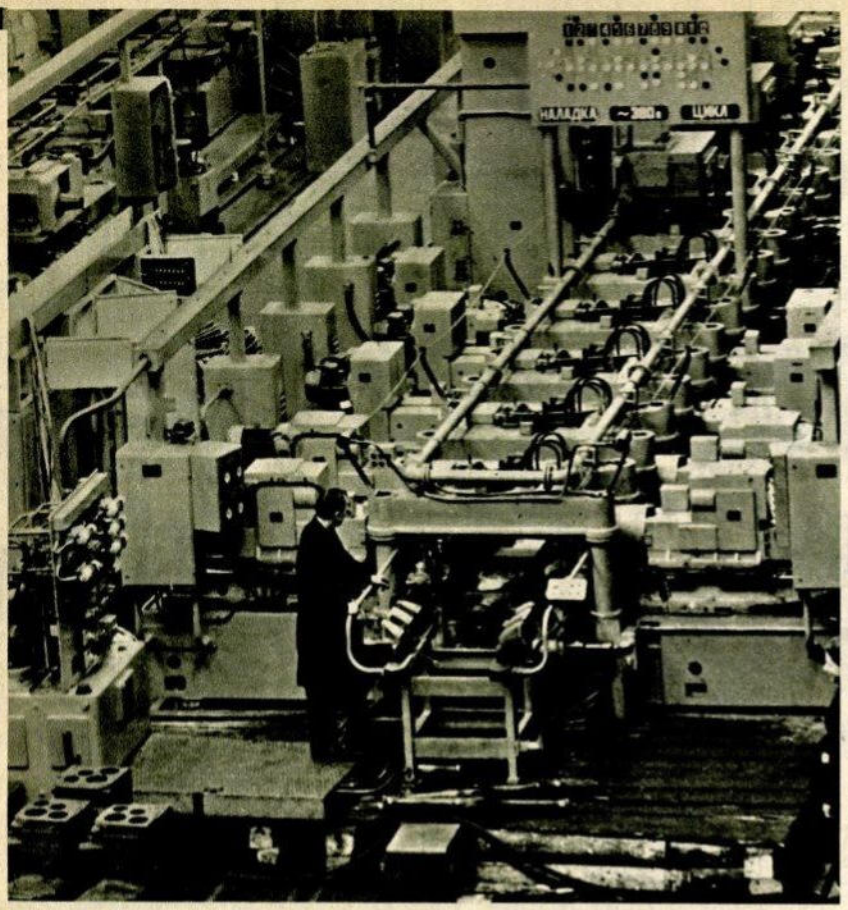
És mindjárt e csupán vázlatos beszámoló elején szeretném azt is tisztázni, hogy szovjet házigazdáink — a meghívás szövege alapján elképzelt több napos ülésezés nem túl csábító perspektívájával ellentétben — egy olyan mozgalmas, értékes, látványos programot állítottak össze, amely igazán külön köszönetre méltó meglepetés volt valamenynyiünk számára.

Már a kezdés, az Ipari Bizottság tagjainak első találkozása is nagy élményt adott. Erre ugyanis az *Avtoexport* vezérigazgatója, *Vladimir M. Petrov* irodájában került sor, és ott volt körünkben a *Szovjet Autóipari*



A városi áruszállítás korszerű megoldására tervezett, zaj és füst nélküli 60 km/óra sebességgel gördülő, 0,5 tonna hasznos terhelésű elektromobilok bemutató útja Moszkvában. Ezek a szovjet kísérleti villanyautók egyszeri feltöltéssel 80 kilométert tehetnek meg akkumulátorokkal, illetve egy tirisztoros átalakítóval. Rajzunk viszont nem a már ugyancsak kipróbálás alatt levő villanymotoros szovjet kiskocsit mutatja be, hanem az évenként 150 ezer autó előállítására tervezett Bielsko Bialában készülő új lengyel gyár modelljét. Ez nem más, mint az új licenc-szerződésben szereplő, Fiat—126 néven futó miniautó. A hírek szerint 1974-től készül a 330 cm hosszú, négyüléses, kéthengeres, léghűtéses, 600 cm³-es farmotorral szerkesztett modell. És még egy érdekesség a moszkvai anyagból: a Scserbinyin-testvérek által amatőr módon készített műanyag-karosszériás sportcoupé, Volga-motorral





Minél újabb, minél korszerűbb egy autógyár, annál kevesebb jól képzett szakember és annál több automatikus vagy félautomatikus gép, illetve gépsor jellemzi. A Volgai Autógyár óriási csarnokaihoz és termeléséhez képest a mai lehetőségek szerinti legjobb arányokat mutatja a gépesítés. A valóságban igen színes, végtelennek tűnő, párhuzamosan kígyózó szerelőszalagok mentén is viszonylag kevés munkást látunk a készülő autók tarka erdejében. Itt még a csupasz karosszériákkal találkozunk, de ahogyan halad a szalag, úgy építik be például a magyarországi Elzett-zárakat, az MMG-műszereket, illetve más szerelvényeket is a Zsigulikba, vagyis a Ladákba . . .



Minisztérium referense is. Mondanom sem kell, hogy így azután a legjobb forrásokból kaphattunk információkat az autóipar valamennyi ágazatának mai helyzetéről és a jövőre vonatkozó tervekről. Igen részletes tájékoztató hangzott el arról is, hogy milyen megosztás, milyen arányok szerint exportál ma a világ 76 országába személyautókat, buszokat és más járműveket a Szovjetunió, illetve milyen kooperáció, milyen kereskedelmi kapcsolatok alakultak ki több mint 200 külföldi partnerrel. Ugyancsak itt figyeltünk fel arra, hogy a nálunk is Zsigulinak mondott VAZ—2101-es modellt ebben az irodában vendéglátóink kizárólag *„Lada"* néven említették és az Avtoexport prospektusain, nyomtatványain sem láttuk a Zsiguli feliratot. Tény, hogy a tavalyi Tour D'Europe általunk természetesen Zsigulinak nevezett kocsijain, így a kategóriagyőztes autón is nagy betűkkel a LADA nevet olvashattuk. Akkor nemigen firtattuk ennek okát, magyarázatát, de most hivatalosan közölték velünk, hogy a világpiacon — ahol nagyon megnövekedett a Volga mentén gyártott modell iránti érdeklődés — már mindenütt VAZ—2101, illetve *Lada* néven szerepeltetik a Zsiguli-jelvényes kocsikat . . .

Nos, hogy hol, melyik nevet fogják megszokni, ez a kérdés napirenden volt Togliattiban, az új autógyárban is, ahová most ugyancsak eljutottak az Interpress-delegáció tagjai. És a címben jelzett értekezletünkre tulajdonképpen Moszkva és Kujbisev között, illetve ugyanezen az úton visszafelé került sor a 850—900 km/óra sebességű, 10 ezer méteres magasságot szerető repülőgép csendes, kényelmes kabinjában. Ahhoz ugyanis, hogy a szovjet fővárosból gyorsan jussunk Togliattiba, mintegy 1000 kilométert kell a levegőben megtenni, és Kujbisevtől — ahol a 23 millió kilowattos vízierőmű termeli az áramot — még egy órányi autózás van hátra a télies úton. Csakis így lehetett a programba illeszteni, hogy két rövid napot töltsünk abban a városban, abban a gyárban, ahol az idén már több mint 300 ezer Zsiguli, illetve a moszkvaiak szerint Lada nevű kocsi kerül ki.

Mi láthattuk mindkét futószalagot, láttuk az új 2102-es kombi első darabjait, és a most 53 000 embert foglalkoztató óriás gyár 31 éves exportigazgatója említést tett a várható 2103-as, a mostani típusnál több luxusberendezést tartalmazó új változatról is.

A többi autógyár új változatairól pedig Moszkvában a Szovjetunió Autóipari Tudományos Intézetében, a NAMI-ban hallottunk. Ott a világhírű kutatóintézet igazgatójával és vezető munkatársaival találkozhattunk. A következő évek várható újdonságairól mondták el, ami most elmondható volt, ismertetve azt is, hogy az öt szovjet autógyár hama-

rosan évi 1,2—1,3 millió személygépkocsit tud már előállítani!

De nemcsak a hagyományos személyautókról, hanem elektromobilokról, gázturbinás prototípusokról, a legújabb biztonsági konstrukciókról is kaptunk értékes tájékoztatást. Megismertük a most születő, az eddiginél tágasabb, száz lóerős motorral építhető Moszkvics jellemzőit, és a Volgához tervezett hathengeres V-motor paramétereit. Itt is igazán bőven volt téma, hiszen az új ötéves terv folyamán 45 új, illetve modernizált típus tömeggyártására készülnek fel...

Ám ne tessék azt hinni, hogy csak a szépről, a jóról, a pozitívumokról folyt a szó. Mint ahogy magyarázatot kaptunk arra, miért késik a V/6-os Volga-motor, terítékre kerültek a Volgai Autógyárral kötött kooperációk problémái is. És ma már aki például Magyarországról érkezik a szovjet autósok köreibe, nem csupán arról hallott, hogy nemrég került sor az 50 ezredik Ikarus autóbusz ünnepélyes átadására. Kölcsönösen vannak kérdések hiányzó alkatrészekről, a szervizek nem mindig dicsérhető munkájáról. Arról is, hogy a Togliattiban felépített évi 660 ezer autó előállítására méretezett, ragyogó autógyár tervszerű munkájában milyen fontossága van akárcsak egy ötkopejkás értékű kooperációs termék pontos szállításának, előírt minőségének...

A legnagyobb moszkvai szállítási vállalat igazgatója azokat a problémákat tárta fel, amelyek a ma 7,2 millió lakosú és naponta plusz 1 millió átutazót is számláló szovjet főváros közlekedésével függenek össze.

Az Ipari Bizottság ülésének keretében megismertük az új motorkerékpárok, versenykocsik modelljeit, valamint a tanácskozáson részt vevő szocialista országok aktuális járműipari terveit: a lengyel kiskocsi karakterét, a Trabant- és Wartburg-modellek továbbfejlesztésének lehetőségeit, a Szlovákiában épülő új autógyártól várható középkategóriájú típus jellemzőit.

Alkalmunk volt nemcsak a szovjet autós szaklapok — elsősorban a *Za Ruljom* — vezető munkatársaival, hanem az irodalmi élet szóvivőivel, a *„Lityeraturnaja Gazeta"* szerkesztőivel is találkozni, tőlük hallani a szocialista társadalomban élő emberek és az autó közötti új kapcsolatok hatását.

Most pedig, ha ismét megemlítem, hogy mindezekre az értékes találkozásokra, végeredményben január 5. és 9. között került sor, könnyen ki lehet számítani, hogy a tényleges bizottsági ülést jóformán csakis a repülőutak idején tarthattuk. Ez a tény viszont automatikusan adja, hogy az értekezletek rövidek legyenek, ugyanakkor biztosítja, hogy rövid idő alatt sokat lehessen látni, sok élményt tudjunk gyűjteni...

Liener György



APN és Za Ruljom felvételek

A jól ismert kép, mely azt hiszem mindenki számára csakis akkor tudja valódi értékét adni, ha nem csupán kép, hanem átélt valóság. És akik azt is tudják, hogy milyen rövid idő alatt, milyen gigászi munkával épült itt egy mesterségesen létesített tenger partjára egy új autóváros, azok igazán ünnepnek tartják minden egyes itteni autó születését. Márpedig itt gyorsan születnek az autók — a múlt évben 172 000 hagyta el a szalagot —, és a közeli utakra ilyen autóvonatokkal juttatják el a gyári új darabokat. Az elmúlt évben már 50 ezer került a népi demokratikus országokba...



MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

AZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁG KÉTNAPOS ÉRTEKEZLETE

A Magyar Természetbarát Szövetség Országos Motoros Bizottsága január 22—23-án tartotta meg évi Országos Értekezletét. A tanácskozáson részt vettek a Motoros Klubok vezetői, a megyei Balesetelhárítási Tanácsok titkárai, s a közgyűlés első napján képviseltette magát a KPM, a BM, az MTS, a SZOT, a Pannónia Motorkerékpárgyár, a Csepel Nagykereskedelmi Vállalat, az Autóklub, a Hungaroszerviz, és ott voltak az Országos és a Fővárosi Balesetelhárítási Tanács vezetői is.

Thuróczy Lajos, az MTSZ titkára köszöntötte a megjelenteket, majd **Marthy Gábor**, az MTS Tömegtestnevelési Csoportjának vezetője nyitotta meg az értekezletet.

Fuchs Imre, az OMB titkára beszámolójában emlékeztetett arra, hogy a magánmotorosok klubjai az MTSZ szervezeteinek keretében 1966-ban alakultak, alapvetően azzal a céllal, hogy az Autóklub hálózatához hasonlóan képviseljék a többszázezres motoros tábor érdekeit. A hatéves társadalmi munka eredményeként ma már ötvenhárom motoros szervezet működik az országban. Az OMB és a helyi klubok által rendezett hazai és külföldi túrák, országos és tájegységi találkozók évenként sokezer motorost mozgósítanak. A klubok egyre rendszeresebben foglalkoznak balesetelhárítási, műszaki, vezetéstechnikai továbbképzéssel, sok helyütt a megyei Balesetelhárítási Tanácsok, s a közlekedési rendőrség támogatását is igénybe veszik. Három megyében motorkerékpárvezetői tanfolyamokat rendeztek az OMB szakmai irányításával.

A fejlődésnek azonban számos akadálya van. Egyes megyei, városi TS-ek, természetbarát szakszövetségek, szakosztályok és különböző egyesületek a befogadáson kívüli nem nyújtanak kellő segítséget alapvető szervezési, elhelyezési gondok megoldásában. A mostoha körülményeknek tulajdonítható 14 kisebb motoros szervezet megszűnése. A Magyar Természetbarát Szövetség, felismerve a nagyarányú motorizáció hatását a turisztikára, hat éve patronálja a mozgalmat, lehetőségei azonban korlátozottak. Tekintettel a közlekedési koncepcióra, a közlekedés rohamos fejlődésére, a jövőben olyan — pénzügyi kihatásában is jelentős — műszaki, oktatási, balesetelhárítási, szolgáltatási követelmények állnak az OMB előtt, amelyeknek a jelenlegi kis apparátussal, elégtelen anyagi lehetőségekkel nem lehet eleget tenni.

Csak társadalmi erőfeszítésekre támaszkodva, mint eddig, nem lehet továbbfejleszteni az érdekképviseleti munkát. Az OMB titkára a szervezeti keretek megerősödését, hivatásos, főállású ügyintézők beállítását, s a közlekedési tárca korábbiakban kilátásba helyezett támogatásának konkretizálását jelölte meg többek között a továbblépés alapjaként.

Az említett változások sürgető szükségességét igazolta felszólalásában *Máté Sándor* rendőr őrnagy, a BM Közlekedési Csoportfőnökségének képviselője. Elmondta: 1971-ben az utakon több mint 667 ezer motoros közlekedett. A baleseti statisztika szomorú tényekre figyelmeztet. Tavaly a közutakon több mint 22 ezer személyi sérüléses baleset történt, 1527-en meghaltak, több mint tízezren súlyos, s több mint húszezren könnyebb sérülést szenvedtek. Az összes baleset 22%-át a motorosok okozták. A leggyakoribb ok a gyorshajtás, az elsőbbségi jog megsértése, a szabálytalan előzés és kanyarodás. A rendőr őrnagy e statisztika tükrében emelte ki a műszaki, vezetéstechnikai, Kresz-továbbképzésnek és az etikai nevelésnek a jelentőségét.

Leib Rudolf, a KBT képviselője elmondta, a megyei Balesetelhárítási Tanácsoknak és a motoros kluboknak rendszeres együttműködést kell kialakítani. A fővárosi motoros mozgalmat évek óta támogató FKBT titkárságának vezetője, *Wágner Miklós* hangsúlyozta: a szervezett motoros mozgalom fontos politikai, társadalmi üggyé vált. A hivatalos szervek támogatásával a jórészt fiatalokat tömörítő motoros tábort fel kell készíteni a gyors ütemben növekvő forgalomra. Az FKBT most újabb nagyszabású motoros Kresz-vetélkedőt rendez, amelynek döntőjét májusban a verőcei Országos Motoros Találkozón tartják meg.

A vita során a Motoros Klubok vezetői ismertették eddigi balesetelhárítási, oktatási és továbbképzési munkájuk eredményeit és gondjait, számos javaslatot tettek a fejlesztés érdekében. A megyei Balesetelhárítási Tanácsok titkárai a jövőt illetően fokozott támogatásukról biztosították a motoros szervezeteket. Ezt követően a motorosok mozgalmát eddig is támogató társszervek vezető képviselői ajánlottak fel további, konkrét, hathatós támogatást. Így *Kardos Gyula*, a Hungaroszerviz elnöke munkadíjkedvezményben részesíti a szervezett motorosokat. *Nagy István*, a Csepel Nagykereskedelmi V. igazgatója a vállalat szakembereinek tanácsadó szolgáltatását ezentúl is biztosítja, és megígérte, hogy kereskedelmi hálózatukon keresztül is támogatást nyújtanak a Motoros Kluboknak. A Csepeli Motorkerékpárgyár képviselője, *Nagy László*, elmondta: a gyár idén 15 ezer forint értékű alkatrészt ajánl fel a balesetmegelőzést szolgáló motoros vetélkedők legjobb helyezettjei jutalmazására.

A motoros szervezetek 1972. évi munkaterveinek megvitatása után az OMB által meghirdetett diafilm-pályázat három legjobb résztvevője, *Berentés Tamás*, *Udvari Ferenc* és *Domnanovich Tamás* mutatta be diasorozatát.

A tanácskozás másnapján a motoros klubok, szakosztályok és csoportok képviselői főképpen szervezési kérdésekkel foglalkoztak, különös tekintettel azokra az akadályokra, amelyek ma még gátolják a mozgalom kiszélesedését.

Fuchs Imre, az OMB titkára ezután összegezte a kétnapi tanácskozás mérlegét. Mint mondotta, az ország különböző részéből megjelent motoros képviselők és az érdekelt társszervek tapasztalatcseréje rendkívül hasznosnak bizonnyult, s ez remélhetőleg lendületet ad a mozgalom fejlesztésének. A sok időszerű problémát és javaslatot egyaránt felvető felszólalásokban a társadalmi munkások egészséges türelmetlensége tükröződött. Az OMB feladatának tekinti, hogy összehangolja a helyi és országos szervezeti érdekeket; mindez azonban a megígért támogatások mértékének függvénye is. Köszönetet mondott a társadalmi aktivisták önzetlen, az egész motoros tábor érdekeit szem előtt tartó értékes munkájáért, és kérte, hogy a továbbiakban is segítsék a szervezett motorosok mozgalmát.

Ezt követően *Székely Miklós*, az MTSZ főtitkára értékelte a tanácskozást. Annak megállapítása mellett, hogy a jelenlevők hasznos munkát végeztek, felhívta a figyelmet a még kiaknázatlan belső szervezési lehetőségekre. Hangsúlyozta: a közérdekű tevékenységben sem az OMB, sem az MTSZ, sem az MTS nem maradhat magára. A kormányzati intézkedések tág teret adnak arra, hogy a megnövekedett szabad idő hasznos és kulturált eltöltésének szervezését, a tömeg-testnevelési mozgalom fejlesztését számos szerv tekintse feladatának. Ezt a közérdekű tevékenységet csak széles körű együttműködéssel lehet eredményesen végezni. S ezeknek a feladatoknak megoldásában a főtitkár az MTSZ további támogatását ígérte.



A tanácskozás Elnökségében az MTS, a KPM, a BM, az OKBT az MTSZ és az OMB képviselői



A HUNGÁRIA TÚRAMOTOROS KLUB HÍREI

Klubest, tagfelvétel és motorkerékpárvezetői tanfolyamra jelentkezés minden szerdán, V., Rosenberg házaspár u. 1. alatt 17.30—20 óra között. A klubestek programja:

Február 9-én: A „Kamerával külföldi tájakon" sorozat hetedik előadása: Jugoszláviai diaképek a FIM Rallye helyszínéről.

Február 16-án: Az akkumulátorok használata és karbantartása.

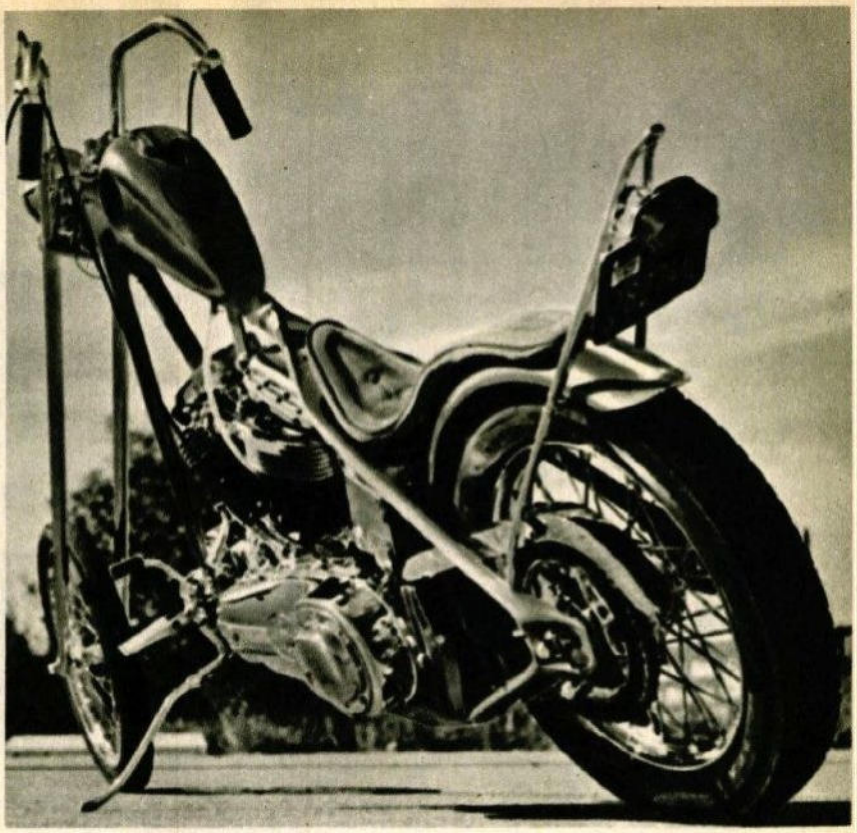
Február 23-án: Ruzsai József többszörös magyar és nemzetközi bajnok motoros élménybeszámolójának második része diavetítéssel.

A klubesteken vendégeket is szívesen lát a vezetőség.









EASY RIDER

A fenti képsorozaton Dick Bullock kaszkadőrt (veszélyes helyzeteket eljátszó artistát) látjuk, aki egy filmjelenet alkalmával, mint versenyző (80), egy félelmetesnek tűnő bukást mutat be. Az első képen megemeli a villát, és a rögzítetlen kerék önállósítja magát. A következő képen már mindketten hanyatt esnek, a kerék éppen kirepül (balról) a képből; végül a rajtszám is elhagyja a helyét, és mindhárman külön folytatják útjukat . . .

A jobb felső képen: magasan hordja az „orrát" a Chopper, amely nemcsak „ortopéd" alakjával tűnik fel, hanem azzal is, hogy első kerekén nincsen fék, továbbá hátul — általában — nem rugózott

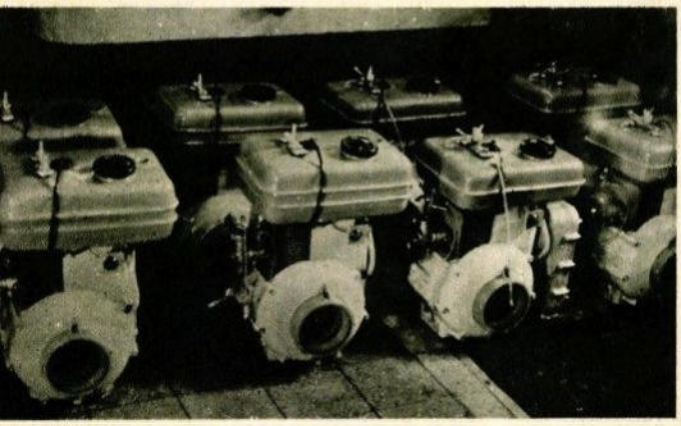
Valóban szelíd motorosok a híres Easy Rider című amerikai film hősei, helyesebben mondva szenvedő hősei. A hazai ifjúságot is meghódította Peter Fonda és Denis Hopper, akik ugyan semmiféle motorosbravúrral nem kápráztatták el a magyar motorosokat, mégis megszerettették magukat.

A film méltatása nem a mi feladatunk, az arra hivatott bírálók egyhangúan megdicsérték ezt az elgondolkoztató amerikai életképet. Mi és a benzinnel beoltott nézők azonban valahogy másképpen követtük a lassan hömpölygő történetet, és szemünk retinájával megpróbáltuk rögzíteni a két főszereplő motorkerékpárját és motorozását.

Nemcsak nálunk, hanem világrészünkön se tud híveket toborozni az USA-ban olyannyira népszerű, „chopper"-nek nevezett ortopéd motorkerékpár. Lehet, hogy a nyílegyenes, unalmasan hosszú autópályán beválnak ezek a zsiráfnyakú motorkerékpárok, mert az ilyen kormányszög-állású vázak nagyon jól tartják az utat, stabilok; de annál nehezebb velük a kanyarodás. Aki jobban odafigyelt, az láthatta, hogy a lassúbb tempónál, az irányváltásnál a földre kerültek a lábak, különösen Peter Fonda kényszerült erre, mert az ő Harley-jének hosszabb a villája.

A film végén, amikor a motorosok szomorú sorsa beteljesedik, olyan élethűen látjuk a szerencsétlenséget, a bukást, mintha valóban így esett volna el Denis Hopper. Nos, a bukás kockáról kockára igaz, csak nem a művész ült a nyeregben, hanem valamelyik motoros artista, akinek az ilyen bukfenc meg sem kottyan . . .

Ez is Amerika.

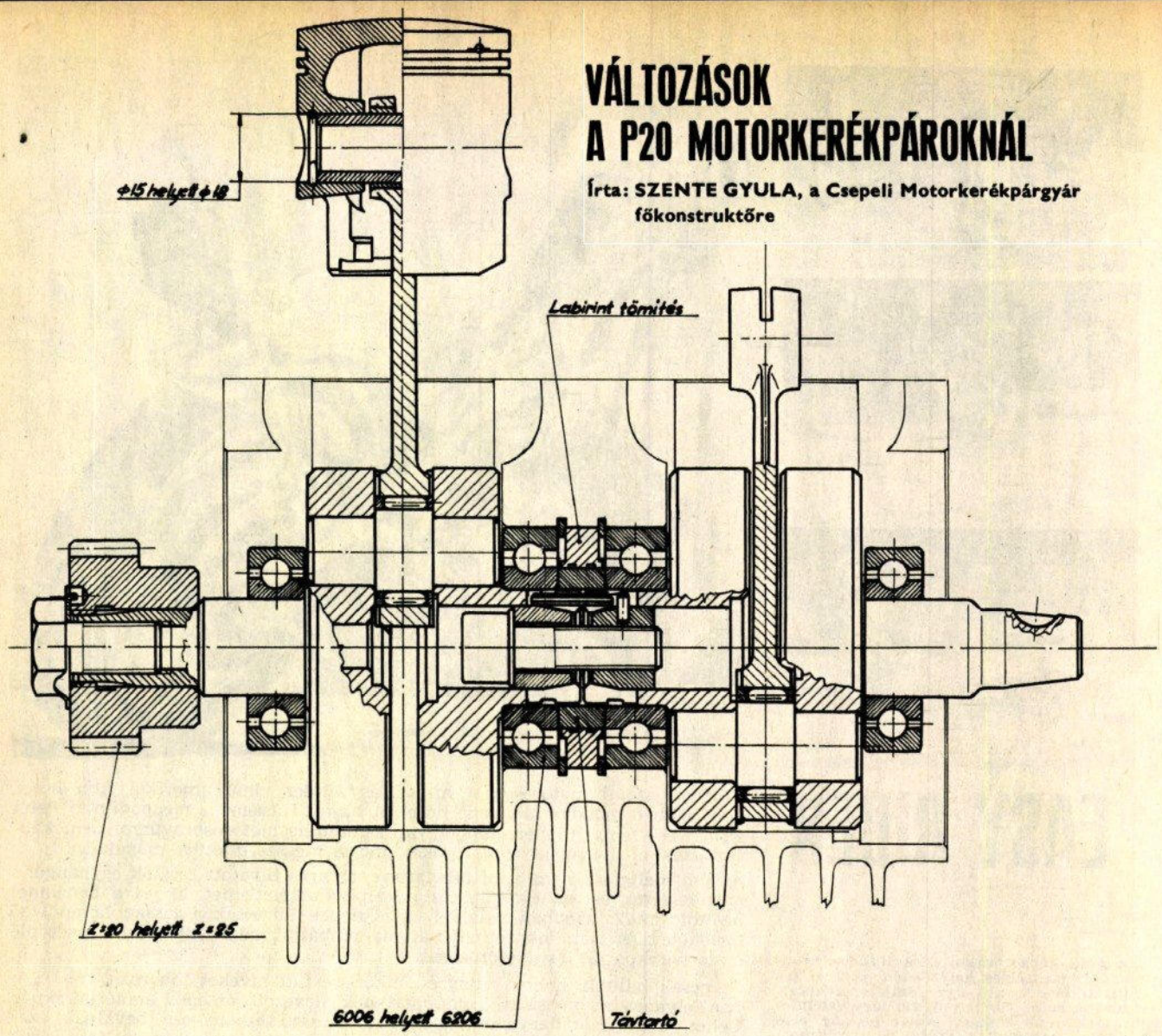


MOTORKERÉKPÁRBÓL KERTI TRAKTOR

Hosszas nekigyűrkőzés után végre elkészült a Csepeli Motorkerékpárgyárban az első kisebb sorozat stabilmotor, amelyet a jól bevált T-modellből alakítottak ki. Ez a turbóhűtéses, 250 kcm-es motor 5000 fordulaton 12 lóerőt termel, és ez a teljesítmény ebben a kategóriában jelentősnek számít. Mind az iparban, mind a mezőgazdaságban jól alkalmazható kisebb gépek meghajtására, áramfejlesztő üzemeltetéséhez, vízszivattyúzáshoz és még számtalan egyéb célra. Üzeme gazdaságos és nem zajos. A csepeliek konstrukciós osztályán, a Mezőgépfejlesztő Intézettel együttműködve dolgoznak már — e motor alkalmazásával — egy ügyes kerti traktor szerkesztésén, és szerintük még ez évben elkészül ennek a nagyon hiányolt cikknek a mintapéldánya.

VÁLTOZÁSOK A P20 MOTORKERÉKPÁROKNÁL

Írta: SZENTE GYULA, a Csepeli Motorkerékpárgyár főkonstruktőre



Az elmúlt évben a Csepeli Motorkerékpárgyár a P20 típusú, 250 cm³-es motorkerékpárnál az üzembiztonság, élettartamnövelés, minőségjavítás érdekében több módosítást vezetett be. Ezek a módosítások elsősorban a motorblokkra vonatkoznak.

Az utóbbi időben az Autó-Motor szerkesztőségéhez az olvasóktól több levél érkezett, melyekben a változások után érdeklődnek, és főleg az a probléma foglalkoztatja őket, hogy ezeket a módosításokat régebbi gyártású motorkerékpárjaikon át lehet-e vezetni, és ha igen, milyen alkatrészek cseréje válik szükségessé.

A levélírók és a többi P20-tulajdonos tájékoztatására a következőkben felsoroljuk a változásokat, és ismertetjük, hogy mely alkatrészek csereszabatosak, melyeknél szükséges módosítás, illetve alkatrészcsere.

Forgattyústengely és motorház

Az ábrán a P20 forgattyústengelye látható.

A csapágyazás élettartamának növelése érdekében megerősítettük a két középső csapágyat. A régi, 6006 számú, ϕ 30 × ϕ 55 × 13 méretű csapágy helyett a 6206 számú, ϕ 30 × ∅ 62 × 16 méretű csapágyat alkalmazzuk. A méretek mutatják, hogy a külső átmérő növekedése mellett a csapágy szélességi mérete is nagyobb lett.

A 14 070 sz. labirint-tömítőgyűrű szélességi mérete csökkent, külső átmérője növekedett és 14 029 számon mint új alkatrész került a kereskedelmi forgalomba.

A 14 071 sz. távtartó szélességi mérete keskenyebb lett, és a 14 086 új számot kapta.

Ugyancsak megváltozott a motorházba szerelt két seegergyűrű, amelyek névleges átmérője 55 helyett 62 lett. A változással együtt értelemszerűen a motorházcsapágy furatátmérője is módosul, ϕ 55-ről ∅ 62-re. Ez azt jelenti, hogy a régi motorházba az új forgattyústengely-csapágyazás nem szerelhető be. A csapágyazást régi motoroknál tehát csak új forgattyúház vásárlásával lehet megerősíteni.

A régi forgattyústengely új motorházba a csapágyak, a labirint-tömítőgyűrű, a távtartó-gyűrű és a seegergyűrű cseréjével beszerelhető.

A dugattyú és a hajtókar kisszem-csapágyának élettartamnövelése érdekében módosítottuk a 14 054 sz. ∅ 15-ös dugattyúcsapszeget 14 416 sz. ϕ 18-ra. Ezzel a módosítással egyidejűleg megváltozott a 14 051 sz. dugattyú, 14 415 számra. A régi dugattyúhoz képest változás csak a dugattyúcsapszeg furatátmérőjében van.

Ugyancsak megváltozott a 14 055 sz. dugattyúcsapszeg-biztosító gyűrű, helyette a T5 típusú motorkerékpárhoz is alkalmazott, 167 367 sz. biztosítógyűrű szerelhető.

Megváltozik egyúttal a 14 065 sz. ∅ 15 furatú hajtókarpersely, a 14 419 sz. ϕ 18 furatú perselyre.

Változik a 14 064/1 sz. hajtókar, helyette a 14 417 sz. hajtókart alkalmazzuk.

Az új hajtókarral, csapszeggel és dugattyúval szerelt forgattyústengely a régi motorblokkba is beépíthető, a motorház és a hengerek cseréje nélkül.

(Folytatjuk)

A volánnál: DR. LŐRINCZE LAJOS



Kereken 20 évvel ezelőtt hangzott el a Rádióban az első „Édes anyanyelvünk" adása, és azóta mintegy ezerszer hallhattuk a magyar nyelv elhivatott kertészét, a szép beszéd apostolát, *Lőrincze Lajos* professzort, a Magyar Tudományos Akadémia Nyelvtudományi Intézetének tudományos tanácsadóját.

— Az „autózás" örömét gyermekkoromban két összekapcsolt taligával ismertem meg. Az elsőt lábunkkal irányítottuk, a másikon ültünk, s így ereszkedtünk le a domboldalon.

Az volt az álmunk, hogy járművünk országúton, hegyen-völgyön továbbmegy velünk, s bejárjuk a világot... Egyik kis barátom (ma juhász egy téeszben) váltig erősködött, hogy át lehet alakítani kocsinkat „magánjáróvá"; ő már tudja is, hogyan, csak egy „csillagkerék" kellene hozzá... Vajon megvan-e már az a csillagkerék?

A taliga és az autó között egy használt kerékpárt mondhattam magaménak. Tanársegéd koromban vettem egyik nyelvész barátomtól. (Ő is használtan szerezte.)

Tulajdonképpen autóvásárlásra sohasem gondoltam igazán. Féltem a vele járó gondoktól. Meg nem is bíztam eléggé technikai képességemben.

Amikor aztán megkaptam az Állami Díjat, megvettem az autómat. Mit tagadjam, kezdetben csak a félelem volt az útitársam. Szinte fáradtnak éreztem magam, amikor kiléptem a kocsiból. De amikor, nem is hosszú idő után, összebarátkoztam a VW-vel, a forgalommal, a vezetés fogásaival, magam is rájöttem az autózás örömeire.

Óvatosan, kíméletesen és nyugodtan vezetek. „Menj, jóember!..." gondolom, amikor a másik autó elhúz mellettem. Nem akarom bosszankodással elrontani az autózás adta örömet. Valószínűleg magam is okozok másoknak bosszúságot, s ha rámförmednek, lehetőleg csendesen válaszolok, s ez legtöbbször a másik felet is lecsendesíti. Úgy vélem, ma még önzők és erőszakosak vagyunk a közlekedésben. Sokan még nagyon a hatalom birtokában érzik magukat a volánnál. Vannak, akik nehezen fegyelmezik magukat; úgy gondolom, javítana a közlekedési erkölcsökön, ha a visszaeső szabálytalankodókat, az erőszakoskodókat szigorúbban bírságolnák.

Van-e hobbym? Van. A munkám. Aztán néha lejutok a balatoni telkemre, ahol szeretek ásogatni, kapálgatni, szagos füveket ültetni. De szinte minden időmet elfoglalja a munkám; viszont ez az örömöm is. Mint látja, az asztalomon halomban állnak a nyelvi kérdéseket hozó levelek. (És a sokszorosan kitüntetett címzetes egyetemi tanár sorra megadja a választ a hozzá fordulóknak. Egy világtalan asszony magnószalagra mondta kérdéseit, és erre kérte a választ. Még „szerencse", hogy a tanár úr gyenge alvó, ezért az éjszakai órákban is tud dolgozni.)

Sok szép utat tettem már. A nyáron például Erdélyben csatangoltunk.

A leghangulatosabb autós emlékemet egy jugoszláviai úttal kapcsolatban őrzöm. Ősz volt, és egyedül utaztam. Hogy a táj szépségében maradéktalanul gyönyörködhessem, az út szélén többször is megállítottam a kocsit, kinyitottam a jobb oldali ajtót, lábam kilógatva átültem a másik ülésbe, szemlélődtem és körém közül falatoztam. Úgy éreztem magam, mintha egy szekér oldalában ültem volna...

Látja, milyen az élet. Gyerekkori vágyaimból sok mindent megvalósíthatnék, de... Vehetnék riasztópisztolyt, amelyre nagyon vágytam, de nem volt rá pénzem. Ma már jobban szeretem a csendet... Jó fűszeres kolbász, füstölt sonka is akadna (hogy kívántam gyermekkoromban!), de nem bírja a gyomrom. A „magánjáró" azonban meglett! Örülök is neki.

•

Rendhagyó módon nem a szokásos kérdésekre kértünk választ a professzor úrtól, hanem olyan kérdéseket tettünk fel, amelyekre leginkább dr. Lőrincze Lajos tudja megadni a helyes választ.

1. *a)* Rallye — *b)* Rally — *c)* Ralli — *d)* Relli.

A *c)* alatti szót javaslom, írjuk és ejtsük is így, ha már magyarul nem mondjuk. A *csillagtúra* nem vált be?

2. *a)* Camping — *b)* Kemping — *c)* Sátortábor.

A camping helyett okvetlenül a magyaros írásmódot ajánlanám, ejtés szerint: *kemping*. De nem mondanék le a *sátortábor*-ról sem!

3. *a)* Diesel-motor — *b)* Dieselmotor — *c)* Dízelmotor.

A szabályzat szerint ma az *a)* szerintit használjuk. Valószínű azonban, hogy hamarosan a *c)* alatti *dízelmotor* lesz általános.

4. *a)* Bowden — *b)* Bovden — *c)* Bauden.

Írjuk és ejtsük is a *b)* szerint, bár az „eredeti" kiejtés nem ez; de megtörtént már egyéb idegen szavakkal is, hogy megváltoztak nyelvünkben!

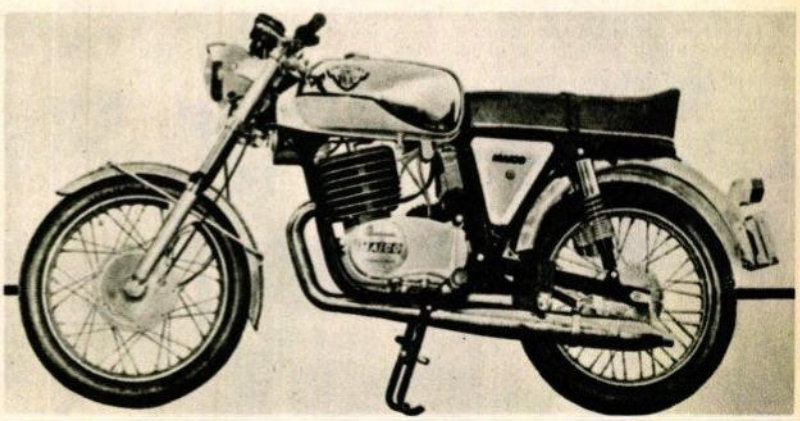
5. *a)* Stress — *b)* Sztressz — *c)* Stressz.

A magam részéről a *c)* megoldást javasolnám.

6. *a)* Licenc — *b)* Liszenc — *c)* Liszensz — *d)* Licensz.

Az *a)* szerint tartanám helyesnek.

BIKAERŐS 250-ES



Elsősorban az üzleti lehetőség adta az ötletet a Maico-konstruktőrök számára, hogy ellensúlyozzák az NSZK-ban a gyors, sportos 250-es japán motorok egyeduralmát. A Maico 125-ös, forgótárcsás versenymotorja jól vált be, ezért ennek forgattyúsházát felhasználva ráhúztak egy 250 kcm-es hengert, amely, a főtengelyen mérve 32 lóerőt adott le, majd beépítették a 125-ös vázba. A mérlegen 100 kilónál alig valamivel többet mértek. Az 54×76 furat-löketű motor 10 000-ig tud „forogni". Nagyszerűen gyorsul és végsebessége ideális körülmények között 140 km/óra felett van

Olvasóink írják — Olvasóink írják

Több mint 20 éve vagyok autós, jelenleg Skoda Octaviával közlekedem. Budapesten jártam, és az egyik kereszteződésben, amikor a jelzőlámpa zöldre fordult és indulni akartam, a kocsim aljáról csattanás hallatszott, majd indulás helyett a motor felbőgött, de a kocsi helybenállva maradt. Nyilvánvaló, hogy a hajtóműben következett be valahol olyan törés, amely miatt nem lehet továbbmenni.

A kocsit egy mellékutcában sikerült úgy elhelyezni, hogy a forgalmat nem akadályozta. Mindez szeptember 29-én, délután 3 órakor történt.

Mint régi klubtag, első dolgom volt, az Autóklubot felhívni, ahol azt a felvilágosítást nyertem, hogy segélykocsit ugyan ki tudnak küldeni este 20 óra után, de előre is biztosítanak afelől, hogy ennek semmi értelme sincs, mert ilyen hibánál segítséget nyújtani nem tudnak, a Klubnak vontatójárműve nincs, ezért forduljak az Autómentőhöz. Az Autómentőnél igen udvariasan közölték velem, hogy a legjobb esetben éjféltájban tudnak küldeni vontatójárművet, és arra a kérdésemre, hogy hová fogják bevontatni kocsimat, ugyancsak igen udvariasan közölték: ahová én óhajtom.

A budapesti AFIT-listán egyetlen cég nevezi magát Skoda-szerviznek, ezért ezt hívtam fel telefonon. Itt is részletesen kikérdeztek, majd közölték, hogy állnak rendelkezésemre október 24-én reggel 6 órakor, ha akkorra a kocsit odaszállítom. Hiába közöltem velük, hogy vidéki vagyok, akinek még ma haza kellett volna utaznom, és foglalkozásomnál fogva is állandóan szükségem van kocsira. Kellő kioktatásban részesítettek, hogy náluk csak beütemezett javítások vannak, és ez a legközelebbi szabad kapacitású nap.

A történet befejező része már nem érdekes. Autós barátom bevontatott egy maszek mesterhez, aki azonnal nekilátott a kocsi kijavításához.

Azt hiszem, e rövid kis történetben igen sok tanulság található. Semmi esetre sem számíthat egy vidéki autós arra, hogy Budapesten, ahol az ország autós szerviz- és javítóhálózatának zöme működik, a legcsekélyebb segítséget is megkaphassa az erre illetékesektől, és amennyiben magánösszeköttetése nincs, hetekig várhat arra, míg kocsiját üzemképes állapotba hozzák. Nagyon kíváncsi volnék, hogy mindezekhez mi az Autóklub és az AFIT vezetőségének a véleménye.

DR. FARKAS LÁSZLÓ orvos
Győr IV., Vak Bottyán u. 3.





Úgy látszik, az AM szerkesztőségének és a parkolóhelyek szaporításában érdekelt állampolgároknak a zsörtölődései, javaslatai egyes hatósági, tanácsi embereknél éppen az ellenkező hatást váltják ki, mint ami kívánatos lenne.

Ezt a keserű véleményemet a csatolt két képpel támasztom alá, amelyek az Engels tér és József nádor tér közötti átjáróházat, az ún. Cziráky-udvart mutatják. Az egyik felvétel az Engels tér felől készült, a háttérben a József nádor-szobor látszik, a másik a József nádor tér felől mutatja az „udvart", a háttérben az Engels tér fái.

Ebben a közben 8—10 személyautó — forgalmat nem zavaró — parkolására van lehetőség. Így is volt ez évtizedek óta. (Közbevetőleg megjegyzem, hogy a köz két oldalán látható cölöpsort még az 1950-es évek elején állíttatta fel az V. kerületi Tanács, éppen az én javaslatomra. Akkor, mint lakóbizottsági elnök hívtam fel a figyelmet arra, hogy a nehéz teherautók alatt a pincefödém megsüllyedt. Ez a veszély azonban a könnyű személyautók miatt nem áll fenn, és ezért azóta is zavartalanul parkoltunk ott sokadmagammal.)

S most az átjárónak mindkét oldalán felállították a tiltó táblákat. Az ok iránti érdeklődésre azt a választ kaptuk: 1. A kerületi tanács néhány gépkocsijának nincsen hol parkolnia, és ezért azoknak helyet kellett teremteni. — 2. Az Engels téri sarkon levő zöldségüzlet rakodását nem lehet másképp megoldani.

Nyilvánvaló, hogy mindkét érv képtelenség. Az Engels tér bal oldalán ugyanis végig szabad megállni úgy, hogy a Tanács főbejárata előtt külön fenntartott hely van a Tanács kocsijai részére. A zöldségüzlet teherautója pedig az oszlopokig éppen úgy be tud állni, mint a személykocsik; vagy parkoljon, ha van hely, a járda mellett. (És zárójelben: a tilalom alól nem lehet kivétel a Tanács kocsija vagy a zöldséges teherautó sem!) Ez az elhamarkodott intézkedés a Cziráky-udvarban lakók nyolc személykocsijának éjjeli parkolásától vette el a lehetőséget. Ezzel szaporítják a zsúfoltságot a József nádor téren és a környező utcákban. De az intézkedés jogilag is vitatható. A Cziráky-udvart ugyanis a lakók (a házfelügyelők) takarítják, s a közvilágítása a házakhoz tartozik. Közterület-e ez az udvar? Van-e egyáltalán jogalap a táblák felállításához?

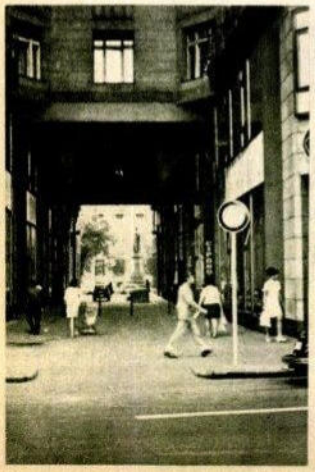
Mivel értelmetlen intézkedésről van szó, mi azóta is jó lelkiismerettel — bár a büntetéstől aggódva — továbbra is nyugodtan beállunk a tiltó táblák közé.

KARCZAG GÁBOR
Bp. V., Engels tér 3.

Olvastam egyik legutóbbi számukban az „Egri Képeslap" című cikket, és nagyon örültem annak, hogy ebben a különösen gazdag történelmi hagyományokat őrző városunkban gondot fordítanak a közlekedési jelzések, táblák egyértelmű kialakítására, elhelyezésére, ezzel is erősítve a közlekedési rendet és fegyelmet. Nem ünneprontóként, igazán segítőszándékkal én is beküldök két fotót az egri táblákról. Az egyik ezt a törekvést valóban aláhúzza, a másik azonban azt mutatja, hogy ott még tenni kell valamit.

A Dobó térre éles töréssel becsatlakozó kiemelt út vonalvezetését a mellékutcák felől igazán jól és szembetűnően mutatja a kiegészítő tábla ábrája. Még fővárosunk több hasonló helyén is hiányzik az ilyen. Amit azonban a helyismerettel nem rendelkezők furcsának tartanak, az nem más, mint Eger főutcáján a forgalmi sáv egészen sajátos — és félreérthető — kijelölése. Emiatt a torkolatnál széles, majd egyre keskenyedő utcán gyakorlatilag balra hajtás van érvényben. A helyzetet nehezíti és a járműveket állandó kígyózó manőverezésre kényszeríti a mindkét oldali parkolások rendezetlensége. (A legkritikusabb a helyzet a Tűzoltó utcai torkolatnál.)

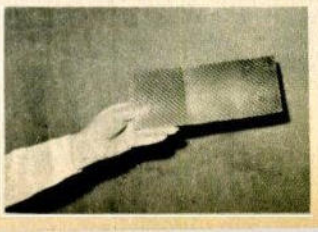
ISPÁN BARNABÁS
Bp. VIII., Práter u. 63.





Szeretném, ha ezt a mellékelt kis lemezt bemutatnák az AM-ben, hogy előnyeiről minél szélesebb körben tudomást szerezzenek. Egy barátomnál fedeztem fel, aki a lakásában levő vitrin belső díszítésére használta. Valójában akkor figyeltem fel erre az érdekes díszítő elemre, amikor a csillárt felgyújtották, s a ráeső sugarakat sziporkázva, szinte vakító fényerővel verte vissza. Kértem egy darabkát belőle, felszabdaltam, és a darabkákat a kocsim meglehetősen beteges fénynyel világító hátsó világítótestjeibe (az égők mögé) helyeztem. Azóta a hátsó égők megsokszorozódott fényerővel világítanak! Íme, a „látni és látszani" tétel egyik fontos követelményét fillérés anyaggal és némi ügyeskedéssel lehet kielégíteni. Ezt az úgynevezett golyómintás fólialemezt ugyanis az alumíniumszaküzletekben szinte fillérekért be lehet szerezni. És erre a célra is igazán érdemes!

PEÁK ISTVÁN
Bp. X., Dombhát u. 9.

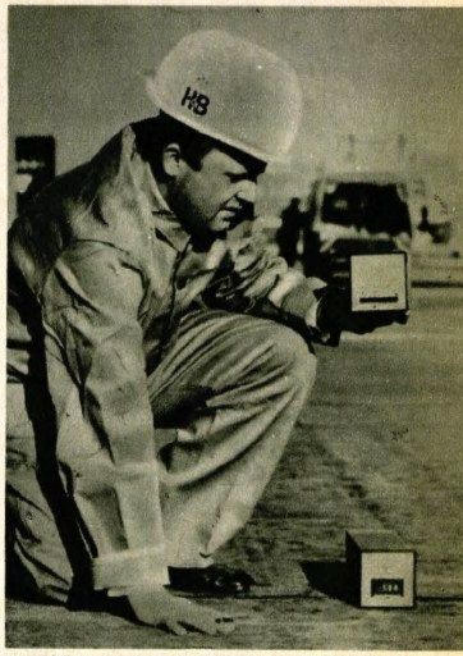


ÍRÁSBAN – KÉPBEN

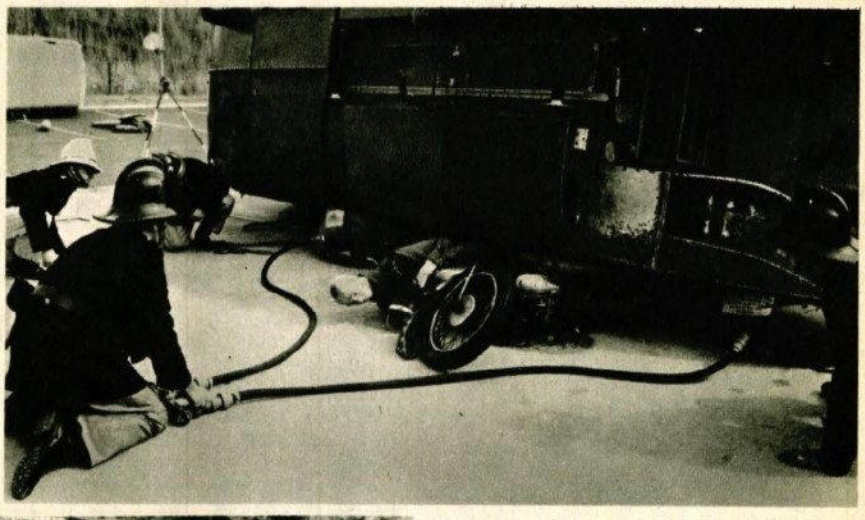


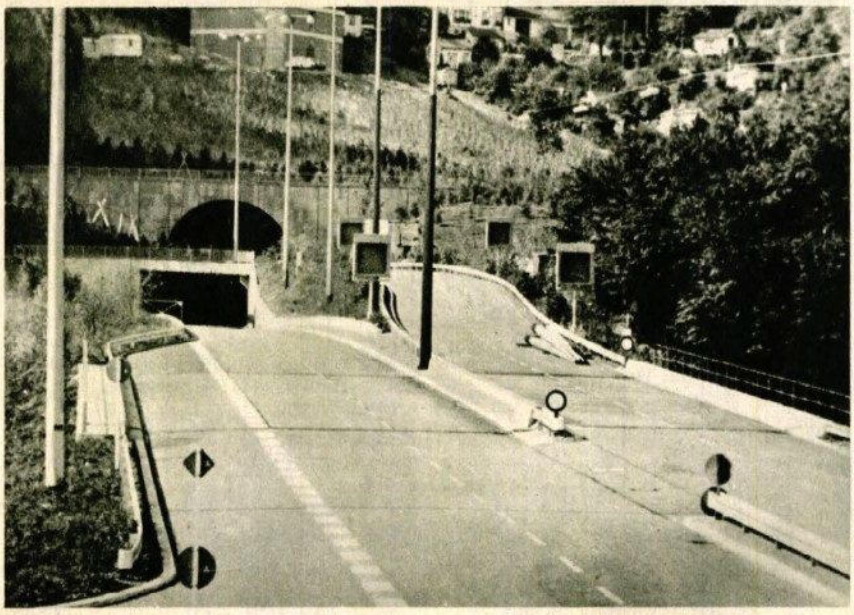
Érdekes bemutatót tartott Angliában a Leichester-Rutland-i rendőrség forgalombiztonsági szolgálata. Rájöttek ugyanis, hogy a fehér fényű jódlámpa, amelyet eredetileg a rendkívüli jó megvilágítást igénylő színes tévéfelvételekhez alkalmaztak, némi átalakítással az országúti baleseti helyszínelések alkalmával és egyéb különleges esetben az ő céljaikra is remekül megfelel. Ilyen megfontolások alapján került fel tehát — egyelőre kísérletképpen — ez a 90 lumen/watt teljesítményű jódlámpa-reflektor a Land Rover „tatjára". A külön erre a célra kialakított teleszkóp-rúd hat méter magasra emelheti a reflektort, amelynek foglalata — s ilyen módon természetesen a sugárkévéje is — a beépített elektromotor és a távvezérlésű kapcsoló révén meglehetősen széles körben irányítható. A jódlámpát a Land Roverbe külön felszerelt, kétütemű motorral hajtott generátor táplálja

Az NSZK autópályahálózatának hosszával (kereken 4200 km) összehasonlítva nem sokat nyom ugyan a latban a saarbrückeni határállomásnál megépített 150 méter hosszú útszakasz, — mégis forradalmi újítást jelent, mert ez az ország első fűthető autópályarésze. A két kis szabályozó műszer, amelyet a szakember itt éppen ellenőriz, gondoskodik tulajdonképpen arról, hogy a csaknem 200 négyzetméter alapterületű pálya, fagypont alá süllyedt hőmérsékletnél állandóan +1 Celsius fokon maradjon. Angol útépítők hasonló eljárásokkal már kitűnő tapasztalatokra tettek szert. Az NSZK-ban az első jégmentes kísérleti szakaszt ilyen úthálózattá szeretnék kifejleszteni

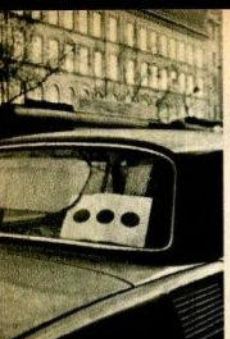


Megrázó baleset helyszínét idézi ez a fotó. Pedig ebben az esetben csupán ártalmatlan, ugyanakkor érdekes bemutatót örökít meg: a felborult tűzoltóautómatuzsálem alatt fekvő, motorost imitáló bábút sűrített levegővel felfújható műanyagzsákok révén mentik ki szorult helyzetéből. Az újfajta mentőeszközt egy magát nagyon találóan Survival (Túlélő) Ltd.-nek nevező angol cég gyártja és hozza forgalomba. Az új mentőeszközt emelő gyanánt kétségtelenül jobban és gyorsabban lehet alkalmazni a közlekedési balesetek alkalmával mint a hagyományos hévéreket. Kiváltképpen olyan esetben, amikor az emelésre szoruló jármű az árokba, vagy más rossz talajviszonyú helyre borult





Az NSZK-ban működik Európa első emeletes alagútja. Az 1043 méter hosszú wuppertali Kiesberg-alagút a Düsseldorf felé vezető közlekedési útvonalat, a Rajna és Ruhr gazdaságilag fontos vidékének egyik legfontosabb útvonalát tehermentesíti, és a Wuppertal—Düsseldorf közötti, egyébként 45 perces autóutat 15 percre csökkenti le. Hat évig tartott az alagút megépítése, amihez 135 000 köbméter sziklát kellett elmozdítani a helyéből. Ehhez összesen 90 000 kg robbanóanyagot használtak fel. A 45 millió márkába került alagút a legmodernebb biztonsági berendezésekkel van felszerelve: 64 detektor méri állandóan az áthaladó járművek sebességét. Amennyiben a tempójuk egy bizonyos minimum alá süllyed, húsz tv-kamera lép működésbe, és a wuppertáli rendőrség a képernyőn kísérheti figyelemmel az alagút forgalmát. Az alagutat igénybe vevő járműveket innen rádión keresztül mindenkor tájékoztatni lehet a közlekedés alakulásáról. Ha a forgalom leáll, egy jelzőberendezés automatikusan lezárja az alagút bejáratát. A szellőztetés is automatikus: mérőberendezéseket állítottak fel, amelyekkel pontosan ellenőrizni lehet a levegő széndioxid-tartalmát



Egyenrangú partnerek a „csendes" autóvezetők

A gépjárművezetői alkalmasság megállapításakor a szakértők általában a siketséget nem tartják kizáró oknak. (Az alkalmasság elbírálásánál azonban meg kell különböztetnünk azokat az eseteket, ahol a hallószervvel együtt az egyensúlyérzékelő szerv olyan módon vagy mértékben károsodik, hogy a rossz egyensúly-érzékelés miatt válik a siket alkalmatlanná a gépkocsivezetésre.)
Pennsylvániában kb. 3000 siket gépkocsivezető egyetlen halálos balesetet sem okozott egy év alatt. Más statisztikák szerint az ép hallásúak 3,9%-ban vesznek részt a balesetekben, a siketek pedig csak 0,14%-ban.
Magyarországon először 1967-ben tanultak autót vezetni a siketek. Az első tanfolyamon kilencen végeztek, közülük hat ma is vezet rendszeresen. Azóta még 50 siket kapott jogosítványt, túlnyomó többségük rendszeresen vezet, balesetet nem okoztak.

Tehát a hazai tapasztalatok is azt bizonyítják, hogy a siketek legalább olyan megbízható gépjárművezetők, mint az éphallásúak. A kísérletek sora és a gyakorlat is azt mutatja, hogy a hallásérzékelés jelentősége a közúti közlekedésben nem elsőrendű. Közismert: ha valaki valamilyen érzékszervi fogyatékosságban szenved (siket, vak stb.), az ép érzékszervek átveszik a sérült érzékszerv feladatainak egy részét, és a szélesebb körű, alaposabb begyakorlás az ép érzékszervek működését finomabbá, érzékenyebbé teszi. Kísérletek hosszú sora azt mutatja, hogy a megvizsgált siketek átlag feletti teljesítményt nyújtanak a látásban.

Tapasztaltak egy sajátos különbséget is a siketek és az éphallásúak látási módja között. Megállapították a kutatók, hogy az éphallásúak a látott kép közepén levő képelemeket fogják fel jobban — ezek könnyebben érzékelhetők. A siketek ezzel szemben a kép szélén szereplő mozzanatokat is érzékelik: náluk a látási mezőben a színtelen és nem élesen látható képszéli történések is nagy jelentőséget kapnak. Ha meggondoljuk, hogy a biztonságos gépkocsivezetésben ennek milyen óriási a jelentősége, megállapíthatjuk, hogy egyes siketek a látás terén jobb adottságokkal rendelkeznek, mint az éphallásúak.

A vibrációs érzékelés is lényegesen fejlettebb a siketeknél mint az éphallásúaknál, számukra a vibráció mértékének változása figyelemfelhívó lehet. Vibrációs érzékük segítségével észlelik a közlekedésben részt vevő többi jármű hangját, saját kocsijukban a motor leállását vagy beindulását, és ez segíti őket a gázadagolásban is.

A siket gépkocsivezető balesetmentes vezetését e kompenzációs jelenségekkel magyarázzák, valamint azzal, hogy ezek a gépkocsivezetők — saját fogyatékosságuk tudatában — nagyobb elővigyázattal és óvatosabban közlekednek.

Az elmúlt évben 16 siket személy jelentkezett gépkocsivezetői tanfolyamra, és mind a 16 sikeres vizsgát tett. Végigkövettük ennek a csoportnak a sorsát a tanfolyam különböző állomásain. (Az elméleti oktatást Schätzl István, a gyakorlati oktatást Kerekes Lajos és Radó László oktatók végezték.)
Az elméleti oktatáson hat hallgatónál több nem vehet részt egyszerre egy előadáson, ugyanis mindegyik hallgatónak jól kell látnia a tanár szájának mozgását. Számukra a magyarázat időigényesebb, bizonyos elvont fogalmak megmagyarázása — pl. gyorsulás, nyomaték — sokkal nehezebb, mint az éphallású csoportoknál. A siketek magasabb rendű gondolkodásának kialakulása ugyanis nem a hallókéhoz hasonlóan, természetes úton megy végbe, hanem mesterséges módon.

Feltétlenül hasznosnak bizonyulna a továbbiakban, nagyobb létszámú siket csoport oktatása esetén olyan gyógypedagógiai tanár alkalmazása, aki a szakterülethez és a siketek számára hasznos oktatási módszerekhez is ért.

Az első órákban a kocsi finom, egyenletes elindítása, a finom menet elsajátíttatása komoly probléma elé állította az oktatókat. Legtöbbször csak úgy sikerült a sima indítás, ha az oktató a tanuló bokáit megfogva, azokat mozgatva adagolta a gázt és engedte fel a kuplungpedált. A tanuló a bokaizomzat feszüléséből próbálta ezután érzékelni a pedálok helyzetét.

Általában csak tíz tanóra után kezdtek a kocsi rezgésére is figyelni elinduláskor. Már az első órákon kialakult a tanulók és az oktatók között egy jelbeszéd, amellyel az elindulást, gyorsítást, kapcsolást, kanyarodást stb. mutatta az oktató a tanulónak. Ez a néhány utasítási jel azonban kevésnek bizonyult a forgalomban. Sokszor kényszerültek ezért megállni, mert egy-egy forgalmi szituációt akart az oktató ismertetni, és erre menet közben nincs meg a lehetőség.

Az oktatók véleménye szerint a siket tanulók rendkívül szorgalmasak, figyelmesebbek a halló tanulóknál, kevésbé fáradékonyak, jobban tűrik egy-egy feladat hosszabb ideig tartó gyakorlását.

Hatékonyabb az oktatás a duplapedálos gépkocsikon. Ugyanis egy gyors indulással vagy határozott gyorsítással egy baleset elkerülhető. Ha az oktatónak is van gázpedálja, akkor ilyen alkalommal besegíthet, mert a siket tanulónál az utasítás időigényes, így veszélyhelyzetben értékes másodpercek vesznek el.

Kettős pedálokra van szükség az első órán a finom indulás tanításánál is. Sok esetben alkalmazzák az oktatók az éphallású tanulóknál a következő módszert: a tanuló ráhelyezi lábait a pedálokra, de semmi aktív erőt nem fejt ki, csupán a pedálok mozgását érzékeli, miközben az oktató indítja a kocsit. Miután a siketeknél éppen a helyes indulás megtanulása az egyik fő probléma, számukra ez a módszer fokozottan hasznos.
Rutinos vezetők a motor hangjából érzékelik a fordulatszám-változást és azt, hogy esetleg más sebességi fokozatba kell kapcsolni. Siket tanulóknak a fordulatszámmérő óra elősegítené az egyes sebességfokozatok helyes megválasztását.
Több alkalommal előfordult a következő eset:
A kocsiban két tanuló volt. Az egyik tanuló már elvégezte a feladatot, amit azután társának is végre kellett hajtani, vagy egy forgalmi szituációban szükséges helyes magatartás magyarázatát könnyebben megértette, mint a társa. Ilyenkor ez a hallgató „mondta el" társának, hogy mit kell tennie, mintegy „tolmácsolva" az oktatót. Magyarázatát mindenkor első alkalomra megértette a másik hallgató.
A gyakorlati vizsgán ez a csoport az átlagosnál jobb eredményt produkált. A vizsgabiztosok kiemelték, hogy a tanulók feltűnően törekedtek az egyes gyakorlatok lehető legpontosabb végrehajtására, rendkívül figyelmesek voltak, az éphallású tanulóknál lényegesen többet használták a tükröt, többször fordultak, néztek hátra, és balesetveszélyes helyzetet nem teremtettek. Reakcióik lassúbbak, de jobban átgondoltak voltak, mint ezt a hallóknál tapasztalták.

Összefoglalva: a statisztikák és tapasztalatok szerint a siketek a közlekedésben jól „beváltak", és az oktatásuk során felmerülő nehézségek is megoldhatók.

Ma még nálunk a KPM engedélye szükséges ahhoz, hogy egy siket gépjárművezetői engedélyt kapjon. Vannak államok, ahol a munkaadók keresik a siket gépkocsivezetőket. Nálunk is a Siketek és Nagyothallók Szövetségénél már jelentkeztek siketek, akik hivatásos jogosítványt szeretnének. Ezen érdemes elgondolkozni, azért is, mert a teherautóban a vibráció erősebb, tehát nagyobb segítséget kapnának az „autótól", mint a személygépkocsinál.

A gépkocsivezető-hiányon keveset enyhítene az innen kapott létszám, de a siketek rehabilitálásában óriási szerepe lenne.

Mindenesetre elmondhatjuk, hogy a siketeket jelző hárompontos sárga tábla nem az ilyen gépkocsi megkülönböztetését szolgálja, hanem csupán nagyobb körültekintést, több figyelmet kíván a közlekedés többi résztvevőjétől.

Manulek Zsuzsa pszichológus

Itt így közlekedjünk

A FERENC KÖRÚT—MESTER UTCA KERESZTEZŐDÉSÉNEK környéke az elmúlt hónapokban meglehetősen sokat volt bolygatva. Az útépítések befejezése után a jelzőlámpák elhelyezése zárta, illetve zárja be a sort. A Nagykörútnak ezen a szakaszán már csupán a Tompa utcai jelzőlámpa felállítása maradt vissza, s akkor megvalósul a nagykörúti jelzőlámpa-rendszer két vége. (A Szt. István körútról korábban már hírt adtunk.)

A Mester utcai kereszteződésnél maradva, elsőként a jelzőlámpa üzembe állításával kapcsolatban megváltozott forgalmi rend érdemel említést. Kedvező, hogy a Mester utcából változatlanul kanyarodhatunk balra, a Petőfi-híd irányába. Sőt, még a Ferenc körútra is szabad — jobbra kisívben — kanyarodni. Nem szabad viszont a Petőfi-hídról és az oldalúttestről jövet a Mester utcába jobbra kanyarodni. A Petőfi-hídról a forgalomelterelést megelőzően sem lehetett ebbe az irányba elfordulni. A jelenlegi körülmények között pedig kifejezetten nem is lenne ez jó és biztonságos. De nem lenne kedvező az sem, ha az oldalúttestről kanyarodókat a Mester utca torkolatát időnként hihetetlenül nagy mértékben keresztező gyalogosforgalommal konfliktusba hoznák, hiszen minden egyes mozgásnak itt sem lehet külön fázist beállítani. Egyébként is könnyűszerrel pótolható ez az elveszett kanyarodási lehetőség. A Ferenc körúton továbbhaladva a Tompa utcánál mindjárt befordulhatunk jobbra, de ugyanezt tehetjük az Üllői úti kereszteződésnél is. A Mester utcai kereszteződésen túlhaladva azonban különösen körültekintően vezessünk, mert a járdasziget és a járda közötti részen a gyalogosokkal állandóan számolnunk kell.

Ha az Üllői út felől közeledünk a Mester utcai kereszteződéshez, a forgalom — a járdasziget elhagyása után — ketté osztódik: egyik része a Petőfi-híd irányába, a másik pedig a Boráros tér felé. Éppen ezért, már a kereszteződés elérése előtt célszerű a további haladási irányoknak megfelelő forgalmi sávokba helyezkedni. Elméletileg a Ferenc körútról párhuzamos haladással is fel lehetne hajtani a Petőfi-hídra, de ezt nem javasoljuk. Az út vonalvezetése ugyanis nehezen követhető egymás mellett biztonságosan, s egyébként is az útburkolati jelek (terelővonalak) sem ennek megfelelően vannak felfestve.

A jelzőlámpa a rajzon látható forgalmi rendnek megfelelően fázisonként a következő irányoknak biztosítja a szabad utat:

Az elsőben: a Boráros tér felől vezető oldalúttestről egyenesen a Ferenc körútra. A körúti villamosok mindkét irányban, a gyalogosok pedig a Mester utcai torkolatban levő átkelőhelyen mehetnek.

A másodikban: a Mester utcából jobbra és balra kihajtó járművek. A gyalogosok a Ferenc körúti gyalogátkelőhelyen. (Itt jegyezzük meg, hogy a járművekkel lehetőség nyílik balra kanyarodással a Boráros tér felé menni, tehát nem szükséges feltétlenül felhajtani a hídra.)

A harmadikban: a Ferenc körút—Petőfi-híd irányokban gépjárművek és villamosok egyenesen (az oldalúttestről érkező járművek nem!). A gyalogosok a Mester utcai gyalogátkelőhelyen kapnak szabad jelzést.

AZ XI. KER. IRINYI J. U.—KARINTHY F. U.—BOGDÁNFY U. KERESZTEZŐDÉSÉBEN (vagyis a Petőfi-híd budai hídfőjében) szükségessé vált útkorrekciókkal egyidejűleg készült el a forgalomirányító lámpa. Így tehát a Petőfi-híd mindkét oldalán, mindkét hídfőjében jelzőlámpás irányítás fogad. A Petőfi-hídról Budára érve, a kereszteződésben négy sávon nyílik lehetőség a járművek besorolására. A villamosvágányok mellettiből csak balra a Bogdánfy utcára, a belső kettőből egyenesen (de vigyázva, mert az út vonalvezetésében törés van!), a a szélsőből pedig jelzőlámpás irányítás nélkül jobbra lehet haladni.

Az ellenkező irányban mindhárom forgalmi sávból lehet egyenesen továbbhaladni — a jobb szélsőből pedig még jobbra is el lehet kanyarodni.

A Bogdánfy utcáról csak jobbra szabad kanyarodni: minkét forgalmi sávról. A párhuzamos kanyarodás lehetőségét itt feltétlenül használjuk ki, de nagyon ügyeljünk a biztonságos oldaltávolságra! Ebből az utcából tehát nem mehetünk egyenesen a Karinthy Frigyes út irányába. Ne is kísérletezzünk ezzel, hiszen a Petőfi-híd budai hídfőjében még adódik lehetőség arra, hogy jobbra, majd balra kanyarodás után — a híd alatt áthaladva — odajussunk.

A Vásártelepi útról hsonlóképpen csak jobbra szabad kihajtani.

A Karinthy Frigyes útról viszont csak egyenesen és balra nagy ívben haladhatunk külön-külön forgalmi sávokról. A jobbra kisívű kanyarodásra külön elhajtó sáv szolgál, ez azonban a rajzon nem látható. A gyalogosoknak az Irinyi József utcán csak a délnyugati torkolatban van kijelölve átkelőhely.

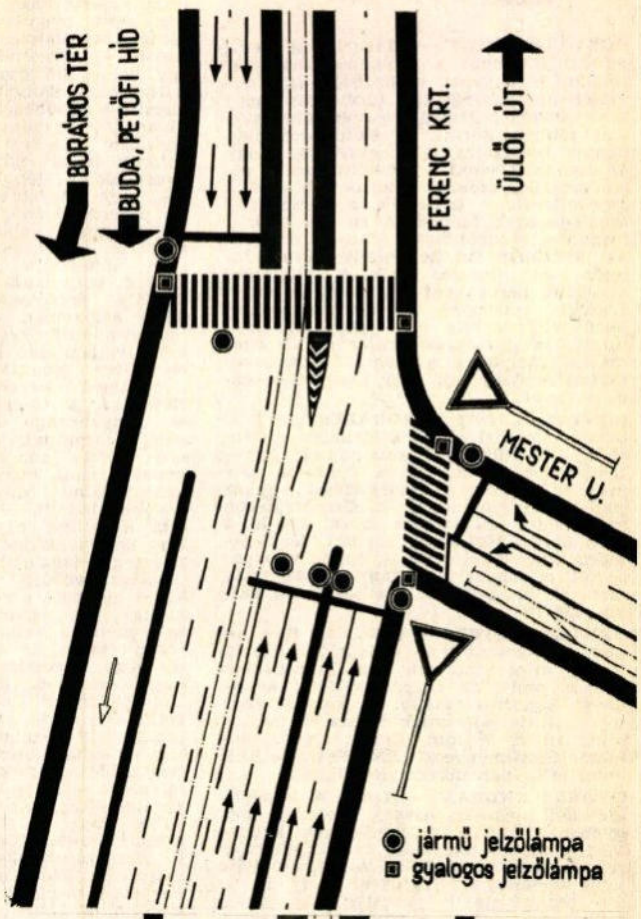
A jelzőlámpa három fázisban, a következő sorrendben és irányokban biztosítja a szabad utat:

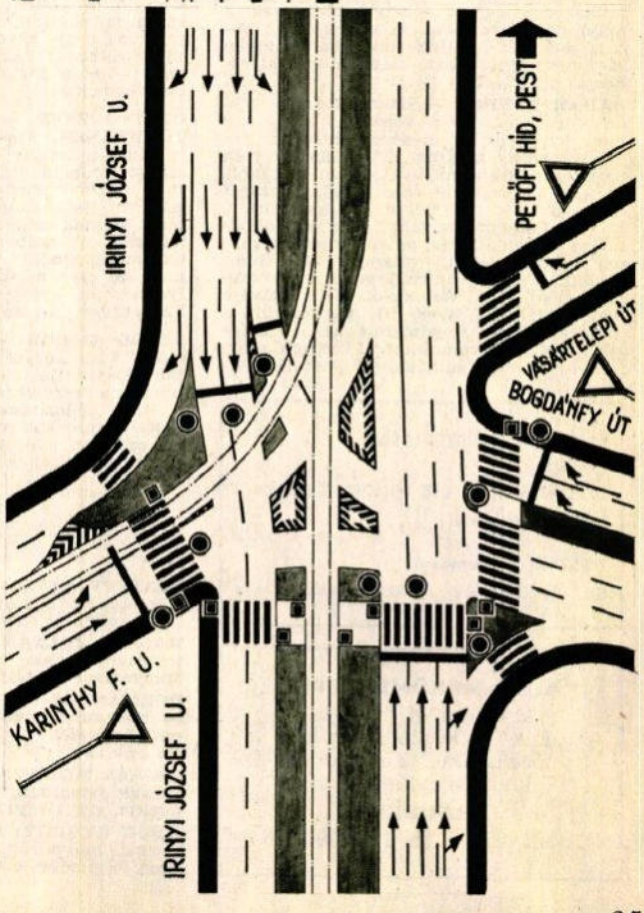
Az elsőben: az Irinyi J. utcán egyenesen haladó gépjárműforgalomnak és a Karinthy Frigyes utcát, valamint a Bogdánfy utcát keresztező gyalogosoknak.

A másodikban: az Irinyi J. utcáról balra kanyarodva a Bogdánfy utcára. (De semmiképpen sem ajánlatos visszakanyarodni, azaz megfordulni, mert ugyanebben a fázisban jöhet a Bogdánfy utcáról is a jobbra kisíves forgalom, és ez a manőver feltétlenül zavart jelentene.) A gyalogosok az Irinyi J. utcai átkelőhelyet vehetik igénybe.

A harmadikban: a Karinthy Frigyes útról egyenesen és balra kihajtva. (A villamosok is ekkor kanyarodnak.)

Nem valószínű, hogy a burkolati jelek felfestésére a tél folyamán sor kerül. Addig tehát még nagyobb körültekintéssel közlekedjünk ebben frekventált kereszteződésben.





Az OM válaszol

HORVÁTH JÁNOS — MISKOLC. A Nemzetközi Hatnapos a terepmegbízhatósági verseny legnagyobb erőpróbája. (Ezt nevezték nálunk régebben túraversenynek.) E versenyág jellemzője a megbízhatóság, ami többek között az előírt menetidő pontos betartását is megkívánja. Hogy az útvonalat senki ne rövidíthesse le, ellenőrző-állomásokat állítanak fel, ahol a „menetlevélen" igazolják a versenyzők áthaladásának időpontját is. Ide csak a megadott időpontban szabad érkezni; aki korábban fut be, éppúgy kap büntetőpontot, mint aki késik. A „büntetés" általában percenként egy pont. A korán érkezett versenyző az állomás határát jelző fehér zászló előtt hagyhatja motorját, és gyalogosan bemehet az állomásra, megtudni a pontos időt, amit többnyire nagy óra vagy hasonló berendezés jelez.

LONTAI ALADÁR — BUDAPEST. A jobb oldali vagy bal oldali közlekedés célszerűségéről különböző szempontok figyelembevételével folytak a viták. A járművek bal oldali közlekedését egykor pápai bulla rendelte el. Ez ellen Napóleon szállt síkra, és hatalmi szóval állt ki a jobb oldali közlekedés mellett. Meglehetősen pikáns dolog, hogy éppen a pápaságtól elszakadt anglikán egyház hívei tartanak ki még ma is a bal oldali hajtás mellett . . .

VÁNDOR PÉTER — ÓZD. Az R—4 típust a Renault-gyár csakugyan készíti 747 kcm-es motorral is (furat-löket 54,5×80 mm), de csupán belföldi árusításra. Exportra csak a 845 kcm-es kivitelt szállítja, amelynek furata 58 mm, a löket itt is 80 mm. Ennek legnagyobb motorteljesítménye 27 DIN, illetve 30 SAE lóerő, 4700 percenkénti fordulatnál.

GYÖRKI ANDRÁS — IGAL. A kötelező időszaki műszaki vizsgára Somogy megyében a 13. sz. Volán Vállalat kaposvári, marcali, nagyatádi és siófoki telepein, valamint a XVI. sz. Autójavító Vállalat székhelyén (Kaposvár, Ady E. u. 26.) mutathatja be kocsiját. Az ehhez szükséges „egységcsomag" bizonyára a helyi postahivatalban is kapható; az abban található „Tájékoztató"-ban minden részletes útmutatást megtalál a jelentkezés módjáról.

BADÁR SÁNDOR — GERENDÁS. A Velorex ma már nem vezethető a csupán motorkerékpár vezetésére érvényes jogosítvánnyal. A Kresz 1971. február 1-én hatályba lépett módosításában ugyanis az „A" járműkategória meghatározásánál már nem szerepel a „rokkantkocsi". Ebbe a kategóriába tehát csak az „oldalkocsis és oldalkocsi nélküli motorkerékpár, motortricikli, valamint az ehhez hasonló olyan gépjármű tartozik, amelynek önsúlya a 400 kg-ot nem haladja meg". Mivel a Kresz 11. §-a szerint a motorkerékpár fogalmához az is tartozik, hogy „kormánykarral irányítható", a Velorex nem minősíthető motorkerékpárnak, mert áttételes kormányszerkezete van.

PRAKATUR ISTVÁN — MOHÁCS. A rajz, amit rejtvényként szeretne leközöltetni, szerintünk nem alkalmas arra, hogy vita tárgyát képezze lapunkban. Annál sajnálatosabb, hogy — közlése szerint — nézeteltérés van akörül, hogy egy betorkolló úton jobbról érkező és balra, nagy kanyarban fordulni kívánó járműnek elsőbbsége van-e az „egyenes útvonalon" egyenesen haladó járművel szemben. Azt írja, hogy még veterán sofőrök is azt állítják: „itt nem érvényesülhet a jobbkéz-szabály, mert ez csak egy úttorkolat, és ez nem tartozik az útkereszteződés fogalmába, valamint az egyenesen haladónak van elsőbbsége azért is, mert egyenes haladási irányát nem változtatja meg". Természetesen Önnek volt igaza, amikor a jobbkéz-szabály érvényességét erősítgette az adott helyzetben. Szomorú fényt vet a „veterán sofőrökre", de a vitában Önnel szemben álló ifjabb korosztályra is, ha nem ismerik a jobbkéz-szabály nemzetközi törvényét, amelyet a mi Kreszünk a Genfi Egyezményből vett át: „Egyenrangú útkereszteződésben annak a járműnek van áthaladási elsőbbsége, amely jobb kéz felől érkezik, függetlenül attól, hogy a jobb kéz felől érkező jármű milyen irányban kíván továbbhaladni". Viszont megmutatja a vita Kreszünk egy fogyatékosságát is. Igaz, mindenkinek tudnia kell, hogy a jelenlegi fogalommeghatározás szerint: „Útkereszteződés: ahol két vagy több közút egymást keresztezi, egymásba torkollik vagy egymástól elágazik". Meg kell azonban vallani, hogy ellenkezik a józan ésszel, de a nyelvi értelmezéssel is, hogy kereszteződésnek nevezzük az úttorkolatot is, ahol pedig semmiféle „kereszteződés" nincs. Érthető, ha a veterán sofőrök, akik még az 1953-as (vagy még régebbi) Kreszt tanulták — ahol mindig külön említették az útkereszteződés, úttorkolat, útelágazás kifejezéseket — kissé értetlenül állnak az új fogalom-meghatározás előtt. Annál inkább, mert — sajnos — nem kellett megtanulniuk, illetve többnyire senki se vizsgáztatta őket a megváltozott szabályokról, különösen nem a fogalom-meghatározásokról. Reméljük, a most készülő új Kresz szerkesztői elfogadják azt a javaslatunkat, hogy a közös meghatározás új neve legyen: „Úttalálkozás". Akkor senkinek sem lesz kétsége, hogy ebbe a fogalomba az úttorkolat is beletartozik.

ÓZDI JÓZSEF — FÜLÖPSZÁLLÁS és TÖBBEKNEK. Éppen legutóbbi számunk 9. oldalán írtunk erről a sok-sokezer autóst érdeklő ügyről. Az eddig vásárolt, veszélyt jelző háromszöget nem kell eldobni: használatára néhány évi „kifutást" fognak engedélyezni! Egyébként a nemzetközi szabványnak is megfelelő háromszögekből, értesülésünk szerint, már 300 ezer az üzletekbe került, és folyamatosan gyártja az Óbudai Gépipari Szövetkezet marcali telepe.

SZABÓ GÁBOR — MEZŐHÉK. 1. Mint előző, Ózdi József nevére írt üzenetünkből olvashatja, nem adta ki „potyára" a pénzt a veszélyt jelző háromszögre. — 2. A Btk. módosítása január 1-től az eddiginél hatásosabb védekezést tesz lehetővé az ittas gépjárművezetők ellen. Önkéntes rendőrnek ma is jelentkezhet. Beszélje meg a legközelebbi rendőrsön vagy rendőrkapitányságon.

KÍVÁNCSI KATONA. Elméletileg lehet a motorkerékpár mindkét oldalára oldalkocsit szerelni —, de minek? Arról nem is szólva, hogy egy ilyen járművet nehezebb vezetni. Több évtizeddel ezelőtt Németországban folytattak ilyen kísérletet egy BMW-vel, de az eredmények nagyon siralmasak voltak.

TÁNCZOS GYULA — EGER. A régebben használt gépjárműszavatossági biztosítás és a gépjármű-felelősségbiztosítás pontosan ugyanazt a fogalmat fejezi ki. Írtunk már erről, nemegyszer. Az új jogszabály azért szakított a „szavatossági biztosítás" kifejezéssel, mert az nem jelezte eléggé e biztosítási forma tartalmát. Hiszen annak a kárnak az átvállalásáról van szó, amelyért a biztosított f e l e l ő s é g g e l tartozik, nem pedig s z a v a t o s s á g o t vállalt. De azért úgy gondoljuk, ha beszélgetés közben esetleg a „szavatossági" szót használja, mindenki megérti, s ez nem tekinthető „unintelligenciának".

AUTÓKERÉK DÍSZTÁRCSÁK
DÍSZKARIKÁK,
SPECIÁLIS KÉSZÍTÉSE MINDEN TÍPUSRA
Vidékre utánvéttel

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

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

TALÁLJA KI...



. . . milyen gyártmányú, milyen országban készült autó rajzát állítottuk a hókupac mögé. Reméljük, hogy az árulkodó részek eltakarása után is találnak még olvasóink jó néhány olyan jellegzetes vonalat, amely biztosítja a sikeres megfejtést. Válaszaikat kérjük levelezőlapon február 21-ig beküldeni; a sorsolás három nyertesének postán küldjük el a jutalomkönyveket.

•

Az új év első számában feladott rejtvényünk képrészlete egy robogó kocsit mutatott. Egy viszonylag új modell eleje látszott a fotón, de úgy látszik, ennyi is elég volt ahhoz, hogy sokan adjanak helyes választ a kérdésre: melyik gyár, milyen típusú kocsija a főszereplő. Azt is mondhatnánk, rekordot ért el olvasóink aktivitása, és alig akadt olyan levél, levelezőlap, amelyiken nem azt olvashattuk, hogy a **Ford új Taunusáról** van szó. A sorsolás alapján **BÓDIZS PÉTER** (Szombathely, Katona J. u. 5.) — **PERESZTA TIBOR** (Kecskemét, Móricz Zs. u. 5.) és **CVETÁN BOJADZSIEV** (bul. „9 IX" N: 41 bl. 4 vh. Szófia-12. Bulgária) megfejtőink címére postázzuk a jutalomkönyveket.

Könyvekről

ALAPFFY ATTILA: Pannonhalma (Panoráma). Második kiadásban jelent meg a sok szép képpel ellátott kis album, amely megismerteti az országjáró turistával középkori építészünknek talán legszebb műemlékegységét.

HALÁSZ ZOLTÁN: Bonfini tanár úr (Móra). Bonfininek, Mátyás király híres olasz történetírójának utazása nyomán megelevenedik előttünk a humanista szellem magyarországi térhódításának kora.

DOLMÁNYOS ISTVÁN: A Szovjetunió története (Kossuth). Először vehetünk kezünkbe magyar szerzőtől ilyen könyvet, amely a szovjet történelem ismertetése során párttörténetet, hadtörténetet, diplomáciatörténetet, sőt művészettörténetet is nyújt olvasóinak.

WEINER MIHÁLYNÉ: Magyarországi önművesség (Corvina). A „szegények ezüstjéből" hazánk falvaiban, városaiban művészi gonddal készítettek a mesterek gyönyörű edényeket, dísztárgyakat. Büszkeséggel — és élvezettel — lapozzuk a szép könyvet.

KROÓ GYÖRGY: Bartók-kalauz (Zeneműkiadó). Rádióban, hangversenyen sűrűn hallhatjuk, hallgatjuk nagy zeneszerzőnk műveit. Megértésükhöz, befogadásukhoz ad nagy segítséget e mű — gazdag hanglemez-illusztrációkkal.

Shell

TÖLTŐÁLLOMÁSAINKNÁL ÜZEMANYAG EJJEL-NAPPAL

SZERVIZEINK 6–22 óráig

Budapesten

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

INTERSHOP
XIII., Rajk L. u. 11.

Vidéken

Balatonfüred
Balatonszántód
Dunaföldvár
Miskolc
Pécs
Szeged
Veszprém

A télies idő beállta az Interag Rt. üzemeltetésében működő

SHELL INTERSERVICE

állomások ismét az évszaknak megfelelő speciális anyagokkal és felszerelésekkel igyekeznek az autósok segítségére lenni.
Hideg, télies időben a gépkocsik akkumulátorai fokozottan igénybe vannak véve. Ezért rendkívül fontos, hogy az akkumulátor mindig kifogástalan legyen.
Ennek elősegítésére szolgál a

SHELL INTERSERVICE

hálózat által a téli szezonra forgalomba hozott

AKUVIT

akkumulátorregeneráló folyadék.

A csapadékos őszi-téli időjárás viszonyai között forgalombiztonsági okokból igen fontos, hogy a gépkocsi ablaktörlő berendezése is rendeltetésének megfelelően kifogástalanul működjön. A

SHELL INTERSERVICE

állomásokon megfelelő választékban rendelkezésre állnak az ablaktörlő egyes elemei szükség szerinti cserére, különös tekintettel az ablaktörlő-lapátok gumibetétjeire.
A kopott, egyenlőtlen élű ablaktörlőgumi nem képes kielégítő módon eltávolítani a szélvédőkre kerülő vizet, felfröccsenő sarat. Ez korlátozza a gépkocsivezető látását és baleseti veszélyt rejt magában.

Hasonlóan fontos a gépkocsi hűtőberendezésének feltöltése

GLYCOSHELL

fagyálló és korrózióvédő folyadékkal.

Célszerű és fontos a szélvédők jegesedését megakadályozó

SHELL DEFROSTER

alkalmazása is.

Ez a keletkezett jégréteget leoldja és a további jegesedést megakadályozza.

A gépkocsi krómozott részeinek védelmére szolgálnak a

SHELL KRÓMTISZTÍTÓ

védőanyagai.

Ezek segítségével a krómrészekről a szennyező anyagok könnyen eltávolíthatók, és megakadályozható a víz, a sózott utakról felcsapódó hólé által keletkező rozsdásodás. A téli üzemeltetési időszakban is rendkívül fontos a gépkocsi karbantartása. A

SHELL INTERSERVICE

állomások természetesen rendelkeznek valamennyi, a karbantartáshoz szükséges anyaggal és eszközzel.
Megfelelően felkészültek, a többi között a POLSKI–FIAT és a VAZ–2101 ZSIGULI gépkocsik karbantartási munkáinak elvégzésére, légszűrők, olajszűrők, gyújtásmegszakítók és gyertyák cseréjére is.
Mindezekkel a szolgáltatásokkal igyekszik elősegíteni a gondtalan téli üzemeltetést a

SHELL INTERSERVICE

INTERAG RT
INTERSERVICE

TRABANT–WARTBURG

főtengelygörgőzés 500–600–900 és 1000-es hengerek illesztett, hőkezelt termo ováldugattyúval, időnként azonnal cserével is. Vidékre utánvéttel.

NAGY ISTVÁN műszerésznél
Makó, Szegedi utca 25.

WARTBURG **TRABANT**

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

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

Könnyebb indítás – jobb fűtés
AUTÓHŰTŐ-VÉDŐ
TÖRÉSGÁTLÓ KÖDLÁMPASAPKA
Minden típusra, vállalatoknak is
L. BARDOT GASTON
Bp., VIII., Üllői út 16/a.
Telefon: 145-821

Lakosság és közületek részére személy- és tehergépkocsikra belső, külső huzatok, takarók, ponyvák hozott és saját anyagból, kívánság szerinti készítését, valamint minden típusú gépkocsira, járműre való kárpitozását, kárpit tisztítását rövid határidőre vállaljuk.

Megrendeléseket az alábbi helyeken fogadunk el:

Belső-külső huzatok, ponyvák:

BUDAPEST XI., BARTÓK BÉLA ÚT 115.
TELEFON: 665-194

Kárpitozás, kárpittisztítás:

BUDAÖRS, BUDAPESTI ÚT 24.
TELEFON: 662-733

Központ:

PEST MEGYEI SZOLGÁLTATÓ ÉS CSOMAGOLÓ VÁLLALAT

Budapest XII., Kékgolyó u. 6. sz.
telefon: 153-689



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

ZSIGULI

Skoda, Wartburg, Zaporozsec stb.

ZÁRHATÓ tanksapka és FEDÉLZÁR helyszíni felszerelése. Különleges, BEHAJTHATÓS (VW-modell) külső tükrök, FURAT NÉLKÜL szerelhetők, minden típusú kocsihoz. SZTRÁDATÜKRÖK.

Kettőzött védelmű RIASZTÓ felszerelése.

TÜKÖRJAVÍTÁS

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

Elektromos és mechanikus elven működő

autóműszerek javítását

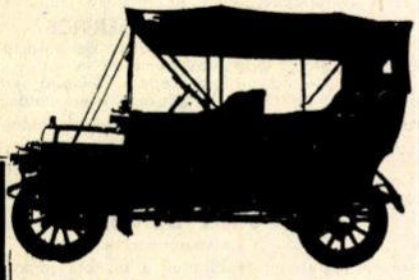
jótállással, rövid határidőre vállaljuk.

BUDAPEST XIII., Pozsonyi út 30.
Tel.: 494-395.

PÉCS I., Zsolnay V. út 44.

ÓRÁSOK SZÖVETKEZETE

HASZNÁLT SZEMÉLYAUTÓK



merkur

VÉTELE ELADÁSA

BIZOMÁNYI ÉRTÉKESÍTÉSE
a
MERKUR SZEMÉLYGÉPKOCSI ÉRTÉKESÍTŐ VÁLLALAT telepein:

BUDAPEST XIII., Röppentyű u. 73.
DEBRECEN, Balmazújvárosi út 3.
GYŐR, Rét utca 27.
SZEGED, Vásárhelyi Pál u. 4.
SZÉKESFEHÉRVÁR, Széchenyi út 94.
SZOMBATHELY, Tolbuhin út 36.

DUÓ
MŰSZAKI SZAKÜZLET

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

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

SZAKSZERŰ KISZOLGÁLÁS

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

AUTÓSOK, AUTÓJAVÍTÓK!
Fékpofa-felújítás ragasztással
Csere – Garancia
RÓNA műszerészmester
VI., Szondy u. 19. T.: 318-206

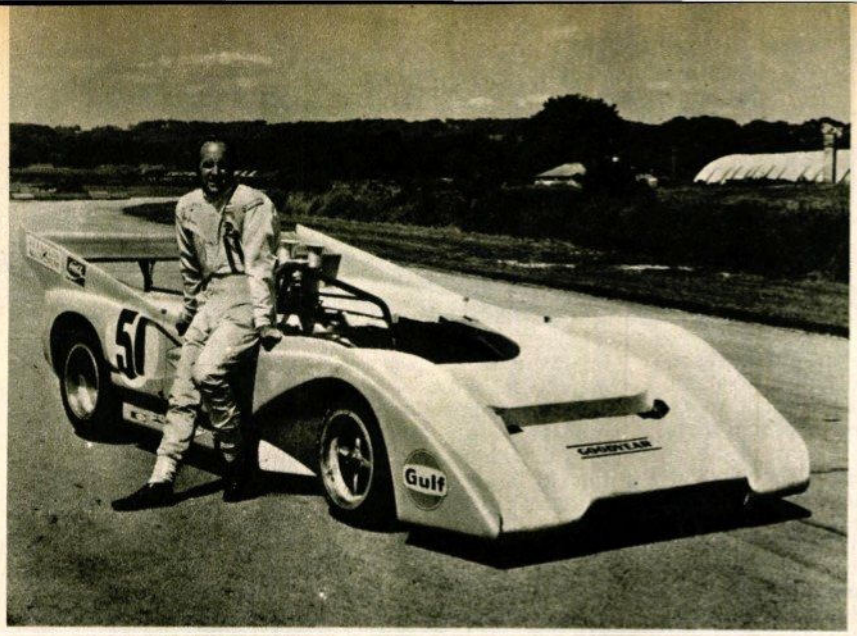
AUTONET! AUTONET!
AUTÓSAMPON

Az AUTONET
egy lépésben megoldja a gépjárművek mosását, fényezését!

Az AUTONET
rendkívül gazdaságos már félszázalékos oldata rendkívül hatásos!

Az AUTONET
korróziógátló adalékot is tartalmaz, amely megvédi a gépjármű karosszériáját a rozsdásodástól!

Gyártja:
EGYESÜLT VEGYIMŰVEK
Budapest XVII., Cinkotai út 26.
Telefon: 480-900



NYULAK ÉS TEKNŐCÖK

- **Augusztusban rajtol Európa „legdrágább" autóversenye**

Ime, a legújabb M8F típusjelzésű Can-Am McLaren. Vezetője a híres Denny Hulme

Andrew Cowan, a neves skót rallye-versenyző még tavaly nyáron, egyik beszélgetésünk alkalmával utalt arra, hogy minden valószínűség szerint eddig egyedülálló érdekes autósport-esemény színhelye lesz ebben az évadban az Albion.

Jóslata bevált. Immár hivatalosan is megerősítették a tőle elsőként meghallott és feljegyzett hírt: augusztus 28-án, hétfőn Európa leggazdagabb díjaiért küzdő versenygépek előtt lendül fel a kockás zászló, a Londontól délkeletre, mintegy 32 kilométer távolságra eső híres Brands Hatch pályán.

Az előírásokat jóval előbb kézbe kapták a csapatok, hogy időben felkészülhessenek. A részvételt egész sereg megkötés feloldásával mindenki számára lehetővé tették. Bármilyen versenygéppel be lehet nevezni a 118 körös, összesen 502 kilométer távú versenyre. Éppen ez okozza a nagy gondot a legjobb műszaki adottságú gép kiválasztásával megbízott csapatvezetőknek.

Nem könnyű dönteni: a 700 lóerős gyors, de benzinfaló „nyulak" gyakori üzemanyagfelvétele, kényszerű kiállása értékes perceket rabol el. A 250 lóerős „teknőcök" viszont a verseny előtti egyszeri tankolással is képesek lefutni ezt a távot. De vajon igazi előnyt jelent-e majd ez az előny? Szóval, sok kérdés vetődhet fel, de érdemes rajtuk töprengeni: 20 ezer fontot kap a győztes, és még legalább félszer annyi értékű egyéb díjakat osztanak ki.

A teljesen új felfogásban lebonyolításra kerülő esemény tulajdonképpen a modern autóversenyek ősbemutatója lesz. Ezzel a Brands Hatch-i program immár rendszeresen, a híres Le Mans-i 24 órás és az indianapolisi 500-as futamok rangjára emelkedik.

A nemzetközi szabályok lehetővé teszik, hogy az úgynevezett Formula Libre géposztályban (a C—9 kategória alatt) ilyen összeállítással versenyt írjanak ki. Ennek a felismerése adta meg tehát az indító ötletet. Egyébként Bruce McLaren versenyzői csapata is érdekelt ebben, tehát az ő nevezésük három különböző kategóriájú kocsival — Can—Am; Formula—1 és Indianapolis — biztosra vehető. Szereplésüket nagy várakozás előzi meg. Nem véletlenül: a turbófeltöltős Offenhauser-erőforrású Indy igazán ideális alaptípusnak ígérkezik az ilyen speciális összetételű versenyen.

John Surtees, valamint a Brabham- és a BRM-csapat a hírek szerint két-két géppel fog benevezni. Az utóbbi valószínűleg V—12-es Formula—1, vagy Chevrolet-motoros Can—Am géppel. A Lotusék ezekkel szemben három gépet neveztek be. Az egyik — Andrew Cowan tájékoztatása szerint — minden valószínűség szerint négykerékhajtású, gázturbinás versenyautó lesz. És természetesen az ugyancsak jól ismert March és Tyrrell is a pályára lép.

A külföldi csapatok közül ez idő szerint a Matra, Porsche és a Ferrari részvétele a biztos. A Porsche-csapat egyébként elhozza híres — itt igen sok reményt keltő — 917-es modelljét is.

A többi között nincs megszabva az sem, hogy mekkora lehet a versenygépek üzemanyagtartályának űrtartalma. A FIA ajánlására azonban megtiltották az aerodinamikai kiegészítéseket, illetve terelőlapok alkalmazását. Ismeretes, hogy ezeket a kiképzéseket néhány évvel ezelőtt kitűnő konstruktőri megfontolások és megoldások révén éppen a versenyautók stabilabb futása érdekében hozták létre. A légpárnás (hovercraft) járművekről jól hasznosítható jelenség fordított hatásának érvényesítését szolgálták — mint ismeretes — ezek a stabilizáló szárnyak. A megfelelő irányítással örvénylő levegő a száguldó versenyautót ugyanis valósággal leszívta, „leföldelte" a pálya betonjára. Számottevően növelte tehát a versenygépek kanyarstabilitását és egyáltalán a gumik súrlódását, tapadását.

Ám egy dologgal azért a konstruktőrök sem számoltak. Mégpedig a „porszívó hatással", aminek következtében a pályáról a kövek óriási erővel csapódnak fel és vágódhatnak szét minden irányban — adott esetben súlyos baleseti veszélyt is okozva. A FIA szóban forgó döntését egyébként a BRM, Brabham, Tyrrell, McLaren, John Surtees, Lotus, Lola, March versenyzői csoportok, illetve versenyzők szakvéleményére alapozva hozta.

Augusztus első napjaiban selejtező előfutamokat rendeznek, és csak a leggyorsabb harminc versenygép áll majd a 28-ára kitűzött nagy verseny rajtvonalához. És hogy ez miért Európa leggazdagabb autóversenye? Ezt részben magyarázza az is, hogy a 24 körös (mintegy 100 kilométeres) előversenyt is értékelik. Sőt, 500-tól 5000 fontig terjedő vigaszdíjjal jutalmazzák a selejtezőben bennmaradt 30 versenyző szereplését is. Végeredményben tehát a 60 leggyorsabb autóversenyző lesz az, aki nem távozik haza majd üres kézzel.

Ennek az újszerű versenynek a látványosság mellett másik fő jelentősége abban rejlik — s itt ismét Andrew Cowan szavaira utalunk —, hogy a konstruktőrök és a versenyzők leleményességét mind ütőképesebb és sokoldalúbb versenygépek előteremtésére ösztönzi. Ugyanakkor még sportszerűbb versenyszellemet alakít ki. A pálya nehézsége, az erőforrásban, a konstrukciós kialakításban, méretben egymástól merőben eltérő versenygépek „együttfutása" valóban szokatlan lesz.

Nem mindegy, hogy az 500 kilométeres futam során hányszor kell egy-egy géppel tankolás vagy kerékcsere miatt a depóba állni és mindezzel mennyi időt kell majd vesztegelni. De az sem mindegy, hogy milyen futómintázatú gumikat szerelnek fel, hiszen a teljesen száraz, vagy a váratlanul nedvessé váló pályán ez a versenyző körideje, futási teljesítménye szempontjából a sok egyéb mellett ugyancsak sorsdöntő lehet.

Mindent összevetve: nagyon érdekesnek, izgalmasnak ígérkezik a Brands Hatch pályán augusztus 28-án lebonyolításra kerülő formabontó autóverseny. S reméljük, hogy annak idején sok érdekes fotóval illusztrálva az eredményekről is tájékoztathatjuk olvasóinkat.

Almássy Tibor

ORSZÁGOS SALAK-ÉRTEKEZLET



Az MMSZ bajnoki díjkiosztójának napján jöttek össze mindazok, akik valamilyen formában érdekeltek a salaksportban. Az országos bizottság beszámolóját, valamint az 1972. évi tennivalókat vitatták meg, s ennek nyomán több döntés született.

Idén májusban egy-egy VB-verseny lesz Debrecenben, illetve Miskolcon. Debrecen rendezi a világbajnoki párossalakverseny kelet-európai döntőjét, míg Miskolc a világbajnoki salak egyéni futam II. előfutamát. Ez utóbbi azért érdekes, mert ezen nemcsak a benevezett hazai versenyzők, hanem az I. futamban eredményesen szereplő versenyzőink is rajthoz állhatnak. Ez kétségtelenül előnyös helyzetet jelent salakozóinknak.

A debreceni VB-futam védnökségét elvállalta Kiss Dezső miniszterhelyettes.

E rangos versenyek időpontját a FIM határozta meg, és ez megzavarta a már előbb elkészített versenynaptárt, amely ezek szerint így módosul:

Szenior	*Junior*
Április 23. Miskolc	Április 30. Gyula
Május 28. Szolnok	Június 4. Szeged
Június 11. Gyula (?)	Július 9. Miskolc
Június 25. Debrecen	Július 30. Szolnok
Július 16. Szeged	Szeptember 3. Debrecen
Augusztus 6. Budapest (?)	Szeptember 17. Miskolc

A hat forduló legjobb öt eredményét értékelik. Abban is megállapodtak, hogy szombat délután is lesz verseny, de az edzés időpontját is biztosítani kell, mégpedig a szenioroknál a verseny előtt, a junioroknál a versenyt megelőző napon.

A miskolc-tapolcai edzőtáborozást ismét lengyel edző vezeti.

Végül szóba kerültek a hazai nemzetközi versenyek, amelyek május és augusztus folyamán — több városban — kerülnek lebonyolításra.

SPORTHÍREK

KEREKEN 25 ÉV UTÁN vonult vissza a motorsporttól Nagy György; 1947-ben, mint az akkori Vasas sportolója kezdett versenyezni, majd átkerült a Zalkához, ahol 1967-ig vett részt a versenyeken. Ezután a gyorsasági versenyzőket vette a hóna alá. Most végleg elbúcsúzott a motorsporttól.

SZABÓ LÁSZLÓ az új idényben a 125 kcm-es géposztályban egy MZ-tel és a 350-es kategóriában egy Yamahával áll majd rajthoz. A 250-es Yamahája valószínűleg klubtársa, Repits Géza kapja.

A GP-VERSENYZŐK SZÖVETSÉGE, a GPDA évente kiadja a legeredményesebb F—1 utánpótlás-versenyzőnek a Trips Emlékérmet. 1970-ben Regazzoni kapta, az idén az újzélandi Howden Ganley (BRM) kapta a legtöbb szavazatot és ezzel az érmet.

ELSŐ NEMZETKÖZI F—750 MOTORKERÉKPÁRVERSENYÉT április 23-án, az olaszországi Imolában rendezi a Santero Moto Club. A FIM-szabályok alapján rajthoz állnak a Forma—750, azaz a széria sportmotorok 501-től 750 kcm-ig. A táv 320 km lesz. A hírek szerint erős mezőnyre lehet számítani, így például többek között az amerikai Harley-Davidson gyár is átküldi egy motorját Pasolini címére, Szó van arról is, hogy a BMW-gyár rajthoz állítja egyik boxermotorját. Ezen a versenyen mutatkozik be a tavalyi négyszeres GP-győztes angol Barry Sheen a 100 lóerős, vízhűtéses Suzukival, valamint Agostini és Pagani a négyhengeres MV-vel.

A SIMSON-GYÁR MÉRNÖKEI, a suhli Motor Klubban megtervezték és elkészítették a vízhűtéses, 50 kcm-es RS jelű versenymotort, amely Volkmar Oelschlägernek meghozta az NDK kategória-bajnokságát. A motor 14 000 fordulaton 13,5 lóerőt ad le, sűrítési aránya 14:1, sebességváltója 6 fokozatú, önsúlya tüzelőanyag nélkül 58 kg.

A NAGY ÍGÉRET, a svéd Ronnie Peterson sikeres győzelemmel mutatkozott be a Ferrari-csapatban. Az ausztrál Tim Schenken váltótársával megnyerte a márka VB futamaként Buenos Airesben rendezett 1000 km-es versenyt 173 km-es óraátlaggal, márkatársai, a Regazzoni—Redman pár előtt. A 3. és 4. helyen az Alfák végeztek. Ezzel Ferrari vezet 20 ponttal a VB-listán — 2. Alfa Romeo 12 — 3. Chevron 8 — 4. Porsche 6 — 5. Lola 3 pont.

A FIA SAJTÓFOGADÁSÁN bejelentették, hogy részben 1973. január 1-től szigorításokat vezetnek be. A versenyen balesetet okozó és megsérült kocsit a CSI-tagokból álló bizottság vizsgálja meg. Az F—1 versenyeken kötelezővé teszik a tankolást. A verseny időtartamát meghatározták: 1.45 óránál kevesebb, illetve 2,15 óránál hosszabb nem lehet. Csak egy 24 órás verseny lehet évenként, a többi legfeljebb 6 órás, vagy 1000 km-es lehet.

VOLÁN-PRÓBA

A tavaly decemberi első tehetségkutató próbafutamon részt vett 124 jelentkezőből, az eredmények alapján 33 jutott tovább, akik január 2-án a Bosnyák téri piac területén az első próbánál valamivel nehezebb pályán mérték össze képességüket.

A második „szűrés" után 18 jelölt maradt, akikkel január 12-én megtartották az első összejövetelt, amelyen versenyzőtársaikkal együtt a Volán SC Autós Szakosztályának tagjai lettek. Ily módon jelentős létszámmal létrehozták a klubban a rallye-kategória utánpótlását jelentő túraversenyzői kategóriát.

A Volán új túraversenyzői: *Agárdi Zoltán, Cziller János, Cserkő Attila, Dömök László, Fábián László, Kapronczai György, Kiss Gyula, Kövesdi Tibor, Leitold Károly, Lukácsi Attila, Nagy Péter, Róna László, Tóth Endre, Visegrádi Mihály, Zóni Károly* (mind Budapest), valamint *Holecz Zoltán* (Salgótarján), *Maár Csaba* (Esztergom) és *Szilágyi Dezső* (Hatvan).

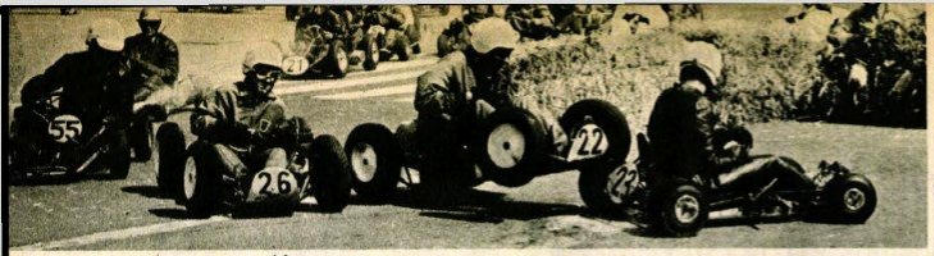
JÓ ÉV VOLT A SPARTACUSNAK



Családias hangulatban bonyolódott le a Spartacus TE Autósport Szakosztályának évadzáró díjkiosztó ünnepsége, amelyen Balatoni Imre szakosztályvezető tájékoztatót adott a sikerekben gazdag esztendőről. Eszerint a Spartacus túraversenyzői 19 rajtnál álltak fel, 42 győzelmet vittek haza, továbbá 8 második, 11 harmadik, 5 negyedik, 10 ötödik és 5 hatodik helyet foglaltak el. Ez, a szokásos pontozás alapján 510 pontot ér, ami a tavalyi eredményekhez arányítva lényeges javulást jelent. A versenyzők teljesítményük szerint ajándékokat kaptak.

Ez alkalommal osztották ki a Szakosztály által rendezett, egyre népszerűbb autócross 3 futamos bajnokságának serlegeit is. A RALLYE OSZTÁLY kategóriagyőztesei: *Molnár Béla* (Cordatic) *Nagy László* (Volán, Győr), *Iriczfalvy Ferenc* (Volán), *Farkas Elek* (Volán). TÚRA OSZTÁLY: *Lakatos János* (Szentes), *Kondorosi Tihamér* (Spartacus), *Klink János* (Spartacus), *Lakatos Mihály* (Spartacus), *Fekete Mihály* (Áfor). HÖLGYEK: *Klink Jánosné* (Spartacus).

Kondorosi Tihamér átveszi a bajnoki díjat Balatoni Imrétől (Kölcsényi Zoltán felv.)



TÖRLESZTETTEK A KARTOSOK

A legutóbbi versenyévad küszöbén az Autó-Motorban „Talán 1971-ben" címen megjelent cikkünkre jórészt pozitív választ adott a sportág.

Az elmúlt év elején újjáalakított Gokart Bizottság, felismerve a hiányosságokat, átfogó munkával igyekezett kimozdítani a sportágat az 1970. évi állapotból. Elkészítette a FIA-szabálymódosításoknak megfelelően a gokart-szabályzatot, korszerűsítette a bajnoki rendszert. Felvette a kapcsolatot a versenyeket rendező szakosztályokkal, és esetenként operatív segítséget nyújtott azoknak.

Sajnos, a versenyek számának növekedésével nem emelkedett a résztvevők száma, viszont minőségi fejlődést hozott: a járművek észrevehetően gyorsabbak és állóképesebbek lettek.
Az ötfordulós junior és szenior bajnokság beváltotta a hozzá fűzött reményeket, igen éles küzdelem alakult ki minden egyes versenyen, és ennek tulajdonítható, hogy azok mindig látványosak és érdekesek voltak. A Gokart Bizottság minden igyekezete ellenére sem sikerült az ifjúsági korcsoport bekapcsolása a versenyzésbe. Hiába tartalmazták a versenykiírások a részükre kiírt 50 kcm-es kategóriát, azokat részvételenség miatt nem lehetett megtartani. Az okokat elemezve, arra a következtetésre jutunk, hogy azok az egyesületek, szervezetek, ahol ilyen igények jelentkeznek, nem tudják az aránylag költségigényes technikai sportot finanszírozni. A nehézségek ellenére a Bizottság 1972-ben is kiírja az 50 kcm-es kategória részére a bajnokságot, és még erőteljesebb igyekezettel próbálja megteremteni a lehetőséget, hogy a sportot szerető fiatalok is részt vehessenek a számukra kiírt versenyeken.

A fejlődést nem hátráltatta ugyan, de továbbra is problémát jelent a pályahiány, főleg az edzéslehetőség miatt. Ehhez a gondhoz hozzátartozik a sportbírók, pontosabban a körszámlálók hiánya. Ez a kétségkívül nehéz munka kiválóan begyakorolt, összeszokott párokat kíván, korszerű módszer alkalmazásával.

Feltétlenül pozitívan kell értékelni a nemzetközi szereplést. Az egyéni versenyeredményeket tekintve már nem játszottunk alárendelt szerepet, és a sereghajtók mezőnyéből előretörtünk. Az 5 versenyből álló Szocialista Kupa 40 indulója közül *Szücs József* (Csepeli Papír) a 9., *Laufer László* (Csepeli Papír) a 10. helyen végzett, míg csapatversenyben a csehszlovák, szovjet, NDK csapat után a 4. helyen végeztünk, megelőzve a lengyel csapatot.

A Gokart Bizottság továbbra is nagy erőfeszítéseket tesz, hogy a sportág az őt megillető helyet foglalhassa el. Minden remény megvan arra, hogy 1972-ben kartosaink még jobb eredményeket fognak elérni és a résztvevők számának gyarapodásával a színvonal is tovább emelkedik

Dvorszky Nándor

Egy javaslat nyomában...

Az autószakosztállyal rendelkező sportklubok, a Magyar Autóklub felkérésére, 1971. november 22-én többpontos javaslattal fordultak a MAK Sportosztályához, amelyben összefoglalták kéréseiket az 1972. évi ralley- és túrabajnokság kiírásával kapcsolatban.
A sportág érdekeltjei most az új versenyidény küszöbén egyre türelmetlenebbül várják az évi versenykiírást, hiszen a megfelelő felkészülés nélkül csak a szerencsére lehetne számítani. Márpedig a sporteredményt nem lehet csupán a csalfa Fortunára építeni.

A szóban forgó javaslatban, többek között olyan új kategóriabeosztást kértek, amely a mind jobban terjedő Zsigulik tulajdonosainak is lehetőséget adna a versenyzésre. Tudomásunk szerint a MAK Sportbizottsága csak az 1-es csoportban adott erre lehetőséget, márpedig a 2-es csoportban is szükség lenne erre, mert bizonyára lesz olyan sportklub, ahol szívesen indítanának tuningolt Zsigulit.
E beadványban kérték a versenykiírások pontosabb fogalmazását is, mert a múltban emiatt többször volt vita. (Kívánatos lenne a FIA-szabályzat megfelelő adaptálása.) Rendezetlen téma a „versenyzőtárs" minősítése, a holtversenyek értékelése, a pontszámok differenciálása, a tiszteletdíjak kiadása, kevés számú induló esetén a kategóriák szükségszerű összevonása, az üzemanyagtérítés, a csapatbajnoki verseny részletes rendje.

Az autósporttal tevékenyen foglalkozók általános véleménye szerint az autósport vezetési színvonala hagy némi kívánnivalót maga után. Az Autósport Bizottságon belüli Rallye Bizottság csak névlegesen működik, és így a megfelelő döntések előkészítésénél nem gyakorol hatást az Autósport Bizottságra. A sportot művelő szakosztályoknak nincsen súlyuk és rangjuk a Magyar Autóklub Autósport Bizottságában. Ezzel magyarázható, hogy nem is foglalkoznak rendszeresen — és kellő mértékben — a szakosztályok munkájával, problémáival.

A Magyar Autóklub felkérésére az elmúlt év novemberében háromszor ültek össze az érdekelt szakosztályok vezetői a MAK illetékeseivel, amikor is az elkövetkezendő évek programjáról és a hazai autósport fejlesztéséről tárgyaltak. A megbeszéléseken elhangzottakról, a kialakított határozatakról és programokról — az első megbeszélés írásos anyagán kívül (amelyből az egyesületi hozzászólások, illetve javaslatok többsége hiányzott) — a mai napig minden szempontból teljes értékű jegyzőkönyvet, illetve írásbeli összefoglalást nem kaptak az érdekelt szakosztályok. A hazai autósport mennyiségi és minőségi fejlesztéséért nagyon fontosnak és hasznosnak tartanánk, ha az olyan szakmabeli nagy vállalatok, mint a Hungarocamion, a BKV, az Ikarus, a Csepel Autógyár, a Rába Autógyár is bekapcsolodnának az autósportba. A cégek felállíthatnák a vállalati sportklub keretében az autószakosztályukat, annál is inkább, mert ehhez megvannak a valós alapok.

Még csak annyit: a javaslatban felvetett problémák nem gazdasági jellegűek, ezeknek szinte teljes egésze szervezési-ügyviteli uton rendezhető lenne.

CÍMLAPUNKON:

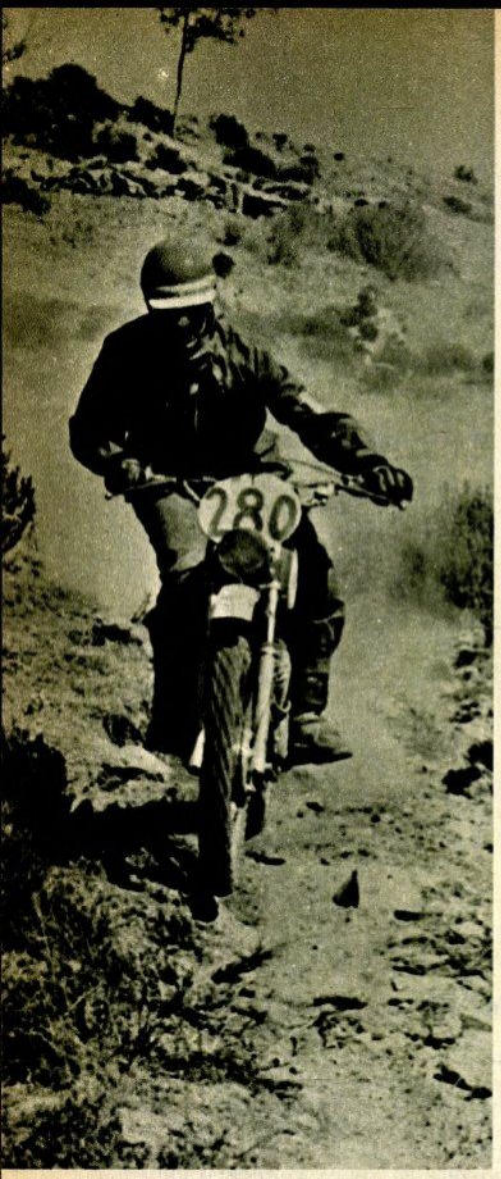
Egy éjszakai kísérlet a NAMI különleges útjain
(APN fotó)

(Moszkvai riportunk a 15—16—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

71.7193 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató





Ha nem is pontosan ilyen, de ehhez hasonló lesz az új modell. Tessék megfigyelni a rövid tengelytávot, a legyező-hengerfejet és a csukott láncbúrát

Készülődés a hatnaposra

Egy híján tízszer nyerték el eddig csehszlovák barátaink a Hatnapos trófeáját. A motorsportvilág a túraversenyzés olimpiájának tartja a Hatnapost, amelyet először 1913-ban, az angliai motorkerékpárgyárosok rendeztek. A háborús éveket kivéve, minden esztendőben rajthoz szólítja ez a verseny a világ legjobb motorosait, és az idén összel 47-edszer gyűlnek össze, ez alkalommal Csehszlovákiában.

A legrégibb múlttal rendelkező versenysorozat legeredményesebb nemzeti csapatát Nagy-Britannia állította ki, ezek a legények 16-szor vívták ki a Trophy-győzelmet. Sorrendben Csehszlovákia következik kilencszeres diadallal, csakhogy barátaink a felszabadulás után álltak először a Hatnapos rajtjához — és ez is mond valamit. A 3. és 4. helyen az NDK, illetve az NSZK csapata osztozik 6—6 győzelemmel.

A sok sikert elért Jawa versenyosztály méltóképpen készül a következő összecsapásra. Erről tudósítanak képeink.

Mint a betöretlen vadcsikók, ágaskodnak a telivér-motorok



Ezek a motorblokkok átestek már az első tűzpróbán, most az alapos ellenőrző vizsgálatra várnak

