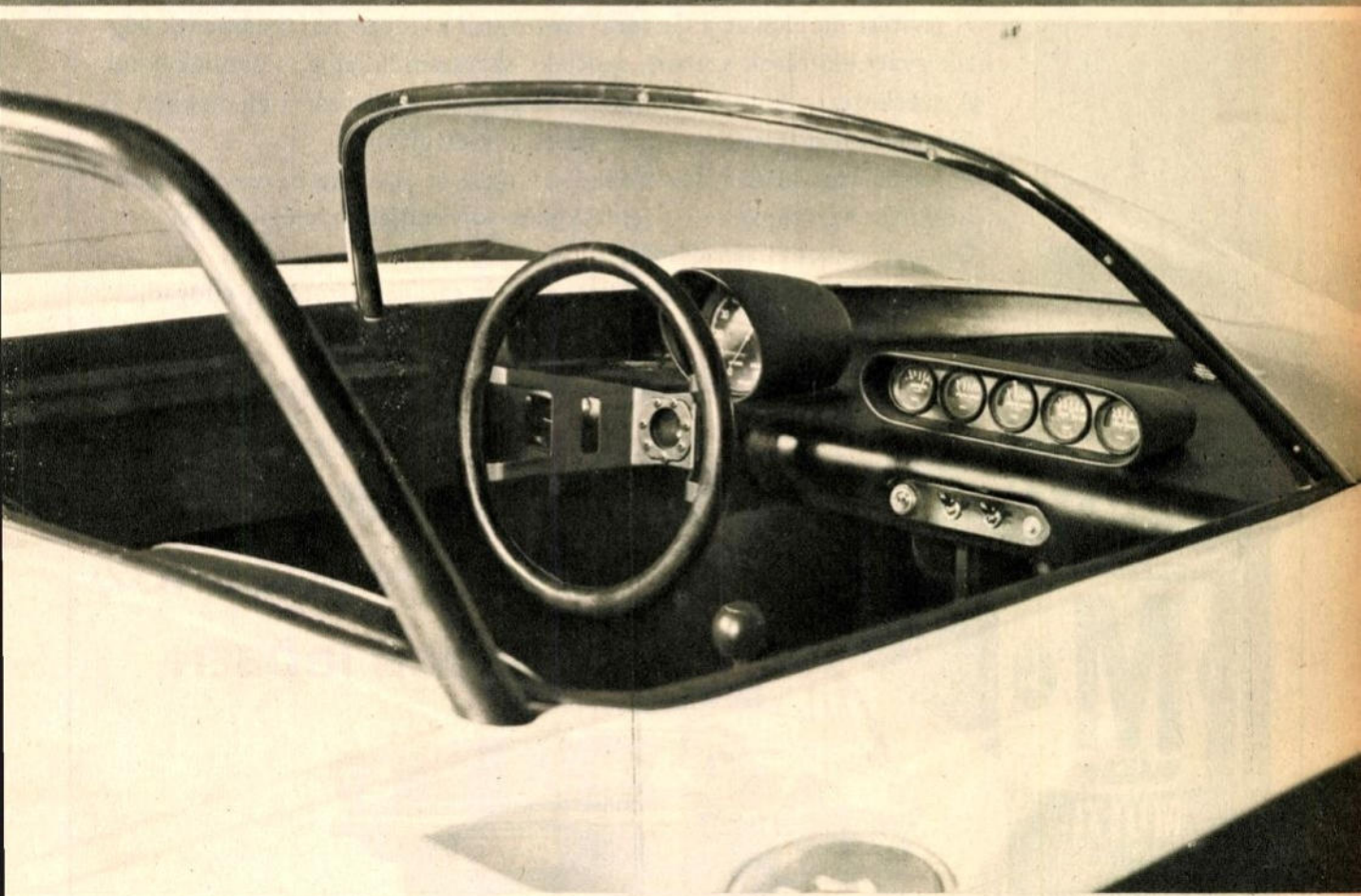
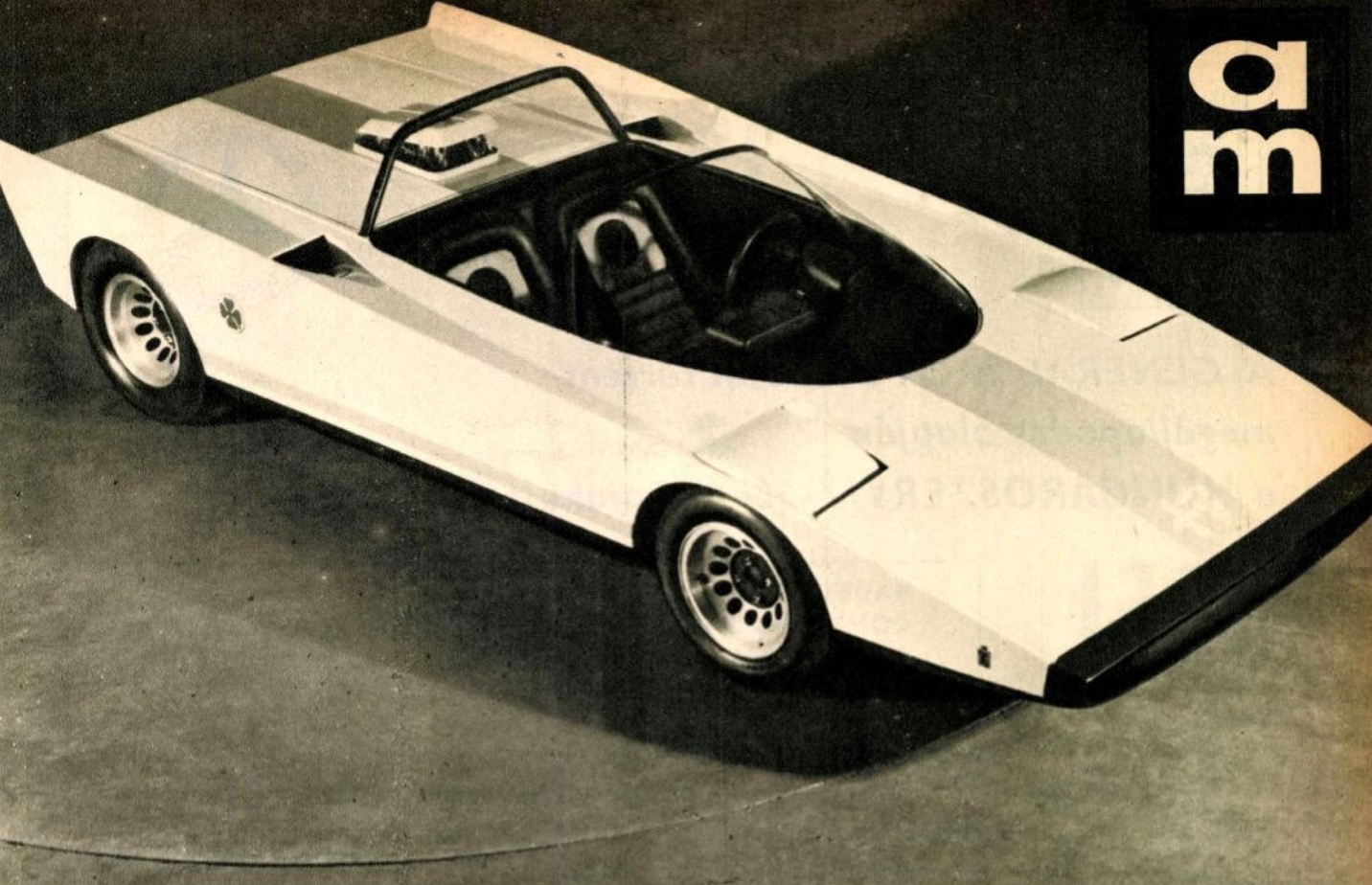


am



**autó-motor**

XXIV. évf.  
1971. III. 6.  
Ára: 3 Ft

**5**



**1971**  
**JANUÁR 1-TŐL**



**A GENERAL MOTORS-szal történt  
megállapodás alapján  
a HUNGAROSZERVIZ-nél megalakult az**

**OPEL**

KADETT B, C ● REKORD A, B, C  
COMMODORE G, GS, GSA, GSE ● MANTA ● ASCONA  
KAPITÄN ● ADMIRAL ● DIPLOMAT típusú

gépkocsik **garanciális** javítoszolgálat, vevőszolgálat és konszignációs raktára. A **Hungaroszerviznél** beépített **eredeti gyári** alkatrészekre a General Motors 10 000 km vagy 6 hónap garanciát ad, a garancia-időn túli javításoknál is.

A javítási munkákat a General Motorsnál kiképzett szakemberek végzik gyári előírások szerint, speciális szerszámokkal és készülékekkel. A szerkezeti alkatrészekon kívül az eredeti karosszéria-elemekben és fődarabokban jelentkező igényeket is kielégítjük.

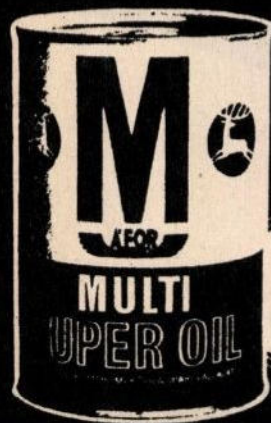
A folyamatos kiszolgálás érdekében igényét jelentse be vevőszolgálatunknál. Az igényeket a jelentkezés sorrendjében elégtjük ki.

Díjtalan műszaki tanácsadás.

Garanciális javításoknál az **Euroszerviz** garanciafüzetét is elfogadjuk.

**HUNGAROSZERVIZ** Tel.: Vevőszolgálat 835-975 Bp. XIV., Gizella út 20.

**VILÁGSZÍNVONAL**



**MINDEN KOCSIHOZ  
MINDEN IDŐBEN**



# A KRESZ MÓDOSÍTÁSA (II)

[Folytatjuk a Kreszt módosító 1/1971. (I. 29.) BM—KPM sz. rendelet közlését, az egyes változások magyarázatát.]

10. §. A Kresz 37. §-ának a helyébe a következő rendelkezés lép:

„37. §. (1). A közúton a következő fényjelző készülékek alkalmazhatók:

a) a forgalom irányítására három lámpából álló — sorrendben piros, majd együttesen piros és sárga, utána zöld, majd sárga fényjelzést adó — készülék;

b) kizárólag a gyalogosok közlekedésének az irányítására két lámpából álló — folyamatos, majd villogó zöld fényjelzést adó és e jelzésekben haladó gyalogost ábrázoló, ezután pedig piros fényjelzést adó és e jelzésben álló gyalogost ábrázoló — készülék;”

A gyalogosokra vonatkozó fényjelző készülékben tehát gyalogost ábrázoló rajznak kell lennie. Ez eddig nem volt kötelezően előírva. A gyakorlatban a lámpák nagy része már eddig is ilyen volt, a többieket át fogják alakítani. Ma még a gyalogosokra vonatkozó fényjelzők kerék és négyzetletű alakúak is. A jövőben lehetőleg négyzetletűek lesznek, hogy ne csak a gyalogost ábrázoló rajz, hanem alakjuk is megkülönböztesse a járművek irányítására is szolgáló lámpáktól.

„c) ahol a forgalom irányítására háromlámpás készülék alkalmazására nincs szükség (pl. villamos és egyéb járműforgalom útkeresztződésen kívüli találkozásánál a villamos áthaladásának a biztosítására), ott két lámpából álló, villogó, majd folyamatos sárga és utána piros fényjelzést adó készülék;”

A jövőben a villamost az útkeresztződéseknél három lámpából álló fényjelző készülékkel irányítják; nem útkeresztződéseknél azonban kétfényű jelzőlámpával. Ez villogó sárga, majd a villamos közlekedésre állandó sárga fényt ad, azután pirosat. A magartatás a következő: a villogó sárga veszélyt jelent, tehát óvatosságot kell haladni, a folyamatosan jelző sárgára meg kell állni, vagy ha a gépjárművezető már nem tud biztonságosan megállni, tovább kell haladnia; a piros színre természetesen meg kell állni. Az átszerelések ideje alatt a jelenlegi villogó zöld és piros lámpa természetesen még használatban lesz. Az új fajta lámpára azért van szükség, mert a villogó zöld fényt a Világügyemény elvetette. Elvetette a csak zöld és piros fényből álló forgalomszabályozó lámpát is. Olyan helyeken, ahol nem folyamatosan kell a forgalmat szabályozni, a most előírt lámpamegoldást engedélyezte, amelyet mi a villamosok forgalmának szabályozására használunk. Meg kell jegyezni, hogy ezt a lámpát lehetséges például tűzoltóaktányáknál, vagy mentőkocsi-garázsoknál is alkalmazni a tűzoltókocsik, mentőkocsik zavartalan kihajtásának biztosítására. A későbbiek során tehát ilyen helyeken esetleg nálunk is találkozhatunk ezzel a megoldással.

„d) alkalmi és ideiglenes forgalomirányításra (pl. részleges útátlárásnál) két lámpából álló — kézi állítású —, felváltva zöld és piros fényjelzést adó készülék;

e) veszélyes hely jelzésére egy lámpából álló, villogó sárga fényjelzést adó készülék; a három lámpából álló, fényjelző készülék (a) pont] is kialakítható úgy, hogy meghatározott időszakban az egyébként három színű fényjelzések helyett a készülék sárga fényt adó lencséivel valamennyi irányba villogó sárga fényt adjon.”

A d) ponthoz nincs mit hozzátenni, magától értetődő. Az e) pont sem szorul magyarázatra: a villogó sárga lámpa eddig is veszélyt jelzett.

(2) A fényjelző készülékek színjelzéseinek jelentése a következő:

a) a három lámpából álló fényjelző készüléken [(1) bek. a) pont]:

a piros fény tilos utat jelez; a fényjelző készülék, illetőleg a megállás helyét jelölő útburkolati jel előtt meg kell állni;”

Ez a pont jelenti azt a fontos változást, hogy a piros fényre minden körülmények között meg kell állni, tehát nemcsak balra, hanem jobbra sem szabad elkanyarodni. Ez a nemzetközi szabály.

„a sárga fény a forgalom irányának megváltozására figyelmeztet; ha a piros fényvel együtt világít, a tilos utat és azt jelzi, hogy rövidesen szabad jelzés következik; ha egymagában világít, az útkeresztződésben levő jármű azt megelőzően elhagyja, az útkeresztződéshez közeledő jármű pedig — amennyiben az útkeresztződés előtt biztonságosan már nem tud megállni — azon megelőzően áthaladni, egyébként a fényjelző készülék, illetőleg a megállás helyét jelölő útburkolati jel előtt megállni köteles;”

Az új szövegezés a sárga fényvel kapcsolatban egyértelművé vált. Ha a sárga a piros fényvel együtt ég, akkor tilos utat jelez, tehát nem szabad elindulni. Ha a sárga fény egymagában világít, azt jelenti, hogy lehetőség szerint meg kell állni.

Ha a gépjárművezető nem tud biztonságosan megállni, akkor tovább haladhat, azzal a kötelezettséggel, hogy a kereszteződést minél előbb hagyja el. A fényjelző készülékkel való szabályozásnak tulajdonképpen ez az a része, amely veszélyeket rejt. Rá kell mutatni, hogy ennek a szabálynak a be nem tartása sok balesetet okozott már.

„a zöld fény szabad utat jelez; továbbhaladni — ha a zöld fény nem nyíl alakjában világít, illetőleg a fényjelző készülékén más értelmű, kötelező haladási irányt jelző tábla nincs elhelyezve — egyenes irányban, valamint jobbra kisívbén az 53. § (4) bekezdésének, balra nagyívben az 53. § (5) bekezdésének rendelkezései szerint bekanyarodva is szabad;”

Ha tehát a zöld lencse kerek fényt ad, akkor jobbra, balra és egyenesen szabad továbbhaladni — a Kreszben eddig is jelzett előírások szerint —, hacsak valami tábla nem tiltja az elkanyarodást vagy az egyenes továbbhaladást.

„ha a zöld fény egy vagy két irányba mutató nyíl alakjában világít, továbbhaladni csak a nyíl által jelzett irányba vagy irányokba szabad; az egyenes irányú továbbhaladást hegyével felfelé mutató nyíl jelzi;”

Ha a járművezető a kerek zöld fény helyett zöld színű nyilat vagy nyilakat lát, akkor a nyilak által mutatott irányokba szabad haladni. Ilyen esetben nincs arra szükség, hogy külön még nézze: van-e valamilyen haladási előíró vagy tiltó tábla. Ez a korszerű megoldás: a gépjárművezető egy helyről, a zöld lencse helyéről teljes eligazítást kap a továbbhaladás tekintetében.

„ha a fényjelző készülék legalsó lencséje mellett kiegészítő-lencse van elhelyezve, ennek világítási ideje alatt a jármű — a gyalogosforgalom zavarása nélkül — a kiegészítő lencsében levő zöld nyíl irányába bekanyarodhat, függetlenül attól, hogy a fényjelző készüléken más színű fény is világít-e vagy sem;”

A kiegészítő lencse használata ismert. A korszerű forgalomirányítás alkalmazhatja azt a megoldást is, hogy a forgalmat csak a kiegészítő-lencsén levő nyíl irányába engedik meg. Ez eddig nálunk nem fordult elő.

„zöld fény vagy zöld nyíl világítása esetén sem szabad az útkeresztződésbe behajtani akkor, ha az útkeresztződést az igénybe venni kívánt irányban — forgalmi torlódás miatt — a zöld jelzés tartama alatt előreláthatóan nem lehet elhagyni;”

Egyértelmű új előírás. Nem szabad az úttestet eltorlaszolni, mert ha ezen az egyenes továbbhaladás nincs is biztosítva, a keresztirányú forgalmat azért lehetővé kell tenni. Már a kezdeti gépjárművezető is képes arra, hogy megállapítsa: ki tud-e majd hajtani a kereszteződésből, vagy sem. Itt érdemes megjegyezni, hogy az okos gépjárművezető sehol sem állja el a keresztirányú forgalmat — akkor sem, ha ő maga a főútvonalon közlekedik.

„b) a kizárólag a gyalogosok közlekedésének az irányítására használt, két lámpából álló fényjelző készüléken [(1) bek. b) pont]:

a folyamatos zöld fény a gyalogosok számára szabad utat jelez;

a villogó zöld fény a gyalogosok számára azt jelzi, hogy az úttestre már nem léphet le, ha pedig az áthaladást már megkezdte, azt megelőzően be kell fejeznie;

a piros fény a gyalogosok számára tilos utat jelez: a járdáról az úttestre lépni tilos;”

Ez a rendelkezés a gyalogosoknak szól, de jó, ha a gépjárművezető is tudja, hiszen időnként ő is gyalogossá válik. (A gyalogosoknak szóló lámparendszeren továbbra is alkalmazzák a villogó zöld fényt.)

„c) a két lámpából álló fényjelző készüléken [(1) bek. c) pont]:

a villogó sárga fény azt jelzi, hogy kellő óvatossággal tovább lehet haladni;

a folyamatos sárga fény azt jelzi, hogy rövidesen piros fény következik; a fényjelző készülékhez közeledő jármű — amennyiben a készülék előtt biztonságosan már nem tud megállni — a lámpával védett helyet megelőzően elhagyja, egyébként a fényjelző készülék, illetőleg a megállás helyét jelölő burkolati jel előtt megállni köteles;

a piros fény tilos utat jelez;”

Ezeket az előírásokat már minden járművezetőnek ismernie kell, magyarázat nem szükséges.

„e) az egy lámpából álló, vagy az ilyen jelzés adására átkapcsolt háromlámpás fényjelző készülék [(1) bek. e) pont] által adott villogó sárga fény veszélyes helyre figyelmeztet.”

A villogó sárga akár önmagában, akár háromlencsés rendszerben villog, mindenkor veszélyt jelez. A rendeletmódosításnak

éppen az a nagy előnye, hogy rendszerezte a színek pontos értelmezését, bárhol, bármikor is jelentkeznek.

„(3) A három lámpából álló fényjelző készülék [(1) bek. a) pont] jelzése — amennyiben a gyalogosközlekedés irányítására külön készüléket [(1) bek. b) pont] nem helyeztek el — a gyalogosokra is vonatkoznak. Ilyen esetben piros fényre a gyalogos áthaladása tilos és a járdáról az úttestre nem léphet le, sárga fényben az útkereszteződésben levő gyalogos köteles azt mielőbb elhagyni, egyébként a jelzés tartama alatt a járdáról nem léphet le. A zöld fény szabad áthaladást jelez.”

Ez a pont a gyalogosoknak szól, magától értetődő, magyarázatra nem szorul.

„(4) A fényjelző készülék fényjelzése az útestet menetirány szerinti jobb oldalán a készülék felé haladó minden járműre vonatkozik, kivéve ha az úttesten az útkereszteződés előtti besorolás helyén) a menetirány szerinti jobb oldalán két vagy több, útburkolati jelekkel jelölt forgalmi sáv van és a forgalmat sávonként külön fényjelző készülékek irányítják. Ebben az esetben:

a) a menetirány szerinti jobb oldalán az útestet szélén elhelyezett készülék jelzése a külső,

b) a belső forgalmi sáv bal oldalán elhelyezett készülék jelzése a mellette jobbra levő,

c) a forgalmi sáv (sávok) felett elhelyezett készülék jelzése pedig az alatta (alattuk) levő forgalmi sávban közlekedő járműre vonatkozik.”

A forgalom nagyságától függően a forgalom szabályozására egy vagy több fényjelző készüléket lehet használni. Ha csak egy fényjelző készülék van, akkor az az útestet menetirány szerinti jobb szélén van elhelyezve. Ha a hatóság úgy látja, hogy a forgalom takarhatja ezt a fényjelzőt, és emiatt veszélyhelyzet is keletkezhet, akkor az útestet másik oldalán, de akár a szemközti oldalán is megismételheti ezt a fényjelző készüléket. De a jobb láthatóság kedvéért megismételheti az útestet fölött is. Nyilvánvaló: ha csak egy forgalomszabályozó fényjelző készülék van, akkor az a menetirány teljes szélességére vonatkozik. Az is magától értetődő, hogy ha ezeket a készülékeket megismétlik, akkor is teljesen egyformán világítanak, jelzéseik egységesen az egész menetirányra vonatkoznak.

A forgalom megkövetelheti, hogy az egyes sávokban egymástól eltérő időben indítsák vagy állítsák meg a forgalmat. Ha ez így van, akkor a forgalomszabályozó lámpák zöld fényében nyílat lehet látni; ebben az esetben az útestet jobb szélén elhelyezett lámpa a legelső, az útestet közepén egy terelőszíjra elhelyezett lámpa, vagy villamos-járdaszíjra végén elhelyezett lámpa, vagy osztopályás útánál a pályát elválasztó középső részen elhelyezett lámpa, egyirányú utcában az útestet bal szélén elhelyezett lámpa a legbelső sávra vonatkozik. A sávok fölött elhelyezett lámpa jelzése pedig az alatta levő sávra érvényes. Az ilyen szabályozásnál azonban az útestet burkolati jelekkel látják el, és az úttesten levő, kötelező haladási irányt jelző nyilak összhangban vannak a lámpa zöld lencséjében látható nyilakkal. A gépjárművezetők ilyen esetben a besorolás elősegítésére a már korábban ismertetett, „Besorolás rendjét jelző táblával” karnak kellő időben tájékoztatást, vagy lámpaszlopokra elhelyezett, esetleg az oszlopok előtt befüggesztett, kötelező haladási irányt jelző táblával segítik elő a besorolást. Ahol a forgalmat ilyen módon szabályozzák, a járművezetőnek arra kell figyelnie, hogy abban a sávban, amelyikben várakozik, mikor gyullad ki a zöld nyíl, és akkor a nyíl értelmében kell továbbhaladnia. Ez a szabályozási mód a legkorszerűbb, fővárosunk több pontján már látható.

11. §. A Kresz a következő 37/A. §-sal egészül ki:

37/A. §. „A FÉNYJELZŐ KÉSZÜLEKEK ELHELYEZÉSE”

(1) A 37. § (1) bekezdésének a) és c) — e) pontjában említett fényjelző készülék lencséje csak kör alakú, a b) pontban említett készülék lencséje kör és négyszög alakú lehet. A készülék fényjelzésében, illetőleg lencséje mellett — a 37. § (2) bekezdésének a) pontjában említett nyíl alakú zöld fény, illetőleg a zöld nyilat mutató kiegészítő lencse, valamint (1) bekezdésének b) pontjában írt, álló, illetőleg haladó gyalogost mutató ábra kivételével — ábrát (nyilat, nyílkontrúrt) vagy egyéb jelzést elhelyezni nem szabad. A fényjelzőseket (lencséket) függőlegesen egymás alatt úgy kell elhelyezni, hogy a piros fényt adó lencse legfelül, a zöld fényt adó lencse legalul, a zöld nyilat mutató kiegészítő lencse pedig a zöld lencsével egy magasságban, a jelzőlámpának azon az oldalán legyen, amelyik irányba a nyíl mutat.

(2) A fényjelző készüléket úgy kell kialakítani és elhelyezni, hogy a készüléket és jelzéseit azok a járművezetők és gyalogosok, akikre a jelzések vonatkoznak, kellő távolságból és határozottan felismerhessék. A készüléket az útkereszteződés előtt, az útestet menetirány szerinti jobb oldalán el kell helyezni; a jelzés az útkereszteződés közepén vagy afelett, valamint túlsó oldalán megismételhető; a menetirány szerinti bal oldalán azonban megismételést tilos akkor, ha a (3) és (4) bekezdésre vagy egyébként az útkereszteződés forgalmának szabályozási sajátosságaira (pl. több fázisú irányítás) tekintettel az ilyen elhelyezés a forgalomban résztvevőket megzavarhatja vagy félrevezetheti.

(3) A fényjelző készüléken kiegészítő lencsét [37. § (2) bek. a) pont] csak akkor szabad elhelyezni, ha az útkereszteződés előtti besoroláshoz a menetirány szerinti jobb oldalán két — útburkolati jelekkel jelölt — forgalmi sáv áll rendelkezésre és a kiegészítő nyíl által mutatott irányba továbbhaladó jármű-

nek a besoroláshoz külön sáv biztosítható. Az egymást keresztező vagy a különböző irányokból azonos irányba továbbhaladó járművek nem kaphatnak egyidejűleg szabad jelzést.

(4) Ha a menetirány szerinti jobb oldalán az útkereszteződés előtti besoroláshoz két vagy több — útburkolati jelekkel jelölt — forgalmi sáv áll rendelkezésre, az egyes sávokból továbbhaladó járművek számára a fényjelző készülékek — a két forgalmi sávval rendelkező útestet vonatkozásában a (3) bekezdésben említett kiegészítő lencse alkalmazása helyett is — zöld nyíl alakú fényvel sávonként eltérő jelzést is adhatnak. Ilyen esetben

a) a besorolás rendjét jelző táblával [26. § (2) bek. j) pont], az egyes sávokból lehetséges továbbhaladási irányt (irányokat) pedig útburkolati jelekkel és a sáv forgalmát irányító fényjelző készüléken (vagy más alkalmas módon azzal együtt), vagy a besorolás rendjét jelző útburkolati jelek kezdeténél sávonként elhelyezett, kötelező haladási irányt jelző táblával [25. § (2) bek. a) pont] jelezni kell;

b) az egyes sávok forgalmát irányító fényjelző készülékeket a 37. § (4) bekezdésének a) — c) pontjában foglaltaknak megfelelő elrendezésben kell elhelyezni;

c) az egymást keresztező vagy a különböző irányokból azonos irányba továbbhaladó járművek nem kaphatnak egyidejűleg szabad jelzést;

d) a lehetőség szerint gondoskodni kell arról, hogy a kanyarodó jármű útját keresztező gyalogosok külön fényjelző készülékkel [37. § (1) bek. b) pont] egyidejűleg szabad jelzést ne kapjanak.”

Ez az egész szakasz a hatóságokra vonatkozik, a hatóságoknak ad elmagyarázást: hogyan kell a lámpákat elhelyezni és azokkal a forgalmat szabályozni. Ebben a vonatkozásban a gépjárművezetőnek nincs tennivalója, de jó, ha elolvassa ezeket a pontokat is, mert hasznos dolgokat ismer meg belőle. Például:

A különböző fények mellett eddig elhelyezett, nyílal ellátott kiegészítő táblák megszűnnek. Csak kiegészítő lámpával találkozhatunk, kizárólag a zöld lencse mellett.

Kiegészítő lencsét csak ott láthatunk, ahol legalább kétsávú kijelölt párhuzamos közlekedés van.

Nem szükséges kiegészítő lencsét alkalmazni, ha az útestet fölött elhelyezett külön lámpák irányítják az egyes sávok forgalmát. Ilyenkor azonban a járművezetőt kellő időben és kellő távolságból megfelelő elmagyarázást fog kapni a besoroláshoz. Ennek az elmagyarázásnak a módozatait is olvashattuk a rendelkezésben, teljes megvalósítása azonban csak 1973-tól lesz teljes.

12. § (1) A Kresz 40. §-ának (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) Közúti baleset bekövetkezése esetén minden érintett jármű vezetője, illetve hajtója köteles azonnal megállni és a baleset folytán megsérült vagy veszélybe került személy részére haladéktalanul segítséget nyújtani.”

Az új fogalmazás egyértelműen közli, hogy egy közúti baleset alkalmával kik kötelesek megállni. Akinek tehát a legcsekélyebb kapcsolata is támadt a balesettel, köteles a sérült vagy veszélybe került személyek számára segítséget nyújtani. Azt, hogy a balesetben nem részes személyt is terhelni segítségadás kötelessége, a Kresz továbbra is érvényes, nem módosított szövegrésze [a 40. § eddigi (2), ezután (5) bekezdése] tette eddig is — és teszi továbbra is — kötelezővé.

„(2) Ha a baleset halálát, személyesérülést vagy 15 000 forintot nyilvánvalóan meghaladó dologi kárt okozott, a balesetről értesíteni kell a rendőrhatalóságot vagy a legközelebbi rendőrt: a lehetőségekhez képest gondoskodni kell a nyomok megőrzéséről; a helyszínt csak az intézkedő rendőr engedélyével szabad elhagyni.”

Az eddigi előírások új megfogalmazása, az (1) bekezdés kiegészítése. Jelentős változás, hogy a személyi sérüléssel nem járt balesetekről a rendőrséget csak akkor kell értesíteni, ha az anyagi kár 15 000 forintnál nagyobb értékűnek látszik.

„(3) Ha a baleset csupán dologi kárt okozott és a kár nem haladja meg nyilvánvalóan a 15 000 forintot, az érdekeltek kölcsönösen kötelesek személyazonosságukat egymásnak hitelet érdemlő módon igazolni. Ha valamelyik érdekelt ezt kívánja, a rendőrhatalóságot vagy a legközelebbi rendőrt értesíteni kell, a rendőri intézkedést a helyszínen mindegyiküknek meg kell várni. Ha a baleset folytán megrongálódott gépjármű vezetője nincs jelen, a károkozó köteles személyi adatait erre alkalmas módon a helyszínen hátrahagyni, és a balesetet a felelősségbiztosítási jogszabályok rendelkezéseinek megfelelően a biztosítónak bejelenteni.”

A gépjárművek általánosan kötelező felelősségbiztosításának bevezetése lehetővé tette, hogy a rendőrhatalóságot mentesítsék attól, hogy a csak kisebb anyagi kárral járó balesetek nagy részében intézkedjenek. Ha a kár láthatóan nem haladja meg a 15 000 Ft értéket, de a felelősség tekintetében a balesetben részesek nem tudnak megállapodni, bármelyik fél rendőrt hívhat. Ekkor a baleset minden részesének meg kell várnia a rendőri megérkezését.

Az anyagi-káros balesetnél az érdekeltek kötelesek egymásnak személyazonosságukat igazolni, függetlenül attól, hogy rendőri intézkedés lesz vagy nem lesz.

Ha a károsult személy nincs jelen — pl. várakozó jármű sérül meg —, az a járművezető, aki a balesetet okozta, függetlenül a kár mértékétől, személyi adatait köteles a helyszínen hagyni. Erre legcsekélyebb és külföldön bevált mód: névjegyen, papír-

lapon vagy egy betétlapon a szükséges adatokat a szélvédő ablaktörő-gumija alá helyezni. Ha motorkerékpáron következett be a baleset, akkor az adatokat tartalmazó papírt a legjobb a motor tanksapkája alá szorítani. De ezzel a kárt okozó gépjármű vezetője még nem teljesítette minden kötelezettségét. Köteles személyesen vagy írásban a biztosítót is értesíteni arról, hogy hol, mikor, milyen rendszámú járművel, milyen rendszámú járműben okozott anyagi kárt.

Hangsúlyozni kell, hogy az ilyen természetű balesetek nem járnak további következménnyel az elkövetővel szemben, mivel a biztosító a károsultat kártalanítja. Az általános felelősségbiztosítás bevezetésének éppen ez volt az egyik célja. Ha azonban rendőrt hívnak, akkor annak hivatalból kötelessége, hogy a balesetben vétkes személlyel szemben megindítsa a szabálysértési eljárást.

12. § (2) A Kresz 40. §-ának (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) Az üzembentartó szerv és a javítóműhely vezetője vagy megbízottja köteles a rendőrhatalóságnak haladéktalanul jelenteni a tudomására jutott olyan járműrongálódást, amelyről alaposan feltehető, hogy azt személyi sérüléssel is járó baleset okozta.”

A bejelentés csak feltehetően személyi sérüléssel járó baleset által okozott járműrongálódásra vonatkozik. Ez a rendelkezés elsősorban a javítóműhelyek — és az üzembentartó vállalatok — dolgozóit kötelezi. De természetesen kötelessége minden embernek, hogyha valamilyen személyi sérüléssel balesetről tudomást szerez, s feltehető, hogy arról a rendőrség még nem tud, azt a legközelebbi rendőrhatalóságnak jelentse.

12. § (3) A Kresz 40. §-a (2) és (3) bekezdésének a számozása (5) és (6) bekezdésre változik.

Akinek Kresz-könyve van, jegyezze elő a bekezdéseknek ezt a sorrendi változást.

13. § A Kresz 45. §-ának (1) és (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„(1) A közúti forgalomban az előírásoknak megfelelő, ép, tisztán tartott és olyan járművel szabad részt venni,

a) amelynek biztonsági berendezése (kormánykészülék, fékek, irányjelző készülék, lámpák) a jogszabályban meghatározott műszaki követelményeknek megfelelnek, s

b) amely a típusának megfelelő mértéknél nagyobb zajt nem okoz és nagyobb füstöt nem terjeszt.

(2) A telephelyről (garázsból stb.) elindulás előtt meg kell győződni arról, hogy a jármű az (1) bekezdés előírásainak megfelel-e. Ha a jármű az (1) bekezdés előírásainak nem felel meg, vagy annak olyan más — kellő gondossággal felismerhető — hibája van, amely balesetet idézhet elő,

a) a járművezető a közúti forgalomba nem indulhat el, illetőleg az elindulást köteles megtagadni;

b) az üzembentartó, illetőleg az üzembentartó által a járművek forgalomba indításával, valamint műszaki állapotának ellenőrzésével megbízott dolgozó az elindulást köteles megakadályozni.

(3) A javítóműhely vezetője vagy a jármű átadásával megbízott dolgozója felelős azért, hogy a jármű biztonsági berendezéseinek javítás, karbantartási és ellenőrzési munkáit előírászerűen elvégezték.”

13. § (2) A Kresz 45. §-a (2) bekezdésének a számozása (7) bekezdésre változik.

Ez az egész paragrafus a gépjárművezetők számára új köteleseket nem tartalmaz, csak másképpen fogalmazta meg a régi előírásokat. Fontos változás azonban az egyértelmű megfogalmazás, hogy ezentúl az üzembentartó és a műhelyvezető, a forgalmi irányító is felelős azért, hogy a közútra csak az előírásoknak megfelelő jármű indulhasson ki. Ez nagymértékben szolgálja a közlekedés biztonságát. A meg nem felelő gépjármű részvétele a forgalomban szabálysértő, ha pedig baleset következik be, büntetett is minősülhet.

14. § A Kresz 46. §-ának (1) bekezdése a következő rendelkezéssel egészül ki:

„A jármű vezetéséhez szükséges engedélyt, illetőleg igazolványt a vezető vezetés közben magánál tartani köteles.”

Eddig is ez volt a gyakorlat, a mostani szövegezés azonban a korábbinál világosabb és egyértelmű.

15. § A Kresz 63. §-ának (1) bekezdése a következő rendelkezéssel egészül ki:

„Olyan egyirányú utcában, ahol a két oldalon várakozó járművek között legalább egy forgalmi sáv szabadon marad, az úttest bal oldalán meg szabad állni.”

Régi kívánság — az Autó-Motor is javasolta —, hogy az egyirányú utca mindkét oldalán lehessen várakozni. A szöveg ugyan megállást ír, ez azonban csak rendletechnikailag kapott ilyen megfogalmazást, hiszen ahol szabad megállni, és a parkolást semmi sem tiltja, ott szabad várakozni is. A „legalább egy forgalmi sáv” szabadon hagyása 2,5–3 m közötti szélességű területet jelent, mivel a legszélesebb jármű Magyarországon 2,5 méter. Értelemszerű, hogy olyan egyirányú utcában, ahol a jobb oldalon való parkolás valamilyen oknál fogva

Az Alagút utca és Attila út kereszteződésében is már az új típusú lámpalámpa nyitással találkozunk. Az úttest fölötti lámpa jelzései a bal oldali sávra vonatkoznak



tilos, a bal oldalon azért szabad várakozni, ha a jobb oldalon egy forgalmi sáv marad a közlekedés számára.

16. §. A Kresz 64. §-ának (1) és (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„(1) Várakozás céljából — ha a jelzőtáblából vagy útburkolati jelből más nem következik — a 63. § (1) és (7) bekezdésében foglalt rendelkezések megtartásával kell megállni.”

Mivel a módosítás az egyirányú utcában lehetővé teszi a parkolást a bal oldalon is, a korábbi rendelkezést ezt tőlő mondatta elmaradt. És bekerült a szövegbe a „jelzőtáblából” szó is.

„(3) »Várakozni tilos« jelzőtáblával ellátott helyen a ki- és a beszálláshoz, vagy a folyamatos fel- és lerakódáshoz szükséges időn túl, illetőleg a kiegészítő táblán megjelölt időszakban vagy időtartamnál hosszabb ideig várakozni tilos.”

Rendletechnikai módosítás, mivel a régi „Megállni vagy várakozás korlátozott” tábla új elnevezése „Várakozni tilos”, és a módosítás új „Megállni tilos” táblát vezetett be.

17. §. (1) A Kresz 67. §-a (5) bekezdésének c), d) és f) pontja helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„c) lakott területen kívül gépjárműnek 150 m-nél kisebb távolságban történő követésénél tompított fényszórót kell használni és a fényszórót tompítás nélkül csak előzés esetén szabad bekapcsolni;”

Régi kívánság, hogy a követő jármű ne használhassa a fényszórót, s így szűnjék meg a hátulról bekövetkező vakítás. A közlekedés biztonságát szolgálja, ha a gépkocsivezető csupán az előzés előtt gyújtja fel a fényszóróját.

„d) kellően nem világított lakott területen tompított fényszórót kell használni, kellően világított lakott területen városi lámpát kell és tompított fényszórót is szabad használni;”

Ez tulajdonképpen azt jelenti, hogy a tompított fényszórót mindenkor szabad használni. Ha azonban a terület nincs „kellően kivilágítva” — mint ahogy azt a rendelet a fogalmak között új módon meghatározta —, akkor kötelező. Ha tehát a gépjárművezető állandóan tompított fénnel közlekedik, nem követ el hibát. A tompított fény mindenkor használatába beletartozik a nappali használat is. Ha a gépkocsivezető például nappal az országúton hosszú oszloppal találkozik, nagyon célszerű, ha felgyújtja a tompított fényszórót. Ez az oszloppan haladókat tájékoztatja arról, hogy szemben jövő kocsit látnak, nem pedig egy előzésben levőt. Ebben az esetben letesznek előzési szándékukról. Az a gépkocsivezető tehát, aki ilyenkor tompított fényszóróval halad, a közlekedési biztonság érdekeit szolgálja.

„f) sűrű ködben vagy erős hóesésben tompított fényszórót kell használni;”

A tompított fény használata tehát ezentúl nemcsak sűrű ködben, hanem erős hóesésben is kötelező — mégpedig nemcsak, mint eddig, a lakott területen, hanem országúton is.

Lehet természetesen a ködlámpát is bekapcsolni. Nem szabad viszont ilyen körülmények között a tompított reflektort, a „hosszú fényt” használni, mert azzal a fényszóróval még rosszabbul lehet látni.

17. §. (2) A Kresz 67. §-ának (5) bekezdése a következő g) ponttal egészül ki:

„g) várakozó járművön fényszórót, tompított fényszórót használni nem szabad.”

Sokszor megtörténik este, hogy a várakozó autó vezetője nem kapcsolja ki a tompított fényszórót. Ilyenkor a szemközti jövő azt hiszti, hogy haladó járművel találkozott. De ha a kocsin csak városi, illetve helyzetjelző lámpa ég, abból következtethet arra, hogy az várakozó jármű. Ez is a közlekedés biztonságát szolgálja.

Sokan felteszik a kérdést: nálunk miért nem írták elő kötelezően a tompított fényszóró használatát. A szakértők megvizsgálták Európa valamennyi országának előírásait, és kiderült, hogy csak az NSZK-ban kötelező a tompított fény használata, a többi országokban megengedett. Mi is ehhez a gyakorlathoz zárkózunk fel a mostani módosítással.

(Folytatjuk)

**3 MILLIARD 850 MILLIO** forintot fordítanak az idén nagy forgalmú utak korszerűsítésére, s új utak építésére. Egyebek között 10 első- és másodrendű főutvonalat hoznak rendbe, vagy kezdik meg az átépítésüket. A negyedik ötéves tervben létesítendő új autoutak, autópályák előkészületei is megkezdődnek. Nyáron Balatonaliga és Siófok között átadják a forgalomnak az új autoutat. Törökbalint és Székesfehérvár között, 43 kilométeres szakaszon, épül az M7-es második pályája, amelyet 1973-ra fejeznek be. Az M1-esen. Tatabánya és Győr között is építenek autoutat oly módon, hogy később autópályává fejleszthessék. A gyöngyös-Visontal szakasz munkálataival befejezik a Budapest-Miskolc közötti új korszerűsítését, és megindul a munka az M3-ason. A megerősítésekkel, szélesítésekkel teljes hosszában befejezik a 4-es út rekonstrukcióját. Nemzetközi fontosságú a 68-as út Barcs-Murakeresztúr közötti újjáépítése is. Folytatódik az idén a Budapest-Szeged közötti út, valamint a 8-as út Székesfehérvár utáni 84 kilométeres szakaszának felújítása. Javítják a közlekedést az 58-as úton, korszerűsítik a 10-es és a 11-es utakat. Megkezdik a Nagykánizsa-Zalaszentgrót, valamint a Debrecenből Szegedre vezető út átépítését.

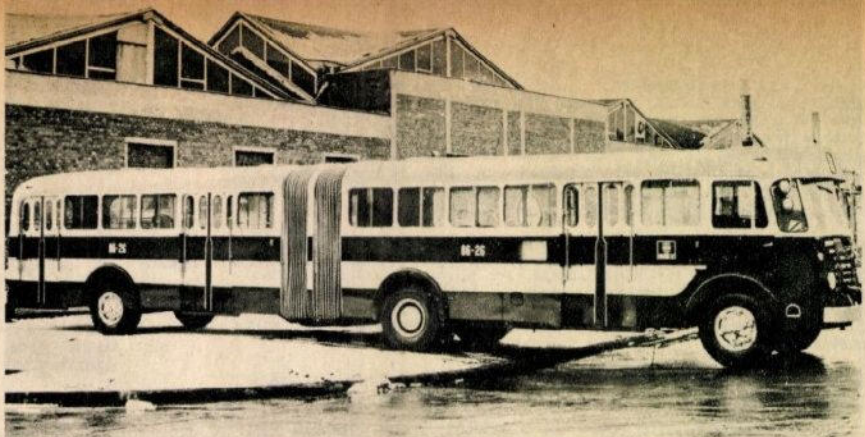
## AZ AUTÓRÁDIÓK GYÁRTÁSÁT

az idén tovább növelik a székesfehérvári Videoton Rádió- és Televíziógyárban. Száz másodpercenként kerül le a szalagról egy-egy új autórádió, amelyből az idén összesen 115 ezret gyártanak.

## ÚJ SZOLGÁLTATÁSKENT

teherautókölcsönözést vezetett be a székesfehérvári 14. sz. Volán. A kocsiakat vezető néikül bocsátják a bériók rendelkezésére; a 25 teherautóból nyolcat már az első nap bérbé vettek.

Bármilyen bízhatatlannak is tűnik, de ez a Parvill Vintage elnevezésű ósautó-modell működő benzinnel és automata sebességváltóval is rendelkezik. Az eredeti rendeltetés szerint a gyermekek szórakoztatására állítja elő nagy sorozatban és tíz színválasztékban a Parvill Engineering angol cég. A robusztus felépítésű, műanyag-karosszériás korbű modell azonban a felnőttek ilyen hobbiját is kielégítheti, ugyanis az erőforrás, az erőátviteli szerkezetek és a felépítmény alkalmas megválasztásával ennek a batornak a volánja mögött akár 70 km/óra sebességet is elérhetnek. A gyermekek részére alkalmas változat természetesen nem ilyen fűgű: csupán 16 km/óra elérésre képes. A korbű „fényzórók” és kúrők mellett azonban korszerű visszapillantó tükröket és egyéb, a forgalombiztonság mai követelményeit is kielégítő szerelvényeit is megtalálhatunk ezen a különös járművön.



Két évvel ezelőtt, 1969 tavaszán, az Autófenntartó Ipari Tröszt arról kapott értesítést, hogy a Budapesti Közlekedési Vállalatnak nehézséget okoz az autóbusszfelújítás és karbantartás zavartalan ellátása. Az AFIT, magáéknak érezve a nehézségeket, vállalkozott arra, hogy segítséget nyújt a gondjaival küzdő vállalatnak. Így került sor arra, hogy a pécsi XIV. sz. Autójavító Vállalatnál megszervezték a budapesti csuklós autóbusszok nagyjavítását. A kísérlet eredményét bizonyította, hogy már az első évben 20 autóbussz felújítására köthetett szerződést a két vállalat. A következő évben, vagyis 1970-ben már 85 bussz felújítását vállalták el: az AFIT Teherautójavító Vállalattal és a BKV-val együttműködve sikerült megteremteni az ehhez a munkához szükséges anyagi feltételeket. A később alkaterészhiányból adódó nehézségeket az AFIT vezérigazgatója közbenjárásával sikerült gyorsan áthidalni, és ez egyben lehetőséget biztosított arra is, hogy az elmaradt felújítási munkákat a vállalat a határidőre be tudja fejezni. Így kerülhetett sor most február 4-én immár a 100. felújított csuklós autóbussz ünnepélyes átadására. A pécsi XIV. sz. Autójavító kollektívája most már a 180-as típusú Ikarusok javítását is vállalja, hogy ezzel is segítsék a fővárosi közlekedést.

## A MUNKAGÉP VEZETÉSÉHEZ

a sikeres Kresz-vizsga alapján kiállított vezetői igazolvány szükséges február 1-től. Közúton a szóban forgó vezetői igazolvány birtokában is ezentúl csak az vezethet munkagépet, aki a 16. életévét betöltötte. A rendelet azt is szabályozza, hogy február 1-től kezdődően a segédmotoros kerékpár vezetőinek és az állati erővel vont járművek hajtóinak a vezetői igazolványát ezentúl nem a járási rendőrkapitányságok adják ki, hanem az a gépjárművezetői vizsgabizottság, amely előtt a vezetőjelölt sikeres Kresz-vizsgát tesz. Mind a segédmotoros kerékpár és munkagép vezetőinek, mind pedig az állati erővel vont járművek hajtóinak vizsgájára a területileg illetékes Autóközlekedési Tanintézet mellett működő gépjárművezetői vizsgabizottságnál lehet jelentkezni, az ott kiadott vizsgalap és 30 Ft-os okmánybélyeg ellenében. A sikeres Kresz-vizsga után a vezetői igazolványt a helyszínen azonnal kiadják; a 14. életévüket betöltött jelentkezőket segédmotoroskerékpár vezetésére és állati erővel vont jármű hajtására jogosítja. A 16. életévüket betöltött jelentkezők engedélye ugyanakkor kiterjed még a munkagép vezetésére is. Egyébként mindazok, akik valamely gépjárműnemre szóló érvényes vezetői engedéllyel, vagy segédmotoros kerékpárra szóló vezetői igazolvánnyal rendelkeznek, állati erővel vont járműveket is hajthatnak. Ha pedig a 16. életévüket betöltötték, a munkagépeket is vezethetik.

## AZ ÚJVIDÉKTŐL

a jugoszláv-magyar határig vezető 120 km hosszú autópályája építését előreláthatólag 1973-ban kezdik meg. Az építkezés költsége mintegy 75 millió dollárt tesz ki.

Mind több országban segíti a Posta a közlekedési balcsétek megelőzését folyó propagandát. Az NSZK bélyegét után most bemutatjuk a Kubában kibocsátott bélyegeket, amelyek a mesebeli „Okos Mackó” és a kedves zebra segítségével a gyermekeket figyelmeztetik — 1,2 millió példányban...



## Tallózás a világsajtóból

Radarkészüléket szerkesztett a magánautósok szolgálatára egy olasz mérnök. A táskarádió nagyságú berendezést a tetőcsomagtartóra lehet felszerelni. Éjszaka, vagy rossz, ködös időben regisztrálja a távolságot az előtte haladó járműtől, s amennyiben a két kocsik közötti távolság a megengedettnél kisebbre csökken, a szerelvényfalon levő fényforrás vészjelekkel figyelmezteti a vezetőt.

(Magyar Szó)

Az akkumulátort összeállításánál esetén automatikusan üzemen kívül helyező kapcsolót konstruált egy francia autós. Akkor fejt ki hatását, ha az összeállítás bizonyos meghatározott erővel történik. Eles fékezésnél tehát az akku nem áll le, hanem továbbra is áramot szolgáltat.

(Auto Markt)

Svájcban van egy bevásárlóút, amelynek jó példáját érdemes volna követni. Aki átveszi az ott megjavított kocsiját, talál a kormánykeréken egy kis kártyát, amelyen ez áll: „Az Ön kocsija most ismét rendben van. Ha ennek ellenére felfedez rajta valamely hiányosságot, hozza be ismét, amilyen gyorsan csak lehet. Saját költségünkre újból alaposan átnézzük. Egyébként: ha tanácsra van szüksége, ne tévovázzon — hívjon fel minket. A jó tanács semmibe se kerül — legalábbis náluink!”

(Frankfurter AZ)

Amerikában egy városi autóbusszal végeztek kísérleteket, amelyet hidraulikus rendszert segítségével minden megállóban 10 cm-rel le lehet süllyeszteni. Ilyenkor beszálló-lépcsője egy szintbe kerül az utca szegélykövével, és így könnyebbé teszi az utasok számára a be- és kiszállást. Az autóbussz meghajtó aggregátója gázturbína, ennek előnyel közismertek: csekély légszennyeződés, viszonylag könnyű karbantartás és hosszú élettartam.

(Marktinformacionen)



# Mi készül az ÁFOR-nál?

— Komplex benzinkutak, ütelítő központok — 400 új töltőállomás  
— Nemcsak benzint — Előterben a szolgáltatások —



Napilapjainkban és szakfolyóiratainkban egyre több szó esik a fejlődő közúti forgalom színvonalasabb ellátásáról, a közlekedést kiszolgáló szakmák szolgáltatásainak korszerűsítéséről. A X. pártkongresszus által kitűzött általános célok fokozottan érvényesek erre a területre. „Az autók száma szaporodni fog — soha nem tapasztalt arányban —, utak is épülnek ehhez, és javulnia kell minden járulékos szolgáltatásnak...” Ez a gondolat legmagasabb politikai tanácskozó szervünk előtt hangzott el, és úgy érezzük, motívója mindazt, ami az érintett szakmák számára a következő öt év tennivalóit jelenti.

*Hogyan készül az ÁFOR ezeknek a feladatoknak a megoldására? Milyen újdonságokat, érdekességeket — és főleg hány új benzinkutat — ígér a vállalat IV. ötéves terve? Ezekre a sokakat érintő kérdésekre kértük a választ Ternyák Benőtől, az ÁFOR igazgatójától.*

— A tennivalókat egyértelműen tömöríteni lehet: sok új benzinkutat — vagy ahogy a szakmai nyelv mondja: üzemanyag-töltő állomást —, ellátó telepet kell építeni, bővíteni kell a szolgáltatások körét, kereskedni kell a szó igazi értelmében. Ez a következő öt esztendő ÁFOR-programja tömören. Persze az igazsághoz tartozik, hogy az ÁFOR számára ezek a tennivalók nem újak. Hosszú évek óta arra törekszünk, hogy a magyarországi gépjárműfejlesztési lépést tartson a benzintöltő hálózat. Az elmúlt tíz esztendő hálózatfejlesztési tervei nyomán városainkban és községeinkben mentén az új üzemanyag-töltő állomások tucatjai épültek fel. Sajnos, a sok új benzinkút ellenére sem enyhült lényegesen a helyzet: ma is még sokkal több az „eszkimó”, mint a „fóka”, és ennek alapvető oka az, hogy közben a gépjárműállomány még nagyobb ütemben gyarapodott. Furcsán hangzik, de így igaz: hamarabb hozzájuthatunk egy autéhoz, mint az ÁFOR egy új benzinkúthoz. Közéleti fórumainkon éveikig mostoha-gyerekeknek számított a benzinkút, szükséges rossznak minősítették és ekként is kezelték. Nehezen lehetett építési engedélyt szerezni, nem voltak kivitelezők, és gyakran a legfontosabb, a pénz is hiányzott. Ráadásul a vállalatnak más, nagy feladatokra is erőt kell fordítania. Itt van például a tüzelőprogram, amely szintén sok beruházást igényel.

*A statisztikai adatok szerint az Ásványolajforgalmi Vállalat az ország 3246 települése közül csak 286 helyen árusít üzemanyagot. A fejlődés ellenére még ma is több mint 500 személygépkocsi jut egy töltőállomásra, és ha maradéktalanul megvalósul a IV. ötéves terv minden beruházása, akkor sem javul a helyzet, hiszen közben a gépjárműállomány újabb 350 ezerrel gyarapodik. Mire számíthatnak az autósok ilyen körülmények között?*

— A következő öt esztendő tükrében a kép közel sem olyan rossz, mint a statisztikai adatokból látszik. Teljesen felesleges, hogy minden száz gépkocsira jusson egy benzinkút, és ha 250—300 lesz az arány, tökéletesen elégedettek lehetünk. Az ÁFOR egyébként 1975-ig 400 új üzemanyag-töltő állomást kíván felépíteni, és a

fejlesztésre szánt mintegy 3 milliárd forintból nemcsak számszerűen gyarapodik a benzinkút-hálózat, hanem minőségileg is differenciálódik. Mivel nem élvezzük monopolhelyzetet, más is építhet töltőállomást, árusíthat Magyarországon benzint, és az összehangolt népgazdasági tervek ezt a lehetőséget számításba is veszik. Elsősorban a KPM kíván jelentős anyagi és műszaki segítséget nyújtani azoknak az állami és szövetkezeti vállalkozásoknak, amelyek közlekedési szolgáltatató tevékenységüket ilyen vonatkozásban kívánják kibővíteni. Ez a lehetőség elsősorban a Volán és az AFIT telepein, nagyobb szolgáltató szövetkezeteknél, garázs-szövetkezeteknél stb. kínálkozik. Az ÁFOR is messzemenő műszaki, tervezési tanácsadással segíti azokat, akik benzinkút-építéssel kívánnak foglalkozni. Természetesen a hazai üzemanyagellátás országrésze továbbra is az ÁFOR üzemanyag-töltő állomásaira hárul, és ezért a vállalat egy korszerű, komplex szolgáltatásokat nyújtó országos gerinc-hálózat kiépítésére összpontosítja erőjét a következő években. Ehhez a megfelelő tervek, elképzelések elkészültek, és a már említett beruházási összeg birtokában biztosított a megvalósulás is.

*Autósberkekben nem egy érdekes ÁFOR-tervet emlegetnek. Ma, amikor még gyakran szó éri a „ház elejét” olyan hiányosságokról, hogy például nem törik le az autók szélvédőjét a benzinkútnál, vagy egyenesen eltáncsolják azt, aki próbál felszerelési tárgyat óhajt vásárolni, beszélhetünk-e a realitás igényével ilyen modern elképzelésekről?*

— A IV. ötéves terv során felépülő új ÁFOR- és egyéb üzemanyag-töltő állomások már némileg tehermentesítik a hálózatot, és így az ÁFOR a legforgalmasabb helyeken végre elkezdhet valóban „kereskedni”, építhet olyan komplex benzinkutakat, ahol az autós nemcsak tankolhat, hanem próbál alkatrészeket vásárolhat, gépkocsiján futó javításokat, apolási munkákat is végeztethet. A nyugati országokban, ahol sok a benzinkút, ma már csupán az üzemanyag és olaj eladásából nem tudnak megélni. A benzinen olyan csekély az árres, hogy ez önmagában nem ténne rentálbilissá a töltőállomás fenntartását. Külön beruházásokkal tehát a legkülönbözőbb szolgáltatásokra is felkészülnek, amely ma már számukra 35—40%-os bevételi részesedést jelent. A hazai motorizáció fejlődése ezt az irányt szabja meg az ÁFOR számára is. A következő években hatféle típusú üzemanyag-töltő állomást épít az ÁFOR. A legegyszerűbb a hagyományos benzinkút, kizárólag kőolajtermék-árusítási feladattal. A továbbiak egyre összetettebb feladatot látnak el: légkompresszort, víz- és akkumulátortöltő berendezést, autófelszerelési cikkeket árusító önálló üzletet, autóápoló állomást, automata kocsimosót és gyors szervizt is magukba foglalnak. Már 1971-ben tíz ilyen töltőállomás-szerviz kombinát épül. Megjelennek az önkiszolgáló benzinkutak és autóápoló állomások is az ÁFOR hálózatában. A legelső ilyen rövidesen már meg is nyílik Budapesten a Keleti pályaudvar közelében. A fővárosban egyébként a mai 53 benzinkúttal szemben 1975-ben már 94-nél tankolhatnak az autósok, sőt nemcsak tankolhatnak, hanem szervizeltek-

hetnek is. Az ÁFOR szolgáltatásai között szerepel a jövőben a garázsirózás is. Terveink között az egyik egy ilyen komplexum megépítését irányozza elő. A legforgalmasabb autók mentén az üzemanyag-töltő állomások ügyvezető ütelítő központok lesznek, felszerelve mindazzal, amire az autósok és a gépkocsinak utközben szüksége lehet. Szaporítani kívánjuk a töltőállomásoknál működő „moto-presszók” számát is. A Pannónia és a Hungarhotel jó partnerek ígérküzik! És lépéseket tesz az ÁFOR a kiszolgálás javítása, kulturáltsága érdekében is. Már elkészült a benzinkutasok új „tizparancsolata”, ami a valóságban persze nemcsak tíz feladatra bontja a kütkezelők tennivalóit, hanem sokkal többre. A szelvéző letörése ezáltal nem a benzinkutas jóindulatán múlik, hanem egyik alapvető munkaköri feladata. A vállalat egyre nagyobb gondot fordít kiszolgáló-személyzetének oktatására. A vállalat egyre nagyobb gondot fordít kiszolgáló-személyzetének oktatására, a kulturált szolgáltatás meghonosítására. Ehhez azonban kéri az autósok segítségét is. Aki a töltőállomásoknál hiányosságokat tapasztal, tegye azt szóvá, írja be a minden benzinkútnál megtalálható panaszkönyvbé, vagy jelentsen a vállalat ellenőrző szerveinél. Közös célt szolgál ezzel és hozzájárul az ügyvezető jó autós közérzet kialakításához.

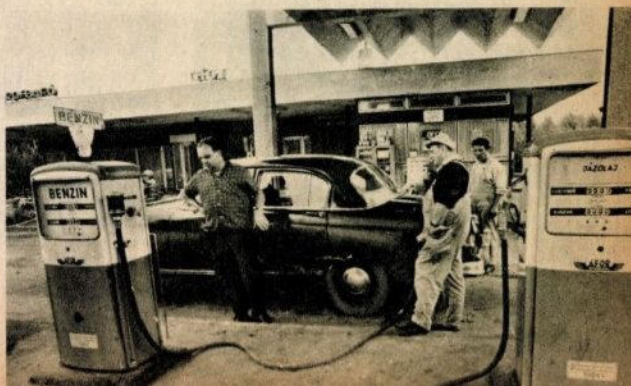
*Egyre népszerűbbek a hazai gyártású kőolajtermékek. Sokat olvashatunk a magyar benzinek és olajok nemzetközi elismeréséről. Mit tesz a vállalat a jövőben a választék és a minőség terén?*

— A hazai kőolajtermékek előállításával nem az ÁFOR foglalkozik, de a finomítottak „egy családba” tartozunk. Pontosan ezért magunk is részt vállalunk a benzinek és olajok minőségi fejlesztéséből. Laboratóriumaink rendszeres kísérletekkel és kontroll-vizsgálatokkal, bevégzői piackutató osztályaink és nem utolsósorban az ÁFOR Autósport Klubjának versenyzői a gyakorlati tapasztalatok gyűjtésével a műszaki fejlesztésből jelentős részt vállalnak. Az új hajtómű-olajok, a többfokozatú Multi Super Oil-ok részben a közös munka eredményeként születtek. A következő években a motorkonstrukciók fejlődésével természetesen az ÁFOR benzín- és kenőolaj-választéka is lépést tart. A speciális gépkocsikhoz és a hozzájuk látogató külföldi autósok igényeivel is igazodunk. A magyar kőolajtermékek mellett a jövőben is árusítanak nagyobb töltőállomásaink Mobil, BP, Valvoline és AGIP márkájú kenőolajokat, korrózióvédő anyagokat és autóápolási cikkeket. Néhány új töltőállomásunkat egy-egy külföldi céggel közösen építjük fel, és itt a hazai és külföldi kőolajtermékek és autófelszerelési cikkek különleges választékát biztosítjuk.

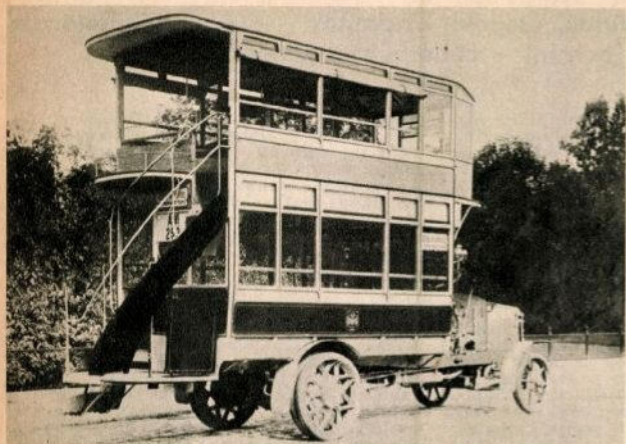
*A következő öt esztendőben tehát a jelenlegi benzinkutak száma megkétszereződik, új típusú töltőállomások, gyors-szervizek és autósok jelennek meg kőolajainkban az ÁFOR márkajelzése alatt. A rohamosan fejlődő nagyvállalat a IV. ötéves tervben jelentős részt vállal a közügyé lett hazai automobilizmus gondjából, örömeiből. Milliányi magyar autós-motoros lesz e program várományosa.*

Tar András

Mind több benzinkút mellett találunk majd autós cikkeket árusító üzletet és frissítőket szolgáló eszpresszót is



# MÁRCIUS 1-ÉN INDULT, 1915-BEN



Az 1915-ös Marta, ez a favázás, benzinüzemű, 20 km/óra végsebességű, 31 utasra méretezett emeletes jármű Daimler-licenc alapján készült



Az 1916-os Benz ugyan modernebb kivitelű volt, mint a Marta busz, de műszaki jellemzői — így a favázás építés is — azonosak. De ez már reflektort is kapott!



Nálunk a MÁVAG—Mercedes—Benz típus volt az első dízelmotoros autóbusz. A sajátos pesti humor a motorház formája és fekete színe miatt, a „koporsó” nevet adta az 1936-tól járatott kocalknak



Az 1938-tól üzemben levő, jellegzetesen erős hangú motorral épített Rába—MAN DST járművek 1955 nyaráig szolgálták a közlekedést



Bizonyára sokak számára emlékezetes még a MÁVAG N 26/38 típus. Az 1938-ban üzembe helyezték, 90 lóerős, OML—67 jelű motorral szerelt buszok a „harcosa” nevet kapták a pestiektől



A MÁVAG M—5-ös 1950-ben állt forgalomba. Ez a busz 110 lóerővel dízelvezethető, 52 személyesre vizsgáztatták és 55 km/óra sebességet ért el



Az első önhordó-karosszériás Ikarus—30 típus 1951. június 15-én jelent meg a fővárosi forgalomban. Sok budapesti, majd sok-sok vidéki utas emlékezhet még rá



Mint erős, sokat kibíró járművet ismerjük, 1952 óta az Ikarus gyár 60-as típusait, amelyek átalakítva csuklós járművekké ma is segítik a közlekedést



Ugyancsak 1959-ben mutatkoztak be a robusztusnak bizonyult 620-as Ikarusok, de hát ezek a viszonylag könnyen javítható modellek még ma is futnak



A háromtengelyes csuklós busz, az Ikarus 60-ból átalakított prototípus 1960. november 5-én vett részt először a forgalomban. Tervezői: Rózsa László, Lassú Gábor és Szini Béla



Milyen sok ember ismerkedhetett meg Budapest nevezetességeivel 1962 óta az ilyen 620-as Ikarusokból kialakított városnéző kocsik üléseiből!



**S**zenzáció! — kiálták a rikkancsok. Több mint fél évszázada ennek. Pontosan 1915. március 1-ét írta akkor. Vasárnap reggel 7 óra. Két, eddig ismeretlen jármű jelenik meg Budapesten. Az első autóbuszok, amelyek ettől a naptól kezdve rendszeresen — többnyire zsúfoltan — járták Budapest utcáit. De közlekedésünkben a zsúfoltság azóta sem ismeretlen fogalom (sőt!). S a mai buszok átlagsebessége sem igen nagyobb, mint a szóban forgó első kocsiké volt. Pedig a két Austro-Daimler Tudor típus végsebessége nem lépte túl a 20 km/órát. Az egyik akkumulátoros, a másik benzinüzemű. Fa-

vázaz felépítményük 31 utasnak adott helyet. Mindez persze március 1-én volt izgalmas adat, — de 1915-ben. És ugyanabban az évben, augusztus 20-án üzembe állt az első Maria típusú „társasgépkocsi” is, — tehát a fejlődés útjára lépett az autóbusz, mint a tömegközlekedés egyik fontos eszköze.

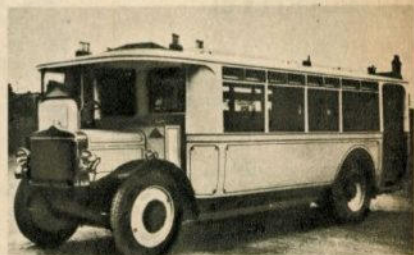
A visszatekintés, a történelem mindig érdekes. És talán érdekes az is, hogy e dokumentációt egy nagyon lelkes fiatal ember, Kuglitz József, a Bányai Donát Szakmunkásképző Intézet tanulója állította össze és hozta be szerkesztőségünkbe.



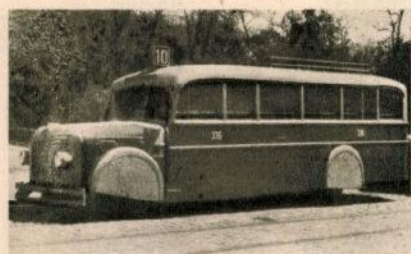
Ezt a tömör arbronsú, csúszásgátló szekkel ellátott Ganz-Büssing gyártmányt —, amelynek adatai nagyjából szintén megegyeztek a korábbiakkal — 1917-ben ismerték meg a pestiek



Sajnos, a kép keveset mutat a Laurint-Klement típusról, amely egy traktorból és az annak alvázára támaszkodó pótkocsiból áll. Kétévi üzem után, 1928-ban kivonták a forgalomból



A busz-üzem 1926-ban kapta és 1934-ig járatta a Tilling-Steven piros színű, fűvott-gumis, 60 lóerős, egyszintes modellt



A háborús években, 1943-tól a gumihiány miatt sínautóvá alakították át a MÁVAG N 26/38-as autóbuszait, de a szomorú esztendő után ez a modell ismét munkába állt gumiabroncsokkal szerelve



A felszabadulás után a szinte semmiből újjáteremtett autóbuzsközlekedésben a Rába TR-5 volt az első új hazai típus, amelyből később már exportra is jutott



Az úgynevezett trambuszok után, 1948. január 20-án üzembe állították a Mátyásföldön készülő újabb TR-modellt, amelyből havonta mindössze egy darab született



Az első pótkocsis autóbusz, amely ebben a formában 1955 szeptemberében indult útnak a 62, 62/A, 38 és a 43 jelzésű vonalakon AMG típusú pótkocsival



Ha nem is hosszú ideig, de 1959-től futottak a pesti utcákon az Ikarus 31-es sorozatának kocsijai is. A későbbi években mindinkább az ennél jóval nagyobb, erősebb modellekre tartottak igényt



Fordulópontnak is nevezhető 1959. március 21., amikor is Budapesten a körüli járaton megjelentek az első farmotoros, háromajtós Ikarus-66 típusok



És ugyancsak 1962-t jelzett a naptár, amikor az Autóbuszüzem sétajáratit mikro-szerelvényeit forgalomba állították. A motoros vontató lengyel Nysa, a pótkocsik pedig házilag készültek



Száz férőhely, három ajtó jellemzi az Ikarus 556-os típusokat, amelyek 1964 során kapcsolódtak be a fővárosi autóbushálózatába



Az Ikarus csuklós autóbusza, a nagy befogadóképességű 180-as modell szintén 1964 óta ismert. Azóta nagy sorozatokban készül, de bizony még több is kellene belőlük, hiszen oly sok az utas...

# AUTÓSOKNAK

## AZ ÚJ SZEMÉLYAUTÓK VÁSÁRLÁSÁNAK ÚJ FELTÉTELEI

(Ismerető a napilapokban már közölt MTI-tájékoztató alapján)

A Belkereskedelmi Minisztérium néhány intézkedést hozott az új személygépkocsik értékesítésénél előforduló spekuláció megszüntetésére, illetve korlátozására.

A miniszter utasítást adott ki, amely szerint 1971. február 22-től a Merkur Személygépkocsi Értékesítő Vállalat — a minisztérium által meghatározott típusokból — személygépkocsi eladásra nem köthet szerződést azzal, aki az előző két évben a vállalatotól autót rendelt, vagy vásárolt. Az Országos Takarékpénztárnál kapható megrendelőlapokon már ez a feltétel szerepel. Ennek megfelelően a Merkur ezentúl visszautasít minden olyan megrendelést, amely a fenti előírásnak nem felel meg.

A megrendelőlapon felhívják a vásárlók figyelmét arra is, hogy az új gépkocsi ára maximált. Ezért az, aki az előírtól magasabb áron adja el a gépkocsit, büncselekményt követhet el; aki ily módon nyereszkezik, ügyészi indítványra bírósági eljárással kötelezhető arra, hogy a jogosulatlan összeget az államnak visszafizesse.

Egyelőre valamennyi kapható típusra érvényes a szigorítás, amelyet úgy oldanak fel, hogyan egyes típusokból javul a kínálat, az ellátás.

A Minisztérium szükségmegoldásként adta ki a korlátozó intézkedést, amely addig marad érvényben, amíg a belkereskedelemnek nem áll rendelkezésére elegendő személyautó. A számítások szerint a gépkocsikínálat már a jövő évtől javul, s az ellátás problémái ebben a tervidőszakban megoldódnak.



## SZÁMOK A VILÁG AUTÓIPARÁRÓL

1970-ben a világ gépjárműtermelése az 1968. évi 17,9%-os és az 1969. évi 5,3%-os növekedéssel szemben 2,4%-kal csökkent. A termelés 1970-ben 28,7 millió darabot, míg 1969-ben 29,4 milliót reprezentált. A múlt évi gyengébb eredményt az USA, Kanada és Anglia autógyárainak komoly termelési visszaesései idézték elő. Az említett országokban százalékosan az alábbi visszaesések következtek be (a személyautó- és haszongépjármű-gyártást együtt számolva):

USA	-18,8
Kanada	-12,0
Anglia	-7,8

A többi ország termelése kedvezően alakult, de ennek ellenére sem pótolta a fenti országok kiesését. Ezen országok közül Ausztrália és Japán termelésének dinamikája is lelassult, és ez is hozzájárult a világtermelés csökkenéséhez. A kedvező eredményeket elért országok százalékosan az alábbi növekedéseket érték el:

Japán	+14,7
Franciaország	+10,3
Svédország	+21,8
Ausztrália	+12,9
Hollandia	+11,1
Szocialista országok	+9,0

A gépjárműtermelés legapróbb részleteire a világsajtó és a hírügynökségek ma még pontos adatok hiányában nem tudnak választ adni. Így mindenképp előtérbe kerül az autóbüsztermelés alakulására és a gépjárművek exportjára. Múltán a vezető tőkés országokban a személyautó-termelés képezi a legnagyobb volument, ezért a publikációkban is erre helyezik a nagyobb súlyt, és így a múlt évi eredményeket már sikerült tisztáznunk.

Vezető országok	Mennyiség: 1000 db-ban		A változás mértéke: %
	1969.	1970.	
Anglia	1.671,4	1.641,0	98,2
Franciaország	1.981,7	2.430,0	122,6
NSZK	3.312,5	3.527,9	106,5
Olaszország	1.464,8	1.680,0	114,7
Svédország	242,9	279,0	114,9
Japán	2.611,5	3.178,0	121,7
USA	8.224,4	6.546,0	79,6
<b>Összesen:</b>	<b>19.309,2</b>	<b>19.281,9</b>	<b>98,8</b>

A személyautó-termelés csökkenésében több tényező játszott közre. A nyugati hírügynökségek első helyen a General Motors héthetes sztrájkját emelik ki, mivel az egymillió darab termelés kiesést eredményezett. Egy másik fontos tényezőként a nagy hengerűrtartalmú személyautók iránti kereslet csökkenését húzzák alá. Ennek bizonyítására emelik ki az USA 1970. évi „kiskocsi”-importját.

Gyárak	Mennyiség db	Változás 1969-hez képest %-ban
Volkswagen	569 692	+ 3,3
Benz Mercedes	29 000	+11,0
BMW	15 000	+24,0
Toyota	196 350	+53,0
Datsun	104 067	+71,0
<b>Összesen:</b>	<b>914 109</b>	

A kisebb hengerűrtartalmú kocsik iránti kereslet emelkedését a Citroën gyár 6,7%-os és a Renault 15%-os termelésnövekedése is alátámasztja.

(FUZES)

## KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, MÁRCIUS 2-ÁN

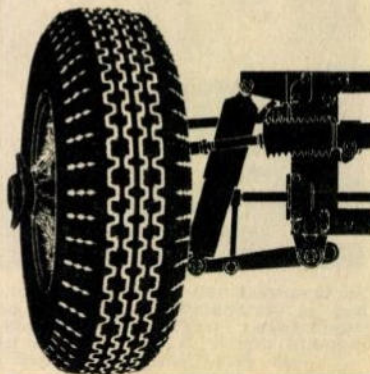
FIAT-500	2255
FIAT-850 Limousine	7438
FIAT-850 Sport Coupé	380
MOSZKVIC	22 197
RENAULT R-4	1273
POLSKI FIAT-1300	6966
POLSKI FIAT-1500	1495
SKODA	20 833
TRABANT Limousine	33 591
TRABANT Kombi	3175
VOLGA	797
VOLKSWAGEN-1300	2349
WARTBURG Limousine	15 358
WARTBURG de Luxe	10 392
WARTBURG Tourist	1272
ZAPOROZSEC	1915
ZASTAVA 750-M	2106

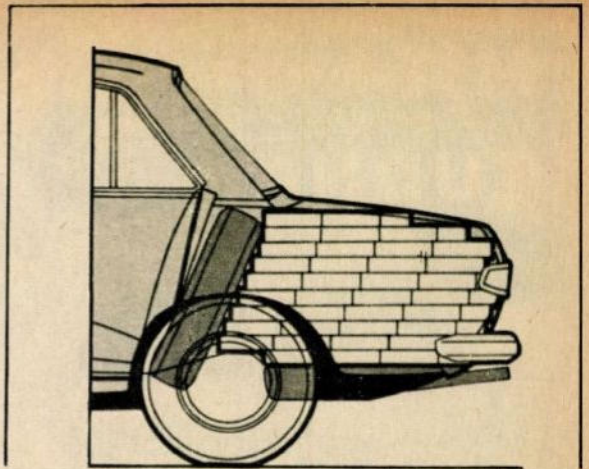
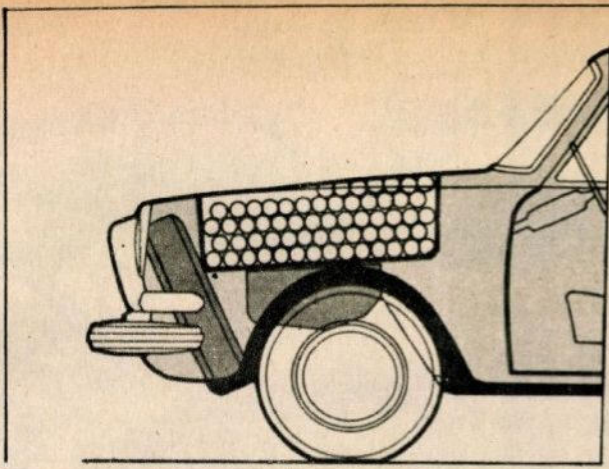
## AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

<b>MÁRCIUS 7.</b>	Szeged
Debrecen	Szentes
Gyöngyös	Szombathely
Gyula	Tata
Kaposvár	Veszprém
Kiskunhalas	Zalaegerszeg
Miskolc	<b>MÁRCIUS 21.</b>
Nyíregyháza	Debrecen
Pécs	Dunaujváros
Szeged	Miskolc
Székesfehérvár	Mohács
<b>MÁRC. 8., hétfő</b>	Nyíregyháza
Dabas	Orosháza
<b>MÁRC. 10., szerda</b>	Szeged
Szentlőrinc	Szigetvár
<b>MÁRCIUS 14.</b>	Szolnok
Baja	Tatabánya
Békéscsaba	<b>MÁRCIUS 28.</b>
Debrecen	Debrecen
Miskolc	Erd
Nagykőrös	Kecskemét
Nyíregyháza	Miskolc
Pápa	Nyíregyháza
Pécs	Szeged
Siófok	Zalaszentgrót

## A FUTÓMŰ

amely a tél során átgázolt a hóakadályokon, az utak jeges redőin, szenvedett a sártól, a szórt lattyaktól, és még talán egyszerűbb odakocant a járdaszegélynek is, megkívánja, és meg is érdemli, hogy a tavaszi szezon előtt átvizsgálják. Lehet, hogy a kerekek különféle beállításai igényelnek csak korrekciót, de ha kell csapszeget, perselyt, csapágyat vagy gumiharangot cserélni, lengéscsillapítót javíttatni, ne halogassuk a munkát...





# MEKKORA IS A CSOMAGTARTÓ?

Tisztelt Szerkesztőség!

Az idei első számban megjelent Merkur-típusfelsorolásban a Skoda S-100-asnál csomagtartó-térfogatként  $160 + 32 \text{ dm}^3$  szerepel. Igaz, hogy az 1970-es 6. AM-számban is pontosan ezek az adatok vannak, de mégis megkérdem Önöktől, hogyan lehetséges ez, mert egy gyári reklámban, amelyet a Nemzetközi Vásáron osztogattak,  $340 \text{ dm}^3$ -van feltüntetve. A legújabb Skoda-110 R Coupé csomagteret is  $370 \text{ dm}^3$ -re, az ismertetés szerint, és megjegyzem, hogy az 1000-MB csomagterét ugyancsak  $370 \text{ dm}^3$ -nek tünteti fel az 1969-es „Autótípusok” c. könyv.

KASZNER TIBOR  
Makó, Lehel u. 15/a.

Talán mondanunk sem kell, hogy nemcsak egy ilyen levél érkezett már a csomagter-méretekkel kapcsolatban, és nemcsak a Skoda típusok csomagtartójának tényleges nagysága képezi a kérdéseket. Éppen ezért igyekszünk némi magyarázatot adni a számunkra is oly gyakran és oly sok gondot okozó meghatározásokra. Mégpedig szeretnénk olyan formában tisztázni az ellentmondásokat, hogy a felelet általánosságban — tehát mindenféle csomagter mérésénél — alkalmazható, illetve elfogadható legyen.

Valószínű ugyanis, hogy a jövőben szintén megjelennek olyan publikációk, amelyeket bizonyos kételkedéssel fogadnak az olvasók és, őszintén szólva, magunk is...

Persze, ha érzésünk vagy éppen csomagolási gyakorlatunk szerint a szóban forgó kocsi rakodótere jóval nagyobbnak bizonyul, mint azt a számokkal jelzett gyári adatok alapján vártuk, akkor örömmel nyugtáztuk aényt. És valahogy így állunk a Skodával is, amelynek csomagtartója — nem beszélve a hátsó ülés mögött adódó pluszról — a pakolásnál nagyobbban bizonyul, mint a hivatalosnak ismert részletezés szerint.

Reálisnak tartjuk a  $370 \text{ dm}^3$ -es össz-térfogatot (tehát a kocsi orrán és a hátsó ülés mögött kialakított rakodótérnek együttes űrméretét), még akkor is, ha nem tévedésből, hanem más jellegű mérések alapján ennél kisebb helyről írnak.

Az eltérések általában abból adódnak, hogy maguk az alkalmazott mérési módszerek is eltérőek. Elég talán, ha ezek közül itt csak kettőre hivatkozunk, kettőt ismertetünk a „MOT” című autókritikai lap szemléltető rajzaival. Az egyiknél — a példa éppen a farmotoros kocsi elől fekvő csomagterét ábrázolja — az úgynevezett golyós mérést alkalmazták, vagyis  $55 \text{ mm}$  átmérőjű golyókkal töltik fel a csomagteret. Persze, ezek a golyók begurulnak a zegzugos helyekre is, olyan sarkokba, ahová tényleg csak golyókat lehet helyezni, de praktikus csomagokat már nemigen.

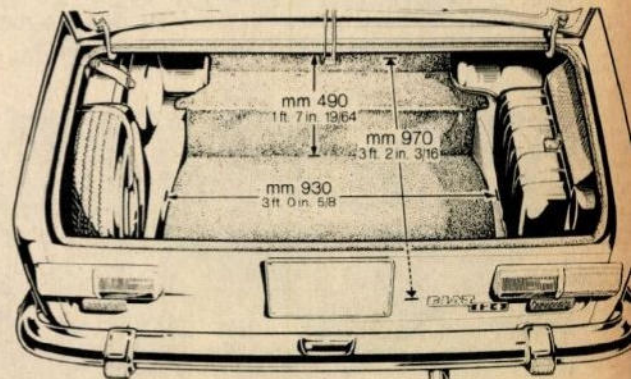
A másik mérési szisztéma, amikor  $200 \times 100 \times 50 \text{ mm}$ -es hasábokat helyeznek el a kocsi csomagtartójában, és végül az ott elférő hasábok össz-térfogatát adják meg méretként. Ezt nevezzük VDA (Verband der Deutschen Automobilindustrie) sablonnak, illetve VDA-norma szerinti mérésnek; ez érzékelhetően közelebb áll a valósághoz, mert csomagjaink, bőröndjeink többnyire hasáb alakúak, és csak ritkán hasonlíthatnak teniszlabdára.

A legszembevethetőbb eltéréseket azonban nem a golyós vagy hasábos mérési módszerek különbsége okozza. Inkább az, hogy némelyik típusnál úgy adják meg a csomagteret méretét, mintha abban sem benzintank, sem pótkerék, sem me-

revitőhálózat, sem lépcsőzet nem lenne, és azok nem zavarnák az űrtartalom értékét, vagyis a tényleges rakodást. Márpedig a legtöbb csomagtartóban vannak ilyenek, és zavarnak is az ideális csomagolást. Vannak tehát — és lesznek is — ellentmondások a csomagter-méret közlésénél. Mert ha most itt leírjuk, hogy a Trabant csomagteret  $420 \text{ dm}^3$ , a 125-ös Fiaté pedig csak  $400$ , akkor joggal gyaníthatják olvasóink, hogy valami tévedés történt. A számítás, illetve a gyári közlés szerint nincs tévedés. Tény, hogy a kis Trabant csomagterét meglepően öblös, de tény az is, hogy a hivatalos adatok szerint a jóval nagyobb Fiat-125-ös csomagteret ezek szerint nem bővebb, mint a Trabanté. Persze, amikor egyikbe vagy a másikba kezdünk csomagolni, hamar rájövünk, hogy a mai mérési módszerek, a mérési normák terén sok minden nincsen tisztázva. És ezt a tényt mindaddig figyelembe kell venni, amíg világszerte nem születik valami egységes szabvány, — amely nekünk is jó segítséget jelentene, amikor a különféle autók csomagterét kell meghatározni. És olvasóink ugyancsak könnyebben tájékozódhatnak, illetve ritkábban csodálkoznak egy-egy meglepően túlzottan vagy nagyon is szerénynek tűnő adat láttán.

L. Gy.

Fiat-124 csomagteréről kiadott gyári rajz (a méretek mm-ben és angol mértékben egyaránt feltüntetve)  $385 \text{ dm}^3$ -es térfogatot jelez. Csak a pótkerék és a benzintank közötti területet adják meg tényleges szélességnek, és ez valóban korrekciót igényel. Persze, a csomagter mélyén itt is van lépcsőszerű hátsótengetty feletti zónában, és a kerékdob íve ugyancsak lefarag valamit a rakodótérből, amely azonban mégis elég nagy és, ami a legfontosabb: jól kihasználható



# MIT TUDNAK

## BOGARAKRÓL

Eddig a Volkswagen-kocsikkal végzett próbáinkról „Mit tud egy VW bogár”, „Mit tudnak a VW bogarak” címen írtunk.

Az elmúlt év őszétől hajtottuk az 1302-es, majd pedig a 411-es L típust, igyekeztünk megismerni menettulajdonságait, és ez idő alatt sok-sok úgynevezett VW-témához is közelebb kerültünk.

Most tehát inkább így fogalmaztuk a címet is, hogy „Mit tudnak a VW bogarakról”.

A VW-hívők, sőt úgy is mondhatnánk, hogy a VW-rajongók csak jól tudnak ezekről a kocsikról. Közöttük van olyan, aki saját tapasztalatai szerint dicséri a kocsi, de akadnak, akik nem járnak sem egyik, sem másik bogárral, de mindettől függetlenül dicsérik a Volkswagent. Abból indulnak ki, hogy ha egy autóból ennyi milliót gyártottak, eladtak — Amerikába is már több milliót exportáltak — és a jelek szerint még sokáig sikerrel tudják a piacon tartani: az csak jó lehet.

Azt is tudják — mi is tudjuk —, hogy Európa legnagyobb autógyárává nőtte ki magát a VW, és tény, hogy a világpiacon viszonylag olcsón képes adni valóban jó minőségű gyártmányait.

Azt is észre kell azonban venni, hogy szülőföldjén, az NSZK-ban sem jár mindenki kisebb vagy nagyobb Volkswagen-kocsival, bár változatlanul vezető helyen állanak a VW-eladással.

Így például a múlt év első felében, amikor a nyugatnémet autósok 227 263 Opelit, 170 243 Fordot, 80 632 Audi-NSU, 80 010 Renault kocsit, 71 084 Mercedest és 63 898 Fiat típust vásároltak, ugyanakkor 291 267 új Volkswagent vettek. Vagyis a VW változatlanul tartja vezető helyét az NSZK piacán. De, mint tudjuk, a többi gyártmányból — még import kocsiból is — elég szép mennyiség talált gazdára.

És ha játszani akarunk a számokkal, úgy is írhatjuk: 848 077 olyan személygépkocsi került ebben az időszakban ott forgalomba, amelyik nem VW volt.

Vagyis nem felel meg mindenkinek egy bogár, akár a kisebb, akár a nagyobb kategóriából kerül is az ki. Még akkor sem a VW mellett döntenek, ha tudják, hogy ott annak van a legjobb vevőszolgálati hálózata, ahhoz lehet a legkönnyebben alkatrészt kapni. És tudjuk persze azt is, hogy a VW valóban nagyon megbízható szerkezet, viszonylag ritkán ad okot bosszúságra.

Merthogy a VW igénytelen, strapabíró, télen-nyáron üzembiztos, jól funkcionáló autó, az nem is vitatható.

Ezt mi is tudjuk, nemcsak az eddigi VW-próbák, hanem a nemzetközi szaksajtó évtizedek óta figyelemmel kísért cikkel, teszt-ismertetői alapján.

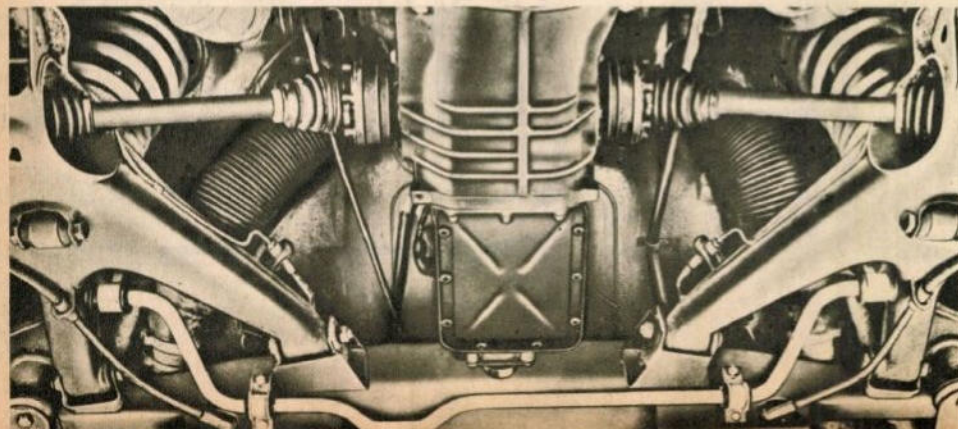
Azt viszont nem először írjuk, hogy amikor mi valamelyik autótípusról próbálunk tájékoztatást adni, elsősorban azt igyekszünk meghatározni, hogy milyen célra felel meg legjobban a kérdéses modell. És itt mindig azt is hangsúlyozzuk, hogy olyan autót nemigen lehet találni, amelyik minden igényt ki tud elégíteni, minden célra egyaránt megfelel.

Legutóbb azzal zártuk a Volkswagent ismertető cikket, hogy a VW egy sajátos kategóriát jelent, és erről még külön kell beszélgetni. Beszélgessünk hát most erről egy kicsit, mindjárt tisztázva, hogy a kategóriát itt nem a kocsik méreteire, hanem a motor, vagy a motorok hengerűrtartalmára értjük.

Használjuk azonban a köztudatban meghonosodott kategóriaelnevezést is, mert külön szólunk az 1200-as modellekről, amely még mindig a legközelebb áll ahhoz a VW-hoz, amely évtizedek során ezt a márkát jelentette. És egy mai 1200-as VW-nál a szerény benzinfogyasztás sem jóindulatú megjegyzés a kocsi tulajdonosa részéről, hanem mérhető tény. Egy ilyen bogár valóban kevéssel megelégszik, és 10 alatti átlaggal számolhatunk. Sőt, 80-as tempót tartva, 6,7 litert lehet mérni 100 kilométeres útra, de még a nagyvárosi forgalomban is 9,5—12,5 között tartható.

Ezt azért jegyezzük meg, mert mostanában nagyon sokan írnak nekünk a VW-kocsikkal kapcsolatban. Egy dühös hangú levelező például — aki nem hiszi el, hogy a mi próba-bogarunknál igen magas volt a benzinszámla — így fogalmazta meg jótanácsait: „A bogár az igazán kispénzű emberek kocsija, mert csak benzint kell beletölteni, és menni, menni órákig 120-as tempóval. Persze nem mindegy, hogy milyen benzint töltünk bele, mert azt már nálunk minden mazsola tudja — csak legfeljebb Önök nem —, hogy Shell normál-, és nem pedig Afór-benzinnel kell tankolni.”

Erre csak azt tudjuk mondani, hogy az 1200-as, függetlenül a benzin márkájától, még a kis fogyasztású bogarak közé tartozik — bár 120-szal utazni vele nem biztos, hogy sikerül, mert ennek a típusnak a gyár szerint is



A nagyobb VW-bogaraknál rendszeresítették a csavarrugós, háromszög-lengőkaros felfüggesztést. Képünk a 411-es modell hátsó futóművét alulról mutatja be, a két-kétsuklós féltengelyekkel és a torziós stabilizátorral. Hangsúlyozzuk, itt csak a stabilizátor torziós, míg a korábbi típusoknál a teljes rugózási feladatot torziós rudak látták el

csak 115 km a legnagyobb sebessége. Igaz: elértek vele 114,787 km-es csúcst, — de nem négy utassal és nem 7 liter alatti, hanem 10 liter feletti fogyasztással. A levélíró ugyanis azt állítja, hogy négy személlyel is tudja tartani a 7 alatti fogyasztást, a 120 feletti sebességet... Azzal az állításával is lehetne vitázni, hogy a bogár a kispénzű emberek kocsija. Mert nálunk — és ez az egyik bökkenő — az 1300-as bogár nem éppen olcsó 100 ezer forintért, és ezeknek a típusoknak a benzinfogyasztásával a VW-szerviz is úgy áll, hogy csak akkor tartja jogosnak a reklamációt, ha a panasz 12,5 liter feletti mennyiségről szól. De ezeknél az 1300-as kocsiknál előfordult bizony 15—16 literről is a reklamáció, az 1302-esnél pedig ma már ismeretes, hogy szériális porlasztóhibát fedeztek fel.

Ezt tudomásul kell venniük a VW-rajongóknak is. Mi is elkönnyveltük mint kedvezőtlen jelenséget, illetve részben az automata szivatonak tulajdonítható többletfogyasztást a kipróbált új 1302-es típusnál.

Kitérünk viszont arra is, hogy a téli indításokat szigorúan a gyári tanácsok szerint végeztük, tehát semmi rendellenességet nem követtünk el. Ezt pedig azért mondjuk el, mert egy másik levélíró — nem dühös hangon, hanem igazi jótanácsként — arról tájékoztatott, hogy ezeknek a VW-motoroknak sajátoság indítási módszerük van. Ez igaz, természetesen tudtuk is, de tekintettel arra, hogy a CT-26-82 rendszámú VW tulajdonosa évek óta jár 1300-as kocsival, más alkalommal közöljük tapasztalatait, mert azok valóban érdekesek, értékesek. Most csak megköszönjük segítőkészségét; nagyon is tudjuk méltányolni, hogy meg van elégedve 45 000 kilométernél tartó bogarával.

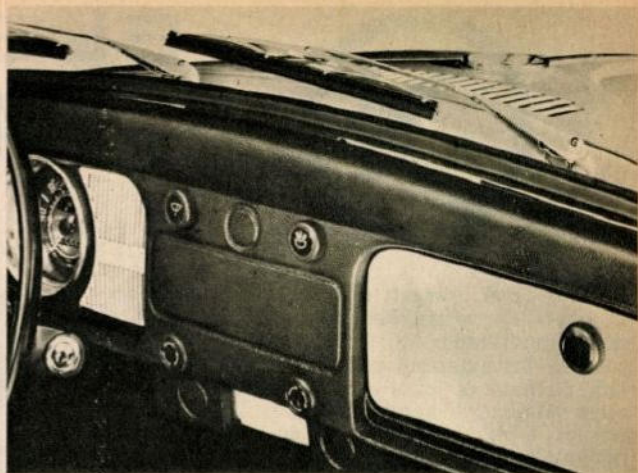
És egyáltalán nem csodálkozunk azokon, akik dicsérik a VW egyszerűségét, tartósságát. Magunk is tiszteljük a bogár egyszerű tervezőjének ragyogó ötleteit, a VW-gyárak mai termelékenységét, technológiáját, szerelési gondosságát.

Az AFIT Vezérgazgatóságának segítségével módunk volt tanulmányozni a nálunk futó VW-kocsikkal kapcsolatos garanciális javítások kimutatását, és ez a gépi adatfeldolgozás ugyancsak kedvező képet ad a bogarak minőségéről. (Erre a statisztikára még visszatérünk, mert azért nem érdektelen, hogy milyen jellegű hibák, milyen arányban fordultak elő.)

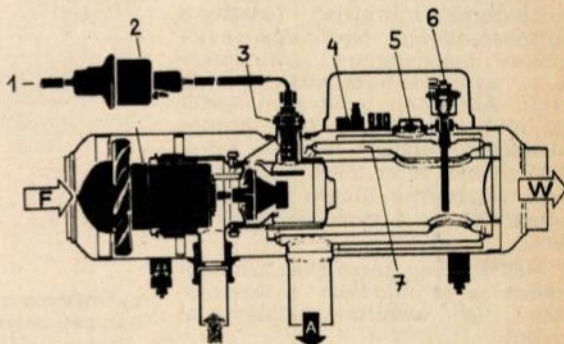
Egy kicsit ismerjük az autósok lélektanát, és tudjuk, hogy aki ma VW-tulajdonos, az csak olyasmit szeret olvasni kocsijáról, ami megnyugtató, hogy jól választott, amikor egy bogárért fizetett 100 ezer forintot.

Zseniálisan fogalmazott dr. Kurt Lotz, a VW vezérgazgatója, amikor például a 411-es modellről úgy nyilatkozott, hogy bár az nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket, akik megvásárolták, meg vannak elégedve. Általában, akik Volkswagent vásároltak, megelégedettek. Az ugyanis, ami nem éppen kedvező tulajdonsága ezeknek a kocsiknak, még a vásárlás előtt többnyire megállapítható. Például — és ezt még a VW-rajongók is tudják —, hogy a kis bogarak nem tekinthetők kimondottan praktikus csomagterű, tágas családi kocsiknak. A forma, a méret viszont a vásárlás előtt is pontosan látható...

Liener György



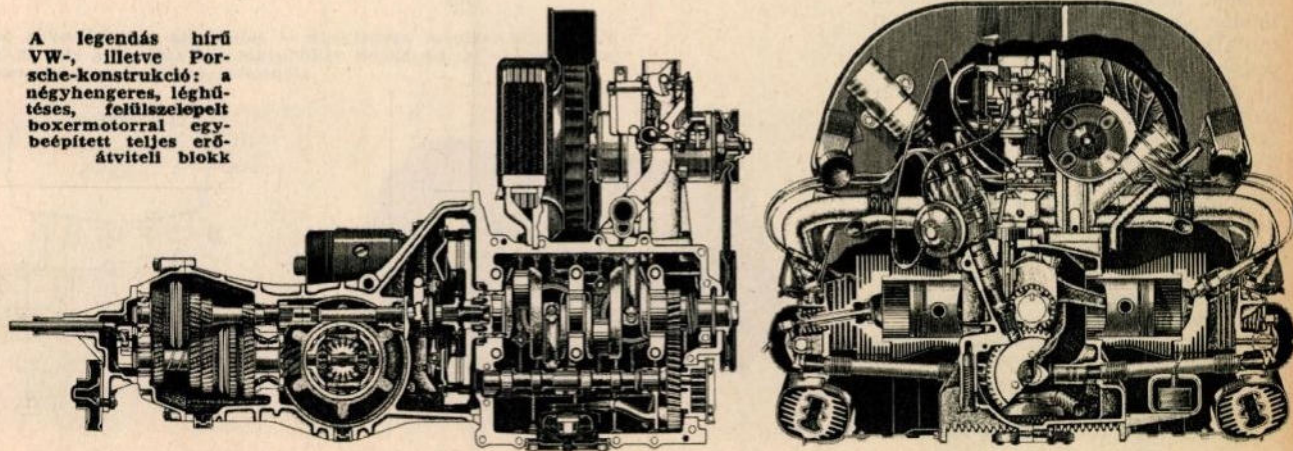
A kis bogarak szerelvényfalának egyszerűsége önmagában csábító. A vezetőknek itt nemigen kell műszereket figyelni, hiszen egyetlen kör alakú óra van, és ha valami nincs rendben, kigyullad egy kis figyelmeztető fény. A tapasztalatok szerint azonban eléggé ritkán kerülhet sor ilyesmire



Ez ugyan nem éppen egyszerű szerkezet, de kétségtelenül érdekes. A korábbi VW-ismertetések nyomán többen kérdezték, milyen is a 411-es fűtőberendezése, ezért bemutatjuk vázlatát:

- 1. Cső, a benzintankhoz — 2. Adagolószivattyú — 3. Gyújtógyertya — 4. Biztosíték — 5. Tülfűtési kapcsoló — 6. Hőérzékelő — 7. Hőcserélő. (F) Friss levegő bevezetés — (V) Levegő-bevezetés az égőtérbe — (A) Kipufogógáz a szabadba — (W) A meleg levegő bejutása a kocsii fűtési hálózatába

A legendás hírfő VW-, illetve Porsche-konstrukció: a négyhengeres, léghűtéses, felülszelepeelt boxermotorral egybeépített teljes erőátviteli blokk





# ELEKTRONIKA AZ AUTÓBAN

Sok-sok levél érkezett már szerkesztőségünkbe, amelyekben olvasóink a gépjárművillamosság újfajta elektronikus berendezései után érdeklődnek. Érthető és jogos ez a kívánság, mert világszerte komoly pozíciót értek el ezek a készülékek, és ami néhány év előtt még a tapogató kísérletezés bélyegét viselte magán, ma már a hagyományos berendezéssel egyenrangú, illetve sokszor túl is szárnyalta előnyös tulajdonságai-  
val.

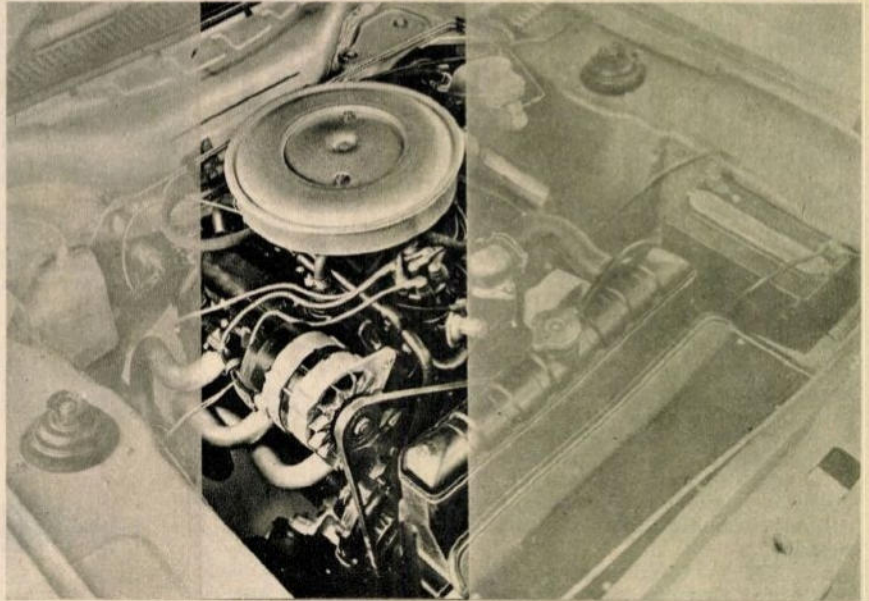
Igyekszünk tehát most folytatólagosan bemutatni az ismertté vált és használatban bevált elektronikus szerkezeteket. Annál is inkább szívesen tesszük ezt, mert a leírásra kerülő berendezések — tranzisztoros feszültségszabályozó dinamóhoz, tranzisztoros irányjelző, tirisztoros gyújtóberendezés, parklámpa automatikus bekapcsolása sötétedéskor stb. — gyártása hazánkban is megindult. Autóink tehát nem kerülnek abba a helyzetbe, hogy esetleg a kocsijuk villamos műszaki követelményeinek nem tökéletesen megfelelő valamilyen idegen készüléket beszerelnek, és a várt eredmény elmarad.

Az elektronikus készülékek ismertetésének sorát mindjárt a legfontosabbal, a feszültségszabályozóval kezdjük.

Külföldi lapjelentéseket figyelve, érdekes jelenség, hogy tranzisztoros feszültségszabályozóról 90%-ban csak váltakozó áramú generátorral összefüggésben lehet olvasni. Ennek megvan a magyarázata: váltakozó áramú generátorok feszültségszabályozására az elektronikus berendezés messze alkalmasabb, mint a hagyományos rezgőkapcsolós gyorszabályozó. Az is igaz, hogy a tranzisztoros berendezés ugrásszerűen vitte előre a generátor használatát az autókön, mert olyan előnyök jelentkeztek, amelyeket a hagyományos módon szabályozott dinamó nem mutathatott fel. Már odáig mentek sokan, hogy a versenyt végleg a generátor javára döntötték el és a dinamót kihalásra ítélték.

Igen ám, de mit mondjon ehhez az autótulajdonos? Fel tud mutatni a generátor annyi előnyt, hogy érdekes lenne a kocsiból a dinamót kidobni? Majdnem ilyennek mutatkozik a helyzet, ha a szakmai híreket vizsgáljuk.

Annál érdekesebb viszont, és örömmel üdvözölhető, hogy itthon a „Magyar—Bolgár Barátság” Mgtsz műszaki gárdája BK jelzéssel egy olyan tranzisztoros feszültségszabályozót fejlesztett ki, amely minden 6, illetve 12 voltos dinamóhoz a ha-



Ez a kép jól mutatja, hogy a korszerű, váltakozó áramú generátor hogyan helyezkedik el a motortérben, és ha a légszűrő tányérjához vagy az elosztófedélhez arányítjuk, kiténik, hogy mérete igen kedvező

gományos rezgőkapcsolós gyorszabályozó helyett felszerelhető.

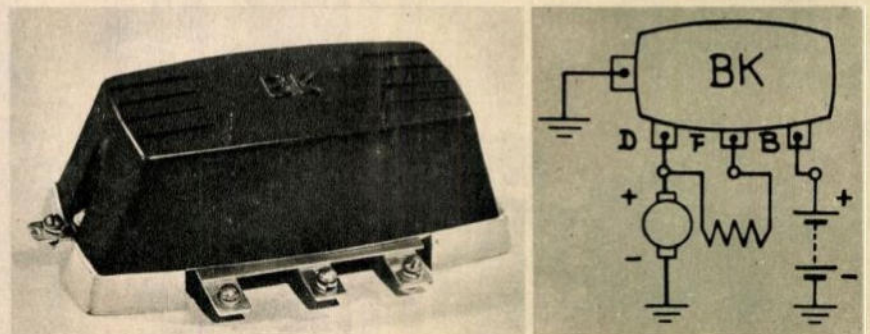
Milyen előnyökkel jár ennek a tranzisztoros szabályozónak az alkalmazása?

Mindenekelőtt mint tranzisztoros készülék, mozgó alkatrészeket, verődő érintkezőket és sokat hajlítgatót rugókat nem tartalmaz. Ezért sokkal üzembiztosabb, tehát az akkumulátor optimális használatát biztosítja. Karbantartást, érintkezők tisztítását, utánállítási munkát nem igényel, mert elektronikus szerkezete precízen illeszkedik az akkumulátor és a kocsii villamos hálózatának üze-

mi igényeihez és teljesen mentes a rádiózavartól. Amellett a tranzisztoros szabályozó élettartama a normális igénybevételnél jóformán korlátlan.

A „Magyar—Bolgár Barátság” szövetkezett BK tranzisztoros szabályozóját a MEGÉV Erdészeti Anyag- és Alkatrészosztálya hozza forgalomba, és a raktárában (Budapest XIII., Visegrádi u. 29.) egyelőre korlátnul kapható. Ennek az elektronikus szabályozónak legnagyobb előnye, hogy egyesíti magában a generátor jó használhatóságát a szélsőséges városi forgalomban és a háromsz-

A BK tranzisztoros szabályozó — amely ma már könnyen beszerezhető — jól formázott védőburkolattal zárja le a kb. 150x60 alapterületen fekvő alkatrészeket



lopos szabályozók biztos dinamóvédelmét túlterheléssel szemben.

A nagyvárosi közlekedés sűrűsége mellett ritkán járnak a motorok nagy fordulatszámon, a forgalom diktálta kényszerült állásidők szaporodnak és meghosszabbodnak. Mindkét ok miatt csak nehezen biztosítja a hagyományosan szabályozott dinamó az akkumulátor kielégítő töltését, az szulfátosodik, és szaporodnak az indítási nehézségek. Városon kívüli hosszú utakon éppen a városi forgalomra számítva és ezért nagyobb áramerősség adására beállított hagyományos szabályozó a dinamó túlságos terhelése mellett az akkumulátort túltölti, pusztítja. Mindkét hibát kiküszöböli a BK jelű szabályozó használata, amelynek bekötését és kapcsolását az ábra mutatja. A szabályozó négy kivitelben, pozitív vagy negatív testelésű, pozitív vagy negatív szabályozású dinamóhoz készül. Működése a következő:

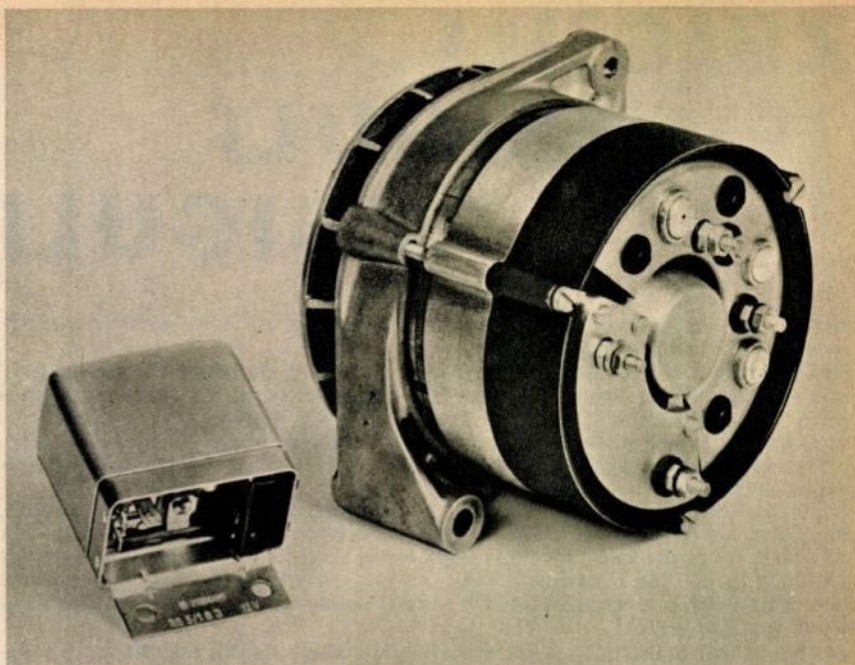
A dinamó álló helyzetében vagy kis fordulatszámon az akkumulátor feszültsége nagyobb, mint a dinamóé, a  $D_1$  dióda zár, azaz nem enged áramot a dinamó felé folyjni. Töltőáram nincs, ezért az akkumulátorból folyik néhány ezredampere az  $R_1$ — $R_2$ — $R_4$  és  $R_3$ — $R_5$  ellenállásokon keresztül. A két áramágban az A és C pontok között feszültségkülönbség jelentkezik, amely az E erősítőben felerősítve a T tranzisztort nyitja. A dinamó (+) keféjéről tehát akadálytalanul folyik a gerjesztő áram a gerjesztő tekercsre és tranzisztoron keresztül a dinamó (—) keféjéhez.

Amikor a dinamó fordulatszáma növekszik és a feszültsége akár a motor üresjáratában is már nagyobb, mint a  $D_1$  dióda nyitási és az akkumulátor feszültsége együttesen, megindul a dinamó áramszolgáltatása a gépkocsi hálózatába és az akkumulátor töltése. Az átfolyó áram hatására az  $R_1$  ellenálláson jelentkező feszültségesés megváltoztatja az  $R_2$ — $R_4$  és  $R_3$ — $R_5$  ágakban a feszültségviszonyokat úgy, hogy az E erősítőn keresztül a T tranzisztor bázisárama és ezzel átvezetése csökken. Ekkor a dinamó gerjesztő árama is annyira csökken, hogy a dinamó meghatározott erősségű áramnál nagyobb nem képes adni.

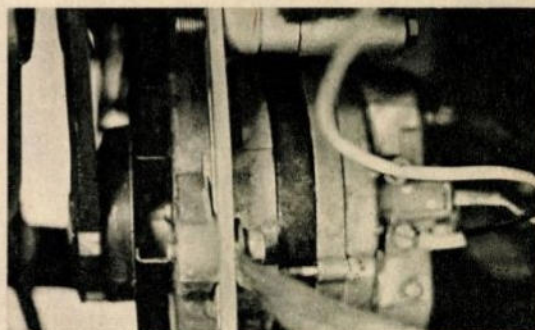
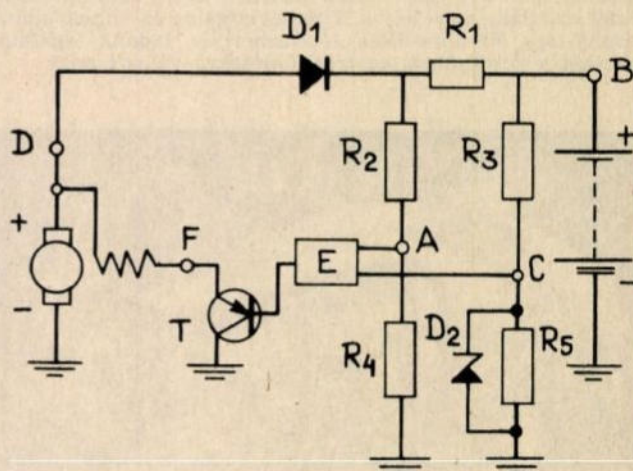
Az előbbieken jellemzett negatív visszacsatolású szabályozó rendszer tehát biztosítja, hogy a dinamó a háromszlopos hagyományos szabályozónál ismert áramkorlátozási határnál nagyobb áramot még akkor sem adhat, ha a fordulatszáma maximálisra szalad fel.

A feszültség szabályozás a  $D_1$  zenerdióda feladata. Úgy választották meg, hogy meghatározott feszültségértéknél áteresztővé válik. Ezzel lehetőri a C pont feszültségét, ami úgy hat az E erősítőn keresztül, mint előbb az áramkorlátozás esetében. A dinamó feszültsége tehát még a legnagyobb fordulatszámon sem lehet nagyobb az előre meghatározott értékénél.

Tömösy M. Jenő



A dinamónál kisebb méretű, de nagyobb teljesítményű megbízható generátor igen rövid idő alatt szerzett létjogosultságot az autotechnikában, a modern autó motorterében. Ugyancsak meghonosodnak a félvezető-transzisztoros szabályozók, és a germánium-szilícium diódák is



Kis méretű, de nagy teljesítményű váltakozó áramú generátort találunk a 412-es Moszkvics motorja mellett is

#### BK szabályozók villamos adatai :

Névleges feszültség (V)	6	12	24
Szabályozott feszültség (V)	$7 \pm 5\%$	$14 \pm 5\%$	$28 \pm 5\%$
Maximális áram (A)	15—25	15—30	20—30
Teljesítmény (W)	100—250	100—500	500—750

# ZSIGULI ZSIGULI ZSIGULI

A telefonok egész nap csengenek, a szerkesztőségi ajtókon sűrűn kopognak — mindenki a Zsiguliról érdeklődik.

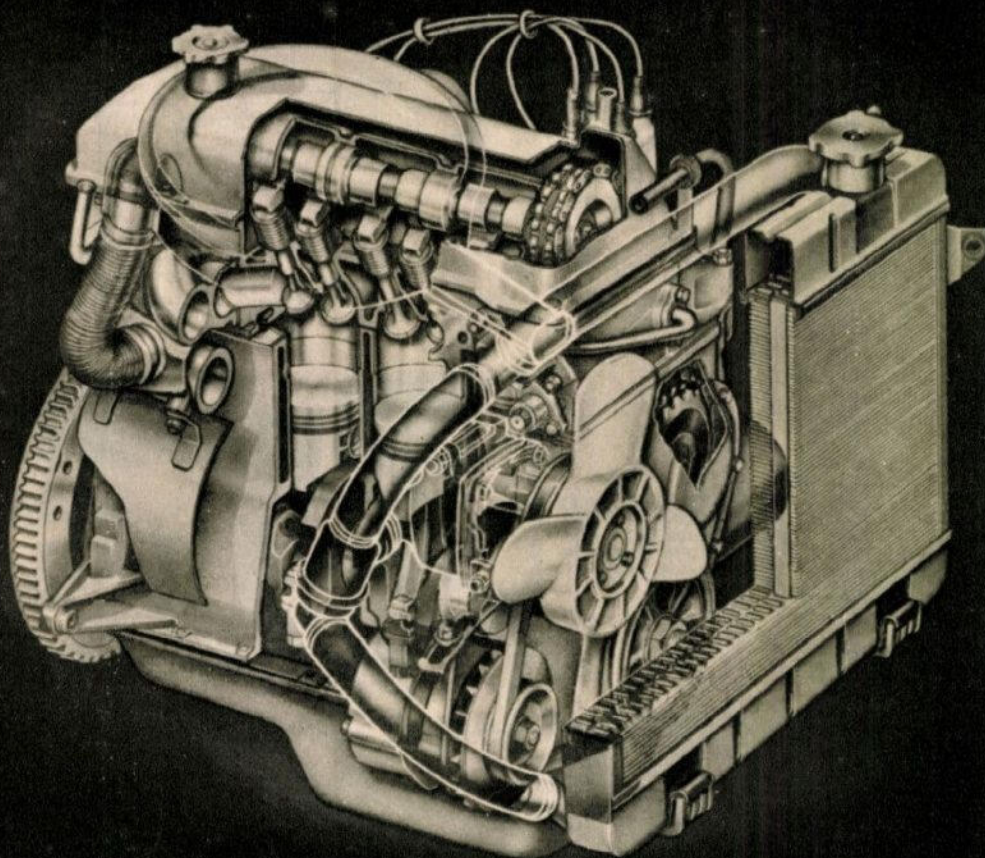
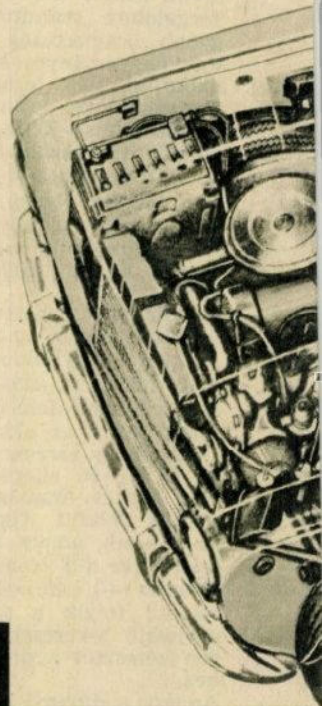
Hol lehet most látni, ültek-e már benne, van-e már próbakocsija az AM-nek, mikortól szállítják, 80 vagy 86 ezer lesz-e az ára, hogyan lehet majd hozzájutni, milyen a motorja, az ülése, a színe, a fékje, tényleg olyan jó-e a külseje, gondosan szerelik-e, mennyit fogyaszt, milyen benzin kell hozzá, mennyivel tud menni, hány személyre fogják vizsgáztatni — és még sok-sok kíváncsi kérdés.

Az biztos, hogy nálunk nagyon várják az emberek ezt a kocsit, és remélik, hogy évről évre több és több ezer érkezik majd belőle, hihetik, hogy ára inkább a tervezett alsó és nem a felső érték szerint lesz véglegesítve. Remélik, hogy megoldják a karbantartás, a javítás, az alkatrészellátás nehéz gondjait. Nagyon sokat várnak ettől a kocsitól, amely a szakmai bemutatón általános tetszést aratott.

Azon a napon a Technika Háza előtt is álló próbakocsikat sok ezren megnézhettek, de sok százezer ember nem látta, bár szeretne már a közelébe kerülni. A Merkur most keres olyan helyiségeket, ahol megfelelő módon lehet kiállítani a Togliattiban gyártott VAZ-2101-es kocsikat, a Zsigulikát.

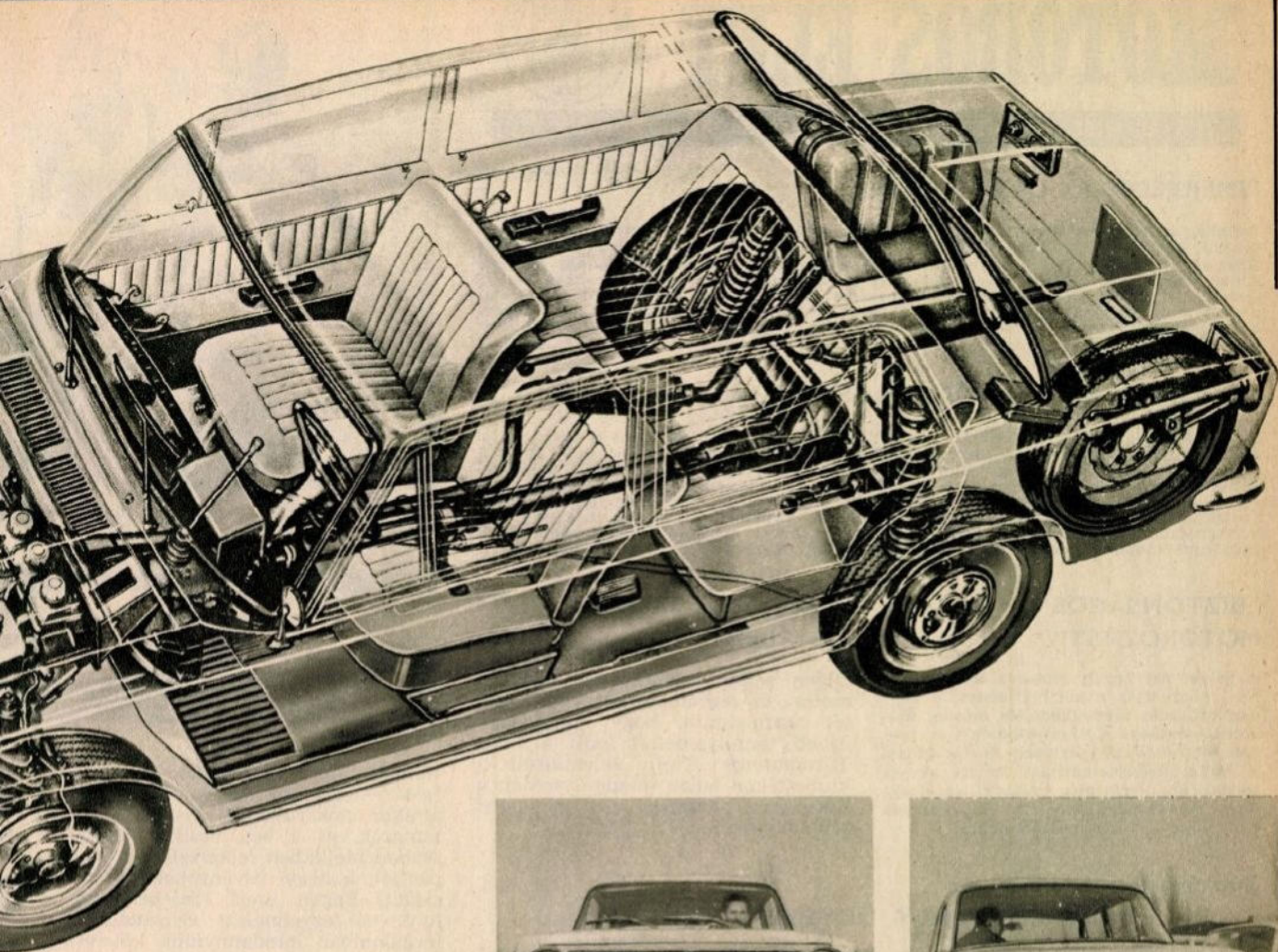
Mi ugyan láttuk, hogy milyen a kocsi, és mindaz, amit láttunk, nagyon tetszett, de próbára még nem kaptunk Zsigulit, csupán néhány kört tettünk meg a csepeli telepen az éppen akkor érkezett egyik mintapéldánnyal.

A KERMI-nél azonban már folyik a típusvizsgálat és ennek adatai alapján a próbák irányítója, Barabás Béla gépészmérnök, lapunk legközelebbi számában igyekszik a kérdésekre, az érdeklődésekre választ adni.



Volt már ugyan szó lapunkban a VAZ-2101 motorjáról is, a négyhengeres, vízhűtéses, felülszelepeit, felülvezérelt konstrukcióról, de ezt a szemléltető rajzot érdemes tanulmányozni, mert minden lényeges alkatrészt feltüntet. A soros építésű motor furata 76 mm, lökete 60 mm, teljesítménye pedig 5600 t/p-nél 62 DIN lóerő. A kompresszióviszony 8,8:1





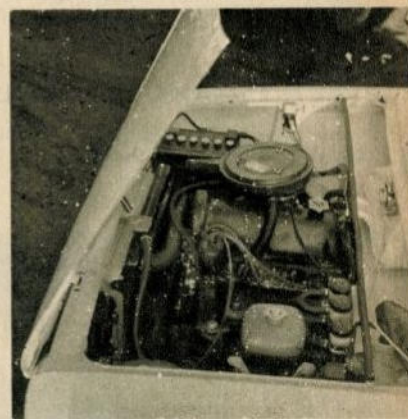
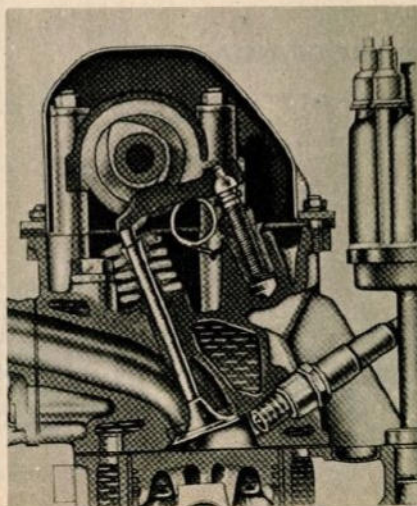
A Zsigull, vagyis a szovjet Fiat külsőleg alig mutat eltérést az olasz 124-es modelltől, amelynek licence alapján készült. Csak a hűtőrács jelvénye és az ütköző gumibetéje módosult



Ismét bemutatjuk ezt a rajzot, az OHC motor felső vezértengelyéről, ferdén függő szelepszórói



A műszerfal, az utastér is meg- egyezik a 124-es megoldásaival, de a Zsigull dönthető — fektet- hető — tetszés szerint beállít- ható első ülését inkább a na- gyobb, a 125-ös modell kom- fortosságát nyújtják



A motorház fedele biztonság- módon előrenyílik, és úgy ta- láltuk, hogy minden tartozék- hoz könnyen hozzáférhetünk

# MOTOROS ÉLET



AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

## ISMERKEDÉS AZ ÚJ KRESZ-SZEL

Ezekben a hetekben motoros berkekben is a módosított és kiegészített Kresz-szabályokról beszélnek legtöbbször. Minthogy közeleg a motorosidény, az Országos Motoros Bizottság legutóbbi ülésén szükségesnek tartotta, hogy felhívja valamennyi Motoros Klub, Szakszövetség vezetőjének figyelmét az új Kresz-szabályok széles körű ismeretelésére. A túratervekről tájékoztató klubesteket használják fel a szabályok minél alaposabb elsajátítására, s ehhez kérik a helyi Közüti Balesetelhárítási Tanács, illetve a közlekedési rendőrség mindenkor segítőkész, szakértő munkatársainak közreműködését.

## MOTOROS—AUTÓS TÚRA OLASZORSZÁGBA

Az Autó-Motor február 6-1 számában meghirdetett, az Országos Motoros Bizottság által a XXXII. Kemping Világtalálkozóra vezető túra már a negyedik ilyen utazás. Maga a találkozó a csodálatos szép Itália déli csücskében levő Otrantóban kerül megrendezésre. Hogy a várható létszámot fel lehessen mérni, mindazok, akik elhatározták részvételüket, vagy a valutakérelmet már beadták, legkésőbb március 31-ig jelentkezzenek az MTSZ Országos Motoros Bizottságánál (Bp V., Rosenberg házaspár u. 1. sz.). Jelentkezéskor közöljék a részt venni szándékozók nevét, lakcímét, telefonszámát és a gépjármű adatait. A jelentkezés sorrendjében kapják meg az írásos tájékoztatást.

## „BIZTONSÁGOS MOTOROZÁST!”

A Szigetvári Zrínyi Motoros Klub tagjai jól kihasználják a téli holtidényt. A gazdag program kiemelkedő és mindig időszzerű eseménye a Kresz-oktatás volt, melyet több előadás keretében Rémes János, a Járási Balesetelhárítási Tanács elnöke tartott. Sor kerül még műszaki, egészségügyi előadásokra, valamint diavetítéssel egybekötött élménybeszámolókra.

## KEZDŐ MOTOROSOK, FIGYELEM!

Olyan sokan jelentkeztek eddig a motor- és segédmotorkerékpár-vezetői tanfolyamra, hogy márciusban újabb tanfolyamokat indít a Pesti Túramotoros Klub. Jelentkezni a klubesteken lehet, minden szerdán a Rosenberg házaspár u. 1. sz. alatti klubhelyiségben.

## Dunaújvárosi tervek

### BARKÁCSMŰHELY, ÜGYESSÉGI VERSENY

A Dunaújvárosi Vörös Meteor Sportkör túramotoros klubja mind gyakrabban hallat magáról: hasznos, érdekes programjaik, látványos eseményeik egyre több motorost vonzanak körükbe. A Klub a város társadalmi szervezetek elismerését is kivívta, ma már minden nagyobb ünnepségre mint közreműködők kapnak meghívót. Ilyen alkalom volt például a felszabadulási jubileum és a város alapításának huszadik évfordulója is. A Klub tagjai az alkalmi ünnepi felvonulásokon impozáns motoros oszlopokban, mint díszkíséret szerepelnek.

Az ügyességi Kresz-verseny Dunaújvárosban is népszerű; e hasznos vetélkedőben már hagyományos partnerek a komlói motorosok. Sokat foglalkoznak a klubtagság továbbképzésével, valamint új klubtagok oktatásával. Motorkerékpár-vezetői tanfolyamukon közel negyvenen szereztek legutóbb jogosítványt. A Közlekedésrendészettel és a Balesetelhárítási Tanáccsal karöltve öt előadásból álló közlekedési ismeretterjesztő tanfolyamot tartottak.

Az idei hazai túraprogramban szerepel verőcei, miskolci, győri, balatoni, harkányfürdői kirándulás, és ellátogatnak majd a Szelidi-tóhoz is. A két tervezett külföldi túra útvonal a Lengyelországra és Romániára vezet.

A Klub tagjai már készülnek a tavaszi idényre, amelynek első eseménye az évről évre ismétlődő, hagyományos ügyességi Kresz-verseny lesz. Az idén nagy fába vágják fejszéjüket: elhatározták a Klub önálló garázsának és barkácsműhelyének létrehozását.

## A PESTI TÚRAMOTOROS KLUB PROGRAMJA

Március 10. „Karnevál külföldi tájakon” második sorozat: Lengyelország.

Március 17. Kerekasztal-beszélgetés az üzemanyag- és kenőolajjellátásról.

Vendégünk: az AFOR.

Az előadások 17.30 órakor kezdődnek.



Térképek mellett mi másról is eshetne szó a Pesti Motoros Klubban, mint a közleg tavasz első kirándulásainak terveiről? A bukósikak is azt jelzi, előkerült már a motor a téli pihenőből...

(Fotó: Urbán)



Néhány nap múlva kezdődik a hivatalos — reméljük, az igazi — tavasz, amikor előkerülnek a kis- és nagymotorok, és a benzincsikók gazdái szabad idejükben felkeresik a folyók partját, a hegyi ösvényeket. Kit mi csábít. Éppen ezért idejében szólunk: a fegyelmezett viselkedés a forgalomban mindannyiunk kötelessége. A motor kellemessé teheti a hétvégét, de szomorúságot is okozhat...

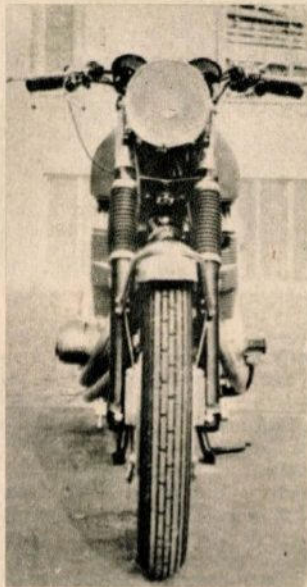
## SZEGEDI KLUBNAPOK

A Szegedi Volán Sportklub túramotoros szakosztályának tagjai a vezetőség jóvoltából a téli holtidényben sem maradtak program nélkül. A motorozás szinte minden témakörét felöleli az az érdekes előadásorozat, amely még októberben kezdődött s tart egészen április elejéig. A klubtagok havonta két alkalommal műszaki- és Kresz-előadásokat hallgathatnak, útiélmény-beszámolókat vesznek részt, s hasznos tanácsokat kapnak az üzemanyag-használatról kezdve az egészségügyi tudnivalóig számos szakmai kérdésben. A soron következő előadás március 9-én műszaki ismeretekkel foglalkozik. A klubnap színhelye: Szeged, Bartók Béla Művelődési Központ, Vörösmarty u. 3.

## MEGHÍVÓ — PÉNTEKRE

Az országos és tájegységi találkozók a túranaptár első pontjaiként szerepelnek a Budai Motoros Klub idei munkatervében. Nagy létszámú közös kirándulásokat indítanak majd a verőcei és a Balaton menti táborokba. A fiatal motorosok által különösen kedvelt ügyességi és túraversenyek sem maradnak ki a programból. Tavaly ők győztek a Kismotor- és Gépgyárral és a Váci Motoros Klubbal közösen rendezett háromfordulós túrabajnokságon. A Klub a III. Tanuló u. 1. alatti helyiségében minden pénteken délután 6 órai kezdettel tart előadásokat, filmvetítéseket, amelyekre szeretettel várunk minden érdeklődő motorost.

# EZRES



Közel negyed tonna a nagy Laverda önsúlya. A talpon tartásához erő kell, több, mint menet közben. Valóban „szélesvállú” ez a motor-óriás



A motorkerékpárbarát Olaszországban, ahol olyan sok gyár és üzem foglalkozik nagyobb és főleg kisebb kétkerekűek előállításával, megkezdtek a legnagyobb és legerősebb Laverda—1000 sorozatgyártását. Breganzában, ahol eddig is éppúgy készítették 50 kcm-es kétüteművel meghajtott mopedot, mint ohc szelepvezérlésű 750-es twin izomkolosszust, most kiegészítették a gyártási programot ezzel az „erőgyárral”. A legerősebb olasz három könnyűfém-hengerrel rendelkezik, minden hengert egy-egy 30 mm-es torokbőségű Del’Orto porlasztó etet. Az ugyancsak könnyűfém hengerekben helyezkedik el a vezérműtengely. A 9:1 sűrítési arányú, 980 kcm-es motor, percnkénti 6700 főtengefordulatnál 75 lóerőt teljesít, ami biztosítja ennek a 230 kilós mammutnak, 4,50x18-as kerekeken a 200 kilométeres végsebességet. A szükséges elektromos áramot (önindítója van) egy 12/150 wattos generátor szolgáltatja.

## Mi kell az új 175-ös CZ-nek

Nemcsak Nyitray András kecskeméti olvasónk, hanem még jó néhány új CZ-s fordult az AM-hez, mert többek között nem tudják, hogy milyen olajat töltsenek kedves motorjuk olajtartályába. Ugyanis a CZ-jükhöz kapott magyar nyelvű kezelési füzet Castrol Two Stroke olajat ajánl — amelyről tudjuk, hogy az Áfor-kutaknál nem árusítják. (Avagy talán a kezelési füzet magyar szaklektora nem tudta?) Ugyanakkor a CZ-t árusító kereskedő Áfor „Minőségi olajat” ajánl a vevőnek.

Mivel kenjem a motort? — kérdezik a bizonytalanságban hagyott CZ-sek.

Miután sorra kérdeztük a szakmát, és a kapott válaszok nem voltak egyértelműek, megkerestük a legilletékesebbet, a Nagynyomású Kísérleti Intézet megfelelő osztályát, ahol a következőket közölték:

A 477 típusjelzésű CZ-motorok kenésére, a csehszlovák gyár előírása szerint, az ottani kétütemű olajnak megfelelő Arol 2T olajat kell használni. A kezelési füzet 28. oldalán található kenéstáblázati rajzon a csúcsával lefelé mutató háromszöggel jelölt helyekre a nálunk kapható Liton C—12 2, vagy ha ez éppen nincs, akkor a Ciritol THA—3 használható, a négyzetével jelölt helyekre az Áfor C—80, a csúcsával felfelé álló háromszöggel jelzett ponthoz az Áfor ZSA—20 felel meg, míg az alsó felén fekete kör jelzés az OI—25 magyar lengéscsillapító-olajat kívánja.

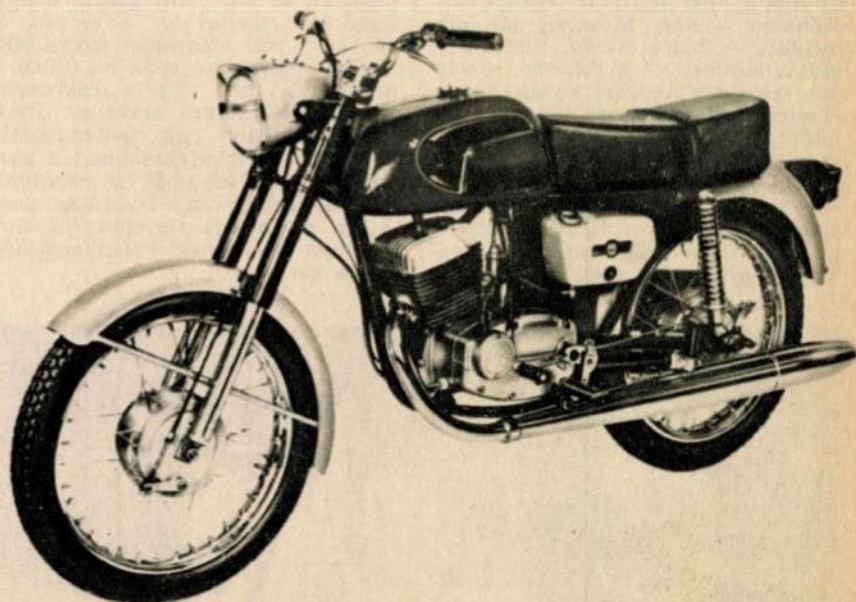
Egyes CZ-tulajdonosok azzal sincse-

nek tisztában, hogy hány lóerős az ő motorjuk, mert a vizsgalapon 10,5 LE teljesítmény szerepel, míg a kezelési füzet 15 lóerőről tud. Nos, az olajszivattyús, 175 kcm-es CZ a gyári adatok szerint is 15 lóerős, és a tévedés valószínűleg onnan származhat, hogy a téves adatokat a kétütemű CZ-től vették át, amelynek motorja 11 LE volt. Ugyanez vonatkozik a hibásan jelzett önsúlyra, teherbírásra, gumiméretre.

A kezelési füzetben közölt műszaki

mutatók teljes egészében megegyeznek a gyári adatokkal.

(Ha előfordulna — ámbár nem hiszszük —, hogy valamelyik Áfor-kutánál nem lenne éppen Arol 2T, kevertessen a motoros Minőségi olajjal keveréket, legrosszabb esetben egy mikronnal vastagodik a robbanótérben a lerakódás. Gondoljon arra, hogy nem is olyan régen, amikor még nem létezett az úgynevezett kétütemű-olaj, a legközségesebb olajjal készítették a keveréket.)



# VEZETNI TUDNI KELL

Nemcsak azért kell tudni vezetni, mert ez a motorosra éppen úgy, mint a közút egyéb használóira nézve egyformán életfontosságú kötelesség, hanem azért is, mert... Dehát, úgy vélem, ennél nyomósabb érvelést amúgy sem tudnék felsorakoztatni, ezért hát inkább a jó, azaz a biztonságos vezetésről ejtenék szót.

Annak tudatában, hogy e témát nem lehet ezen az egy szerény oldalon izeire szedni, ezért csak egyes idevágó gondolatokkal foglalkoznék, a fontossági sorrendet figyelmen kívül hagyva.

A zöldfülű motoros vallja, hogy gyorsan vezetni nem nehéz, hiszen ő is tud széleseben száguldani. Mondanunk sem kell, hogy ez a megállapítás téves. (Noha a száguldás a kezdő motorosok jellemzője — tiszteltet a kivételnek —, természetesen nem tudnak gyorsan hajtani a biztonság jegyében.) Ahhoz, hogy a száguldás kétségtelen élvezetéről bárki is le tudjon mondani, olyan dicséretes tulajdonsággal kell rendelkeznie a motorosnak, mint az önfejelem, azaz le kell tudni mondani a száguldás vágyáról, és mindent egy magasabb cél, a biztonság érdekében. Mert az tud igazán jól vezetni, aki a biztonságot tartja a legfontosabbnak. (Majdnem törvényszerű: aki gyorsan vezet — és ezt általában a kezdő teszi —, gyakrabban vét a biztonság ellen, mint a megfontoltabb vezető. Nem véletlen, hogy a baleseteket okozók között alig akad óvatosan vezető motoros.) Aki azt akarja, hogy tudjon vezetni, annak meg kell tanulnia látni is, nemcsak nézni. A meggondolt vezető még a sík, egyenes útszakaszon is figyel arra, hogy mi történik az út általa nem használt részein, sőt időnként — hogy lássa, mi történik mögötte — hátra is néz, illetve rövid pillantást vet a tükörbe, amely (ha van) igen hasznos jószág. Mindehhez éppen úgy hozzá lehet szokni, mint az indítás előtti benzincsapkinyitáshoz.

Aki igényt tart arra, hogy jó vezetőnek tartsák, azt nem éri váratlanul az előtte haladó jármű jelzés nélküli irányváltotatása, vagy a figyelmetlen gyalogjáró csellengése, mert



ezek ellen felvértezi magát és még kellő időben védekezik. Ilyen jeles tulajdonsággal elsősorban a higgadt, azaz a vezetni jól tudó motorosok rendelkeznek (és ezek általában a gyakorlott vezetők). Mint mindent az életben, úgy a motorkerékpárvezetést is meg kell, és meg lehet tanulni.

Az egyik súlyos hibát akkor követi el a motoros, amikor úgy gondolja, hogy ő már tud vezetni. (Egy fiatal olvasónk, aki levelében — titkát ránk bízva — megírta, hogy bár csak néhány hónappal ezelőtt kapta meg a vezetői engedélyét, de már egy éve motorozik Simson Starján, és túljutott a 4000 kilométeren is, most az iránt érdeklődött: írhatna-e cikket a vezetési tapasztalatairól, mert, mint közölte, rájött, hogy bizonyos helyzetben kedvezőbb a kormányt lazán fogni...)

Ha azt kérdezi a kezdő motoros, hogy mi a motorvezetés tudásának titka, ezt a választ lehet adni: nyugodt, egyszerű, feltűnni nem akaró vezetési mód, ésszerű beilleszkedés a mindenkori forgalomba, azaz a közlekedési szabályok maradéktalan betartása.

Jó lenne, ha a vezetéssel barátkozó motoros jól emlékezetébe vésné: nemcsak az idő pénz, hanem a motorkerékpárjavítás és a kórház is pénzbe kerül. Magyarán szólva, akkor se adjon több gázt, ha útban a munkahely felé, vagy a megbeszélte találkozóra késve érkezne. Ilyen esetben inkább azt tanácsolnánk, hogy bányák takarékosabban a gázzal, mert a késésből származható kellemetlenség vagy bosszúság gondolata elvonhatja figyelmét a forgalomtól, és ennek következménye sokba kerülhet...

A biztonságos vezetés nem képzhető el műszakilag hibás motoron. A „bekapó” fék, a szitáló kormány, az elhanyagolt porlasztó, a sima futófelületű gumiabroncs, az elgörbült váz és a többi műszaki hiba veszélyezteti a biztonságos vezetést. Persze mindezekért nem a motor a felelős, hanem az, aki a kifogásolható állapotú motort vezet. És legyen az illető bármilyen jó motoros, az ilyen járművet ő sem tudja jól, azaz biztonságosan vezetni.

(Mindez ugyan csak feltevés, hiszen az igazán jó motoros nem vesz részt a forgalomban egy ilyen veszélyes motorral.)

Mélyszégyes szomorúsággal vettük tudomásul, hogy a tavasz kezdetétől mi, motorosok vagyunk a közúti balesetek listavezetői, és ezt a rangot az őszi esők beálltáig nem adjuk át senkinek. Kedves motoros barátaink! Tudjuk, hogy vannak úgynevezett majdnem elkerülhetetlen balesetek, amelyben mi, „kétkerekűek” — önhibánkon kívül — szenvedő alanyok vagyunk, de sajnos vannak olyan balesetek is — mégpedig ezekből van több —, amelyeknél mi vagyunk az okozók. És ez a nagy baj. Éppen ezért nagyon szépen kérjük a kezdő, de a rutinos motorosokat is: fogjunk össze és vigyázzunk jobban, sokkal jobban önmagunkra és embertársainkra. Ajtónk előtt a kritikus évszakváltás, amely nemcsak a természetet élesíti újjá, hanem gyakran tragédiává váló könnyelműségre ösztönzi a meggondolatlan motorost. Soha nem szabadna elfelejteni, hogy a kis könnyelműségből nagy szerencsétlenség történhet. Akad sok motoros barátunk, aki talán nem is gondol arra, hogy ő maga is áldozata lehet egy balesetnek. S hogy nemcsak az az áldozat, akit a fekete ládába tesznek, hanem az is, aki emiatt szabadságát veszti.

Ezért tehát a most kezdődő motoros idény első heteiben legyen különösen „gyáva”. És ha majd már minden idegszálával átvette a forgalom ritmusát, akkor igyekezzék úgy közlekedni, mint a világhírű motorkerékpár-bajnokok —, akikről köztudott, hogy a közúti forgalomban nagyon kíméletesen vezetnek. Igaz, ők tudnak vezetni.

Vezesse Ön is így a motorját!...

Öreg motoros



# MOTOROSOK PARADICSOMA

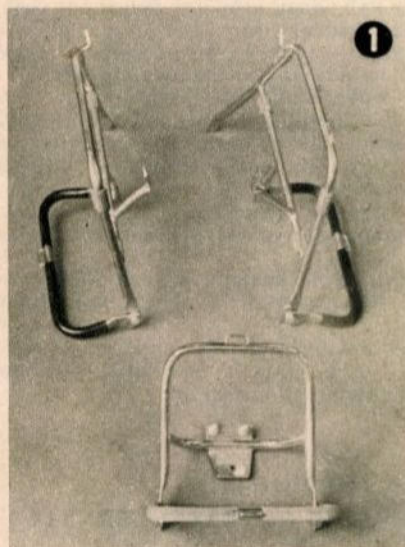
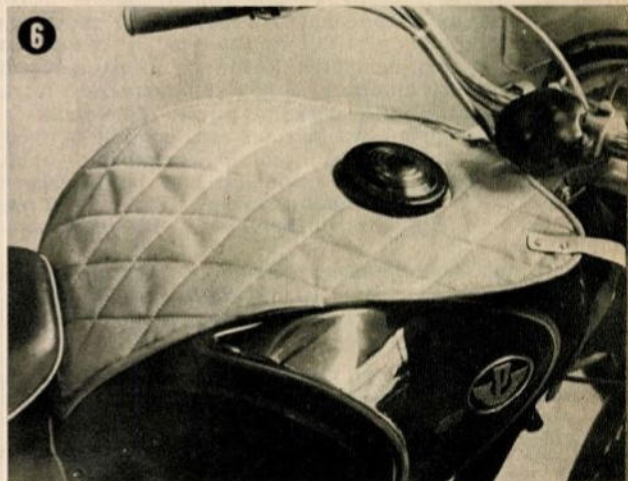
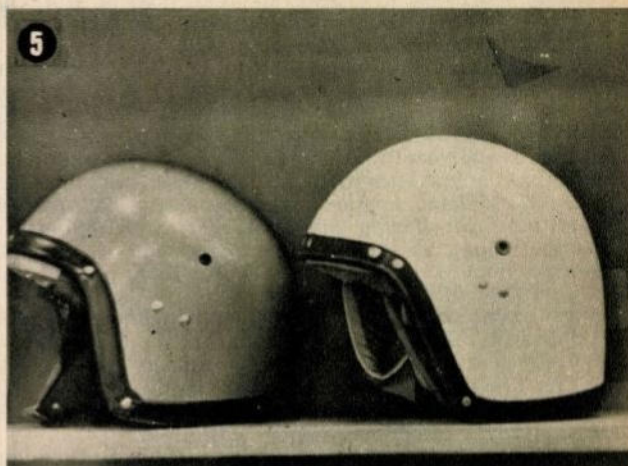
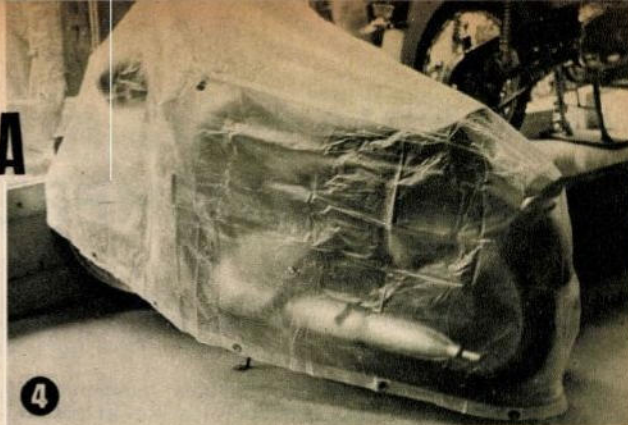
Amint ez idő tájt minden évben meglátogattuk a Csepel Nagykert, úgy az idén is jártunk a Bajcsy-Zsilinszky úti Mintateremben, amelynek nemcsak a cégtáblája változott meg, hanem árukészlete is. Nos, erről az utóbbi, örvendetes tényről számolunk be.

Arról van szó, hogy az eddig oly mostohán kezelt motorosok gondján enyhít az új nevű »Csepel« Jármű- és Műszaki Kereskedelmi Vállalat, úgy, hogy több olyan használati cikket, felszerelési tárgyat ajánl eladásra, amelyre már évek óta nagy szükség volt.

De most már nem kesergünk (jobb későn, mint soha), hanem lelkesen adjuk hírül, hogy például az eddig „hiánycikknek” számító szélvédő minden mennyiségben kapható, méghozzá olcsóbb, 400 forintos áron (régebben, ha kapható volt, 290 forinttal volt drágább).

Nagy a választék a lábvédő-lemezekben. A 125-ös MZ-hez az eredeti, gyári 501 Ft, a hazai műanyagból készült 398 Ft, a 250-es MZ-hez 716 Ft a gyári lábvédő. A Pannóniakhoz 313 Ft a lemezből készült, a műanyag lábvédő 357 Ft, ugyanez a P20-hoz 336 Ft.

Úgy tűnik: a Bajcsy-Zsilinszky út 53-ban található a motorosok paradicsoma...



1. A kisebb MZ-hez valók ezek a motor oldalára csavarozható csomagtartók; párja 550 Ft, a hátsó csomagtartó 302 Ft

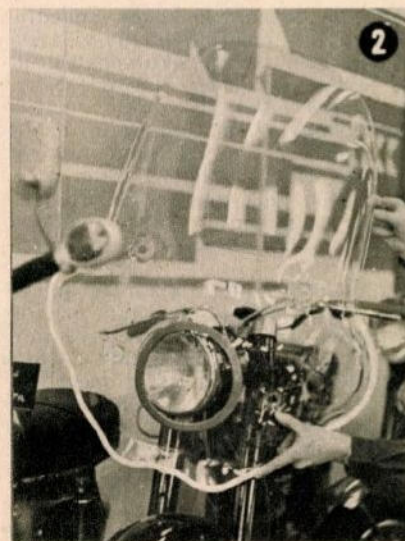
2. Ez a szélvédő, szerelvényekkel és visszapillantótükörrel 400 Ft (690 Ft helyett) és nemcsak a Jawára, hanem a Pannóniakra, IZS-re és Uralra is felszerelhető. Tatarhoz is kapható

3. Szemüvegek, visszapillantótükrök és légnyomásmérők. A villogó irányjelző (240 Ft) NDK gyártmányú

4. Alul összehajtható „sebgarázs” műanyag fóliából (62 Ft)

5. Új vonalú sportbukósisakok (311 Ft)

6. Benzintartálytakaró (76,50 Ft), óvja a fényezést



## Motorosok?

A télutói szép vasárnap délelőttön (február 21-én), nagy látogatottságnak örvendett az Árpád-kilátó környéki erdő. A korai madárdalt motorok dörgése nyomta el, majd feltűnt három motoron nyargalászó fiú, és a keskeny sétányon riadtan ugráltak félre a gyermekek és a felnőttek egyaránt. A fickóknak tetszhetett ez a „mélyrepülés”, mert még néhány-szor megismételték. Mindehhez a merészséget az is adhatta, hogy két motoron nem volt rendszámtábla, de a harmadik motor tábláján olvashatatlank voltak a betűk, a száma 87-35 volt.

Hogy teljes legyen a kép, jól ápolttal hosszúhajú fejükről hiányzott a rendeltetleg kötelező bukósisak. Még csak annyit tennék hozzá, hogy ezekkel az — enyhén szólva — felelőtlen fiúkkal semmi közösséget nem vállalnak a motorosok...

# UDVARIASSÁG A KÖZLEKEDÉSBEN = SZABÁLYISMERET + SEGÍTŐKÉSZSÉG

Olvásóink elnézését kérjük, hogy a szokásos bevezető mondatok helyett azonnal bizonyítani kezdjük a címben írt azonosság helyességét — ezzel is a téma fontosságára kívánunk utalni.

Igen gyakran hallani, olvasni ugyanis mostanában az udvariasság jelentőségéről, szerepéről a koncentrált közlekedési viszonyok közepette, de féltő, hogy a szakértelem nélküli (vagy legalábbis felületlen) bábáskodás következtében, ha nem is vész el — eltorzul a gyerek... Arra gondolunk mindenekelőtt — és ezt szeretnénk majd konkrét szituációk magyarázatával is alátámasztani —, hogy a közúti közlekedésben az udvariasság, előzékenység más tartalmat kap, mint az élet egyéb (jogiilag nem szabályozott) területein. Nevezetesen: akkor beszélhetünk udvariasságról a közlekedéssel kapcsolatban, ha valaki *önként lemond valamilyen, a KRESZ által biztosított jogáról vagy előnyéről, mert úgy itéli meg a helyzetet, hogy ezzel más (másokat) segít — anélkül azonban, hogy a forgalom biztonságát vagy annak bármely résztvevőjét veszélyeztetné.*

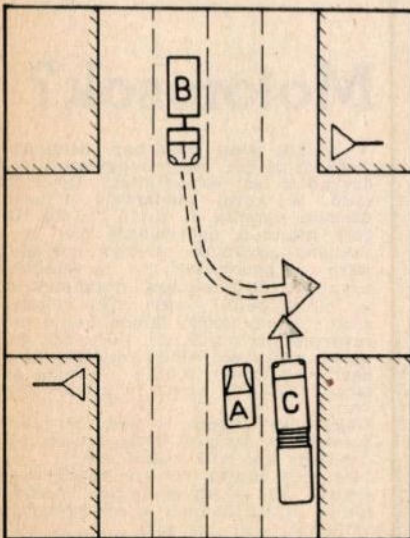
Hangsúlyozni szeretnénk: nem „tudománykodás” a célja a definíció elemzésének, csupán arra törekedtünk, hogy *általánosítva* kimondjuk a kérdés lényegét, mielőtt konkrét helyzet elemzésébe bocsátkoznánk.

Az ábrán látható — sajnos mindennapos — baleseti veszélyhelyzet a következőképpen alakult ki:

Az „A” jármű vezetője látta, hogy a vele szemben haladó „B” nyergesvontató vezetője szabályszerűen jelezte balra kanyarodási szándékát. Az „A” vezető „udvariasságból” lassított, meg is állt és intett a „B” vezetőnek, hogy kanyarodjon be előtte. Lévén az úttest párhuzamos közlekedésre alkalmas, a „C” autóbuszvezető folyamatosan haladt a külső forgalmi sávon. Tétélezzük fel, hogy látta „A” jármű lassítását, és arra gondolt — ahogy Önök is erre gondolnának hasonló helyzetben —, hogy az „A” jármű kanyarodni szándékozik pl. balra, vagy ki akar húzódni a külső forgalmi sávba... Ekkor látja meg maga előtt — féktávolságon belül — a „B” nyergesvontót!

Hogyan alakul a felelősségre vonás, ha bekövetkezik az összeütközés? Az „A” járművezető magatartása a KRESZ 34. § (2) bekezdésébe ütköztethető, amely — többek között — a következőket írja elő:

*„A közúti forgalom minden résztvevőjének ébernek kellő figyelemmel és úgy kell közlekedni, hogy magatartása a személy- és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse.”*



Az „A” személyautó vezetője udvariasságból maga elé engedte a balra kanyarodó „B” nyergesvontatót...

A „B” nyergesvontató vezetője viszont a KRESZ 34. § (1) és (2) bek., az 53. § (5) bek., sőt az 57. § (8) bek. alapján is elmarasztható, hiszen ezek a rendelkezések külön-külön és együttesen is felhívják a *kanyarodó* jármű vezetőjének figyelmét a sebesség oly módon való csökkentésére, hogy szűkség esetén akár meg is tudjon állni; valamint előírják, hogy nem akadályozhatja — többek között — a vele szemben egyenesen haladó járműveket.

A teljességhez azonban hozzátartozik, hogy a „C” autóbusz vezetője is elmarasztható, amennyiben nem tett eleget a KRESZ 57. § (8) bekezdésében meghatározott és az adott szituációban rá is vonatkozó *sebességszűkítő* kötelezettségének!

Íme, mit okozhat az elvtelen udvariasság, ha mások is növelik a veszélyhelyzetet egy — akár jelentéktelen — figyelmetlenséggel. S nyilvánvaló, még súlyosabb a felelősségre vonás, ha személyi sérüléssel járó baleset történik. És bármennyire áldozatnak tűnik, ki kell mondanunk, hogy a „B” jelzésű jármű vezetője — akit a szó eredeti értelmében „bevittek az utcába” — nemcsak a jogszabály szerint, hanem az általános emberi normák alapján is elmarasztható, hiszen *tudnia kell*, hogy a balra kanyarodás az egyik legveszélyesebb menetirányváltoztatás, és tudnia kell, hogy a közúti forgalmat csak rendőr vagy fényjelzőkészülék irányíthatja, *szabad* jelzést csak tőlük kaphat — minden más esetben *maga köteles* meggyőződni haladásának veszélytelenségéről.

Nyilvánvaló, hogy a fent elmondottak nem „mentik” az „A” jármű megfontolatlanul, vétkes könnyelműséggel „udvariasságból” vezetőjét (akkor sem, ha emberileg a jóindulat vezérelte), mert nem győződött meg arról, hogy „előzékenységével” nem kényszerít-e más is a szabályokban biztosított jogának feladására, illetve arról, hogy egyáltalán tudomást szerezhetett-e más az ő „nemes szándékáról”.

Azt jelentik ezek a nagyon kemény szavak, hogy ne legyünk udvariasak, ne segítsünk a nehéz helyzetber levőnek?

Nem, egyáltalán nem azt jelentik. De arra igenis felhívják a figyelmet — és ez adja az indulatot —, hogy *nincs KRESZ-szel ellentétes udvariasság!*

## SZABÁLYISMERET HIÁNYA + SEGÍTŐKÉSZSÉG = VESZÉLYEZTETÉS!

A jóindulat fontos tehát — de nagyon kevés. Engedjük be magunk elé az arra rászoruló járművet sáv-változtatásnál, hagyjuk besorolni élénk a mellékútvonalról jövőket, intsünk a tilos jelzésen az úttest közepére beszorult gyalogosnak — de *csak akkor*, ha előtte meggyőződöttünk arról, hogy ezzel tényleg segítünk rajta; ha felelősségünket átérezve látjuk és tudjuk, hogy nem teremtsünk ezzel az eddiginél is súlyosabb helyzetet.

A másik oldalról pedig köszönjük meg az előzékenységet, de azért *mi magunk* is győződünk meg továbbhaladásunk veszélytelenségéről, bármilyen türelmetlenül is integetnek.

És az érem harmadik oldaláról is nézve a kérdést (ahogy a „C” jelzésű autóbusz vezetőjétől is elvárható ez): defenzív — vagyis „védekező” — stílusban vezetve minden félreérthető helyzetet (előttünk, mellettünk haladók hirtelen fékezését) kedvezőtlennek ítéljük meg: lassítsunk és legyünk óvatosak, körültekintők. Ehhez persze úgy kell megválasztani a sebességet és a követési távolságot, hogy ne kelljen „fékcsikorgatva” megállni.

Ahogy azt egyébként nemcsak a defenzív vezetés elvei, hanem a *szabályok* is előírják.

Csiky Antal

# ÍRÁSBAN – KÉPBE

Sajnos, nem ritka eset – nálunk sem –, hogy egy kellemesnek ígérkező autótúra félúton így nyer befejezést. A fellazult, rosszul rögzített, esetleg menet közben kiszakadó üzemanyagvezeték, túlfolyó porlasztó, vagy akár egy ütközés következménye is könnyen vezethet arra, hogy egy benzincsepp, a motorháztető alatt átforrósodva izzadó fémrészekben meggyullad, s ezt követően, a másodperc tört része alatt esetleg az egész autó lángra kap. Ez itt csupán egy kísérlet, ahol az éghetetlen és hóálló, tűzoltóknak és autóversenyzőknek készített speciális azbeszteruhák előnyeit valóságghú körülmények között mutatják be. Minden bizonnyal jó öltözék, és adott esetben meg is felel a céljának. E képet azonban nem ezért közöltük. Figyelmeztetésül! Lassan elkezdődik újra az autós-motoros túraszezon. És a tüzet különösen szerető ördög nem alszik. Készüljünk fel tehát az ilyen lángoló veszély kivédésére. Egy kézre eső kis tűzoltókészülékkel (már lehet az üzletekben kapni) a kocsink motorháztetője alatt fellobbanó lángokat még időben (esetleg közös erővel) el tudjuk fojtani.



A különböző nyugat-európai országokból meghívott több mint kétszáz közlekedési rendőr részére rendeztek vezetéstechnikai továbbképző tanfolyamot a Warley-beli angol Ford gyárban. Terepen, szlalompályán, mesterségesen síkosított felületű betonon a Cortinák volánja mögé ültetett rendőrökkel sok olyan speciális manőver besulykolását gyakoroltatták, amely ma már elengedhetetlen képessége kell hogy legyen valamennyi, az autópályán vagy bármely más útvonalon közlekedésellenőrzési feladatot ellátó rendőrnek

A gépjárművezetés biztonsága és a gépjárművezetők tájékoztatása szempontjából ma már nélkülözhetetlen „úttartozéknak” tekintjük a burkolatra, útszegélyre és a pálya környezetében egyéb „mütagyakra” felszórt különböző színű – lehetőleg fényvisszaverő tulajdonságú – festés-jelöléseket. Különösen éjszakai utazás során és sűrű ködben jelenthetnek (egyéb jelen-

téstartalmuktól függetlenül is) igen nagy segítséget azzal, hogy az autó reflektorától megvilágítva messziről láthatóvá teszik, illetve jelölik a pálya vonalvezetését. Süllydosan „Partjelző”-nek becézik az angol közlekedési szakemberek a Prismo Universal cég legújabb termékét, ezt a könnyen kezelhető, igen célszerű kis kézi festékszóró gépet, amely szórófejének megfelelő állításával egyaránt alkalmas arra, hogy vízszintes és függőleges felületen (például olyanon is, mint a rosszul megvilágított Arpád-híd balesetveszélyes járdaszegély-kiszögélése!) jól szembetűnő, esetleg fényvisszaverő jelzést hagyjon. A mintegy tízliteres tartály egyszerű feltöltésével például 10 cm széles sáv 250 méter hosszúságban húsz perc alatt alakítható ki a benzinmotorral hajtott festőgép segítségével.



Íme, az Enfield-465, vagyis a legújabb angol gyártmányú elektromos személyautó, kifejezetten belső városi használatra. A két gyermek és két felnőtt számára kényelmes (viszonylag kényelmes) utazást biztosító négykerekből a panoráma-ablak révén kitűnő kilátás nyílik. Kitűnően gyorsul, csendes, nem szennyezi füstgázzal a levegőt, s a 12 voltos telep-erőforrás révén eléri az óránként 64 kilométeres sebességet. Rendkívül mozgékony, könnyen lehet vele parkolni.



# HOGYAN VIZSGÁZTUNK ÍRÁSBAN

Az *Autó-Motor* múlt év július 21-i számában ismertettük az új rendszerű elméleti vizsgáztatás technikáját, előnyeit és „bukatóit”. A tavalyi cikk címe jelen időben szerepelt, a mostani pedig múlt időben. Az elmúlt csaknem 8 hónap alatt ugyanis sok vizsgatapasztalat gyűlt össze, s ezek összegezése utat mutathat a gépjárművezetés elméleti vizsgatárgyaiból a közeljövőben vizsgázók számára.

Kellő előkészítés után 1970. július 1-től fokozatosan megkezdjük a gépjárművezető-jelöltek elméleti alapvizsgáinak írásban („teszt” jelleggel) történő lebonyolítását. Írásbeli vizsgákat először a motorkerékpár-, majd a személygépkocsivezetők „Közlekedési ismeretek” c. vizsgatárgyból rendeztük, majd áttértünk a „Szerkezeti és üzemeltetési ismeretek” írásbeli vizsgáztatására is.

A múlt év második felében megrendezett vizsgák a tapasztalat szerzést szolgálták. Ez év február 1-től — a tapasztalatokat értékelve — áttértünk a motorkerékpár-, a személy- és tehergépjárművezető-jelöltek írásban történő elméleti alapvizsgáztatására. A kísérletinek tekinthető időszakban rendezett vizsgák figyelemre méltó eredményeket hoztak.

A múlt évben 7753 személy vizsgázott írásban, közülük 55% a „B” járműkategóriából (vagyis a személygépkocsivezetés elméleti tárgyaiból, tanfolyamot végezve), 36,5% az „A” járműkategóriából (gyakorlatilag tanfolyam nélküli motorkerékpárvezetők), míg a vizsgázók 8,5%-a a tanfolyam végzése nélkül jelentkezett autós vizsgára.

Az 1970. évben vizsgázók közül a „határpontszám” (pl. Közlekedési ismeretekből a 30 és a max. 35 pont) alatt vizsgázók közül a 25—29 pontot elérték szóbeli vizsgára is jogosultak. Ez a „középmezőny” így szóban is számon adható a felkészültségéről, s ezáltal „kiszűrhető” volt a vizsga újszerűsége, mint esetleges rontó tényező.

1970-ben a határpontszám felett vizsgázott a jelöltek 63%-a (tanfolyamot végzett, „B” járműkategória). A tanfolyam nélküli vizsgázók közül azonban csupán 53%-nak sikerült a vizsgája. A motorkerékpárvezető-jelöltek (gyakorlatilag tanfolyam nélküli) vizsgáján a „megfeleltek” aránya mindössze 24%-os volt.

Az írásban és szóban (a „középmezőny” részére) lebonyolított vizsgák közül „sikertelen”-nek bizonyult 24, 33, illetőleg 61%. E két adatsor nagyon hasonló, a következtetéseket azonban csak később vonjuk le.

1971. február 1-től megszüntettük a (kiegészítő) szóbeli vizsgáztatást. Az eltelt időszak alatt az új vizsgázók megismerkedhettek a korszerű vizsgáztatás módszereivel, beváltak a megfelelési szintek, így lehetővé vált a vizsgáztatás szubjektívizmusának (a szóbeli vizsgáztatásnak) kiküszöbölése. Érdekes eredményeket hozott a február 1—23. közötti három hét. Ekkor 4482 leendő gépjárművezető tett írásban elméleti vizsgát a „Közlekedési ismeretek” tárgyából. A tanfolyamot végzett, „B” járműkategóriából vizsgázók közül a fővárosban 32%-nak, vidéken 46%-nak, a „B” járműkategóriában tanfolyam nélkül vizsgára jelentkezettek közül a fővárosban 47%, vidéken 48%, míg a motorkerékpárvezető-jelöltek közül a fővárosiak 67%-a, a vidékieknek pedig 75%-a sikertelenül vizsgázott.

Hasonló eredményeket mutatnak a „Szerkezeti és üzemeltetési ismeretek” vizsgái is.

Elfogadható, reális-e a „meg nem felelés” ilyen aránya? Nem jelent-e „visszaesést” a vizsgáztatás új módszere? Vizsgáljuk először a szubjektív oldalt. A vizsgázók túlnyomó többsége (tekintet nélkül arra, hogy sikerült-e a

vizsgálója vagy nem) úgy nyilatkozik, hogy ez a vizsgamódszer a hagyományosnál jobb, megfelelőbb. Itt nem játszik szerepet a jelölt megjelenése, szókinccse, a vizsgáztató hangulata: a kihúzott kérdés kapcsán a „szerepcse” dönt.

A vizsgázó (értékelés után) visszakapja a vizsgalapját, s megnézheti, melyik válasznál tévedett, s így miért annyi pontot ért el, amennyit — legjobb tudása birtokában — megszerzett. A „reklamációk” száma elenyésző, s ezek nagy része félreértésekre, hiányos ismeretekre, felületés válaszdásra vezethető vissza.

A tapasztalatok tekintélyes része azonban objektív. Az új vizsgáztatási módszer a tényleges tárgyi tudást, a helyzetfelismerést, a dönteni tudást igényli. Úgy, ahogyan azt a rohamosan fejlődő közúti fogalom egyre nagyobb mértékben megköveteli. A vizsgán sem, a közúton sem szabad kapkodnunk, felelőtlenül döntenünk (a különbség „csupán” annyi, hogy a vizsgán nem folyik vér: a közúti forgalom viszont életet követelhet, sebesülést, anyagi károkat okozhat).

Az adatok azt is tükrözik, hogy a tanfolyamokon felkészített jelöltek a tanfolyamot nem végzeteknél sikerebben vizsgáznak. Ez természetes. A megkívánt ismeretanyag bonyolult, elsajátításuk tanulás mellett vitákat is igényel. A tanfolyam nélkül vizsgázók csak a tankönyvvel (és saját szorgalmukkal) viaskodhatnak.

Viszonylag magas a tanfolyamot végzett jelöltek bukási aránya is. Ez a körülmény nem az új vizsgáztatási módszer „hibája”, sőt — annak inkább eredményeként értékelhető. Az új vizsgáztatási módszer felfedte a korábbi tanfolyami képzés hiányosságait. A „hagyományos” vizsgákon az előadók ismerték a „vizsgakérdéseket”, ezekre „bemagoltatták” a válaszokat. Volt rá példa, hogy egy-egy „élelmes” hallgató vagy oktató segédletként sokszorosította és jó pénzért árusította a vizsgakérdéseket és az azokra kidolgozott válaszokat. A gyanútlan vizsgázó megvásárolja ezt a segédletet. A szorgalmasabbak meg is tanulják a „helyes” válaszokat, írásbeli vizsgájukon azonban kudarc éri őket, hiszen tudásuk „holt” tudás, a gyakorlatban nem tudják alkalmazni az egyébként ismert szabályokat.

A tanfolyamot végzett „B” járműkategóriára pályázók közül a „Közlekedési ismeretek” írásbeli vizsgáján a fővárosban 32%, vidéken pedig 46% sikertelenül vizsgázott február első három hetében. Ez megdöbbentően kedvezőtlen aránynak tűnik. Felvetődik a kérdés: nem „túlzottan” szigorú-e a mérce? Nem állítottuk-e túl magasra a követelményeket?

A válasz egyértelműen — nem! A bukási arányokon belül rendkívül nagy a „szóródás”. Vannak tanfolyamok, ahol a sikertelen vizsgák aránya 10% körüli, vagy ez alatti, s találkoztunk tanfolyamokkal, melyeknél a vizsgázók kétharmada javítóvizsgára kényszerült. Tanulmányoztuk a sikertelenül vizsgázók egyéni jellemzőit (életkor, nem, iskolai végzettség szempontjából). E jellemzőkből mindössze egy következtetést vonhattunk le: általában jobb eredménnyel vizsgáztak a magasabb iskolai végzettséggel rendelkezők. (Az általános intelligenciaszint és a közlekedési kultúra között szoros az összefüggés!)

A vizsgálatokat tovább folytatva arra a megállapodásra jutottunk, hogy egyes tanfolyamokon (illetőleg egyes oktatóknál) nem megfelelő az oktatás mai szintje, alacsonyabbak a követelmények, a „leadott” tananyag nem, vagy alig felel meg a közúti közlekedés mai (még kevésbé a jövőbeni) követelményeinek. Az új vizsgáztatási módszernek — egyéb előnyei mellett — ez volt az egyik leghasznosabb tapasztalata.

Székely Gábor  
a Gépjárművezetői Vizsgabizottság  
elnökének helyettese



# Itt így közlekedünk

A szentendrei HÉV alagútjának építése már eddig is nemegyszer kényszerítette az autósokat-motorosokat terelőútvonalra a Margit-híd budai hídfőjének környékén. A munka újabb fázisa most a forgalom ismételt átirányítását, újabb terelőútvonal megválasztását igényelte. A Margit-híd előtti úttesten csupán egyetlen forgalmi sávon és egy irányban lehet közlekedni. Óbuda felől a híd alatt elhaladva, háromszori jobbra kisíív kanyarodással — az oroszlánszobor körbejárásával — juthatunk fel a Margit-hídra. Az Árpádfejedelem útja és a Bem rakpart csaknem teljes forgalma a Frankel Leó utcába terelődik. A Lánchíd felől jövők már régebben kénytelenek ezen az úton haladni, Óbuda felől azonban legkésőbb az Ústökös utcánál rá kell térni.

A Mártírok útja—Frankel Leó utca—Török utca kereszteződésének a környékén a forgalmi rend a korábbihoz mérten lényegesen megváltozott, s ezért a gépjárművezetők biztonságosabb és jobb tájékoztatása érdekében, ideiglenes forgalomirányító berendezések felszerelésére is sor került. Ime, a szóbanforgó kereszteződések új forgalmi rendje az ideiglenesen felszerelt lámpák jelzési képei szerint:

**A MÁRTÍROK ÚTJA—FRANKEL LEÓ UTCA KERESZTEZŐDÉSÉBEN** minden irányból csak egyenesen szabad továbbhaladni. Egyetlen kivétel: a Frankel Leó utcából jobbra a Mártírok útjára — a Moszkva tér felé — kisíívben is szabad fordulni. A Frankel Leó utcában — mindkét menetirányból — egy-egy széles forgalmi sáv áll a besoroló járművek rendelkezésére. A Mártírok útján erre a célra mindkét menetirányban két-két forgalmi sávot jelöltek ki. A Margit-hídról Óbuda felé, még a kereszteződést megelőzően, az ABC Áruház előtti úttesten térhetünk le. A kereszteződéseknel a jelzőberendezés két fázisban működik.

**Az elsőben:** mindkét menetirányban a Mártírok útján egyenesen, a gyalogosok pedig a Frankel Leó utca két torkolatában levő átkelőhelyen haladhatnak.

**A másodikban:** A Frankel Leó utca mindkét irányában egyenesen és — csak Óbuda felől — jobbra kisíívben a Mártírok útjára. A gyalogosok a Mártírok útját keresztezhetik.

**A MÁRTÍROK ÚTJA—TÖRÖK UTCA—MARGIT UTCA KERESZTEZŐDÉSÉBEN** háromfázisú lámpák irányítják a forgalmat a következők szerint:

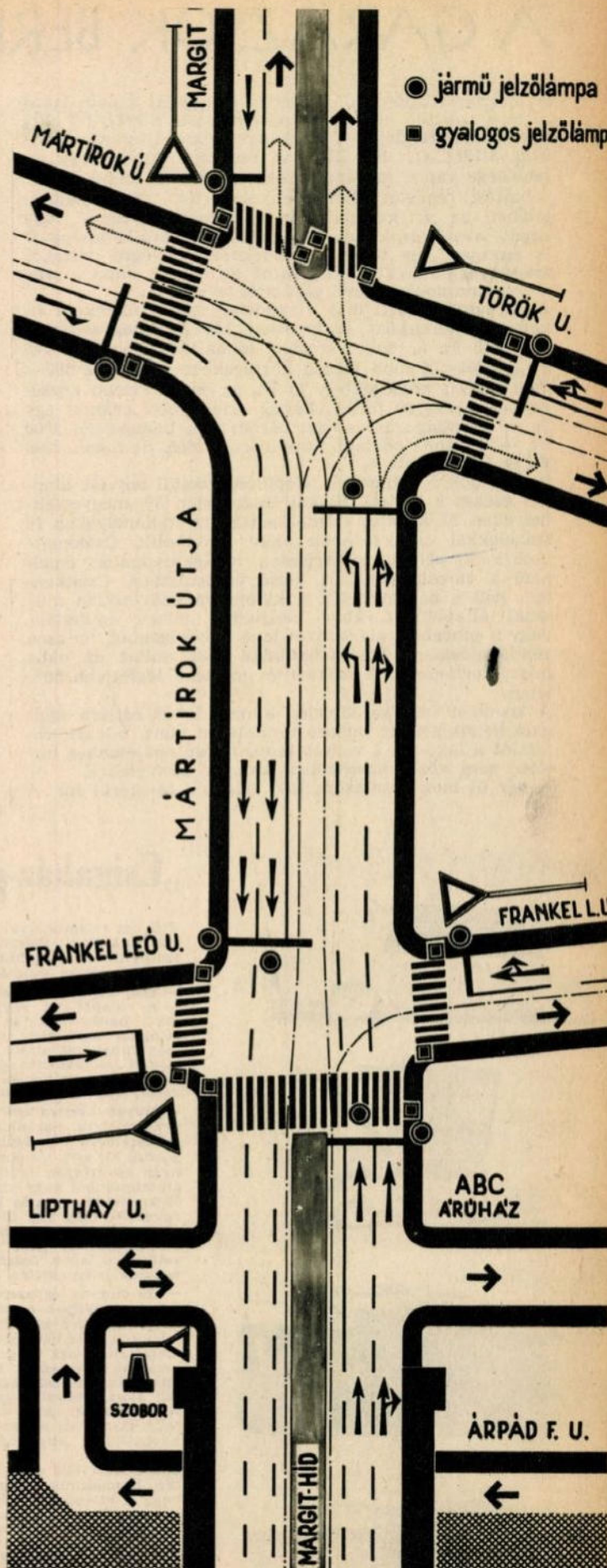
**Az elsőben:** a Mártírok útján kanyarodó forgalom mindkét irányban, valamint a Mártírok útjáról egyenesen a Margit utca felé (mindkét ágra) és jobbra kanyarodással a Török utcába. A gyalogosok a Török utca torkolatánál levő átkelőhelyen mehetnek át.

**A másodikban:** A Margit utcából egyenesen a Mártírok útjára. A villamosok egyidejűleg a Mártírok útjáról a Török utcába, és viszont, jobbra kisíívben, illetve balra nagyíívben kanyarodhatnak. A gyalogosok a Mártírok útja déli úttestjén kelhetnek át.

**A harmadikban:** a Török utca—Mártírok útja egyenes irányú forgalma (a villamosok is) a Moszkva tér felé, valamint a Margit utcába (mindkét ágra) jobbra kisíívben vezető forgalom kap szabad utat. A Moszkva tér felől jövők ebben a fázisban továbbhaladhatnak a Margit-híd felé a Mártírok útján, azonban egyenesen nem mehetnek a Török utcába. A gépjárművezetőknek erre egyébként eddig sem volt lehetőségük, csupán a villamosok haladhattak át a Mártírok útjáról egyenesen a Török utcába. Tehát ebben a fázisban most is ez a helyzet. A gyalogosok a Margit utcai átkelőhelyen mehetnek át.

A gépjárművezetők időben foglalják el a továbbhaladásuknak megfelelő forgalmi sávot! Ugyanis mindössze egyetlen olyan torkolatot találunk, ahol két forgalmi sávon állhatnak fel. A Bem mozi előtti járműosztályozó belső, a sínek melletti sávjába a Mártírok útján balra nagyíívben továbbhaladók, a külsőbe pedig — elleníves mozgással — a Margit utca két egyenesen felfelé vezető ágára, valamint jobbra kisíív kanyarodással a Török utcába igyekvők sorolhatnak be.

Külön felhívjuk a figyelmet arra is, hogy a február 1-én életbe lépett Kresz-módosítás értelmében jobbra kisíívben már csak a zöld jelzésnél szabad kanyarodni. Ez természetesen erre a kereszteződésre is vonatkozik, és mint másutt, itt is ügyelnünk kell az egyidejűleg éppen szabad jelzésre átkelő gyalogosokra.



# A GARÁZSOK BÉRLETI DÍJAI

A Magyar Közlöny 9. számában megjelent a nem lakás céljára szolgáló helyiségek béréről szóló 8/1971. (II. 10.) sz. kormányrendelet és az annak végrehajtására vonatkozó 8/1971. (II. 10.) ÉVM sz. rendelet. Ennek nagy jelentősége van a magánautósok számára is, mivel a végrehajtási rendelet „Bérleménycsoportok” című mellékletében, az „E” kategóriában a „Személygépkocsi-, vagy egyéb jármű-tároló helyiség (garázs, zárható helyiségek)” is szerepel. Így tehát e rendeletekben végre országos érvénnyel határozták meg mind az állami, mind a személyi tulajdonban levő garázsok béreit.

A garázsok bérleti díja a rendelet szerint évenként és négyzetméterenként Budapesten 150 Ft, megyeszékhelyen 130 Ft, a többi városban és az üdülőhelyeken 110 Ft, a 3000-nél több lakosú községekben 90 Ft, az 500–3000 lakosú községekben 70 Ft, az ennél kisebb községekben pedig 60 forint. Ennek értelmében például egy 20 m<sup>2</sup> nagyságú garázs évi bérleti díja budapesten 3000 Ft, — ugyanez például Kaposvárott 2600, Siófokon 2200 Ft, és így tovább.

A tanácsok a helyiségek településen belüli fekvése alapján ezeket a bérleti díjakat Budapesten 30, megyeszékhelyeken 20, a többi városokban és az üdülőhelyeken 10 százalékkal csökkenthetik vagy növelhetik. Csökkenthető a díj például külterületen, mellékútvonalon, emelhető a városközpontban, belső városrészben. Csökkenteni kell a bér mértékét a különösen kedvezőtlen műszaki állapotú, továbbá ideiglenes jellegű épületben, vagy a pincében, alagsorban levő helyiségeknek, ha azok rendeltetészerű használhatósága ezek miatt az okok miatt korlátozott. E csökkentés mértéke legfeljebb 50% lehet.

A rendelet hatálya kiterjed a nem lakás céljára szolgáló helyiségekhez tartozó területekre (kert, udvar), valamint a lakó- és a vegyes rendeltetésű épületekhez tartozó, nem közös használatra szolgáló területekre.

A bér új megállapítására 1971. július 1-től kerül sor. A

július 1-én fennálló bérletek díját e rendelet értelmében kell a bérbeadónak megállapítani, és azt a bérlővel június 30-ig kell írásban közölnie. (A Fővárosi Házkezelőségek erre a közlésre szeptember 30-ig kaptak határidőt.) A közlésnek tartalmaznia kell a helyiség, illetve terület számításba vett alapterületét, és a fizetendő bér összegét. A később létesülő bérleteknél a rendelet szerinti bérleti díjak kötelezőek az állami tulajdonban levő helyiségek után, míg a nem állami tulajdonban levő helyiségek bérletét a bérbeadó és a bérlő megállapodása határozza meg. Ez utóbbi bér mértéke azonban nem haladhatja meg az állami tulajdonú helyiségek bérének kétszeresét. (Ez tehát például budapesti garáznál nem lehet több négyzetméterenként évi 300 forintnál.) Ha a felek nem tudnak megegyezni a fizetendő bérben, annak megállapítását akár a bérbeadó, akár a bérlő a bíróságtól kérheti.

Az állami tulajdonban álló helyiségek után az új bért az állami és szövetkezeti bérlő július 1-től köteles megfizetni. Egyéb bérlő (egyéb nem állami szervek, magánosok) új bérfizetési kötelezettsége fokozatosan, három év alatt lép életbe: a június 30. előtt fizetett bér összegét július 1-től évenként az új bér és a korábbi bér különbözetének egyharmadával kell növelni. Ugyanez áll fenn a nem állami tulajdonban levő helyiségeknél.

Ha a bérbeadó a közlési kötelezettségét határidőben nem teljesítette, az új bérről csak a közlést követő hónap első napjától tarthat igényt.

Az albérlőbe adott helyiségek, illetőleg terület után albérlési díj címén legfeljebb a rendelet alapján megállapítható bér arányos része számítható fel.

*A rendelet néhány pontja, úgy érezzük, magyarázatra, illetve kiegészítésre szorul. Szívesen vesszük olvasóink közlését is az ezzel kapcsolatos problémákról, hogy azokat is felhasználhassuk, amikor a témára visszatérünk.*

## „Csigaház-garázs” — a kocsitetején

Erdekes találmánnyal ismerkedhettünk meg a televízió január 6-i „Mindenki közlekedik” adásában: Balezser Elemér szabadalmával, a gépkocsi tetejére szerelhető és bárhol szétnyitható „csigaház-garázs”. Felkerestük a feltalálót és megkértük: mutassa be találmányát az Auto-Motor olvasóinak.

— Első kérdésünk: mi adta a „csigaház-garázs” alapötletét?

— Az alapötletet egyik külföldi túránkon szerzett kinos „élményünk” adta. Amíg mi a barátommal az étteremben vacsoráztunk, a mellékutcában parkoló lezárt kocsinkból ismeretlen tettesek „kirámolták” fényképezőgépeinket, orkáncabátjainkat és más ruhadarabjainkat. Barátom kissé keserűen jegyezte meg: „Na látod, hiába van otthon bombabiztos garázsom...” Ennek a keserves epizódnak a nyomán született meg egy olyan garázs gondolata, amelyet a gépkocsi bárhová magával vihet, s mint a csiga, néhány perc alatt „bebújhat” a házába.

— Milyen kocsira szerelhető fel és milyen megterhelést jelent ez a „csigaház”?

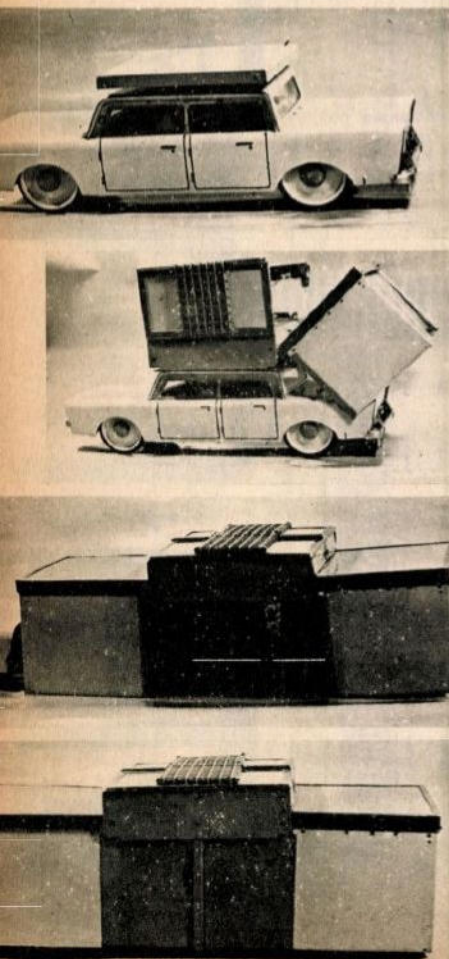
— Bármelyik, hazánkban használatban levő autótípusra, hasonlóan a csomagtartóhoz, felszerelhető a „csigaház”. A bátyámmal együtt, akivel ezt a találmányt közösen dolgoztuk ki, arra törekedtünk, hogy a konstrukció segítségével útközben is bárhol könnyen és gyorsan fedett, zárt térbe helyezhessük el a kocsit. A „csigaház” egyébként alumíniumból vagy szilárd műanyagból készülhet, és így igen könnyű. Súlya mintegy 35 kg, tehát egyetlen kocsi számára sem jelent nagy megterhelést. Kezelése is nagyon egyszerű, még egy filigrán nőnek sem okoz különösebb nehézséget a lebotása vagy visszاسzerelése. Nemcsak a tévében bemutatott modellen, hanem a valóságos méretben is néhány perc alatt elvégezhető a szétnyitás, illetve a visszaszerelés. És még valami: a lapos, összehajtogatott állapotban alig 10 cm magasságú zárt doboz csupán egészen jelentéktelen mértékben növeli a kocsi légellenállását.

— Ha ennyire egyszerű a kezelése, bizonyára jogosnak tartja a kérdést: elegendő biztonságot nyújt-e ez a garázs?

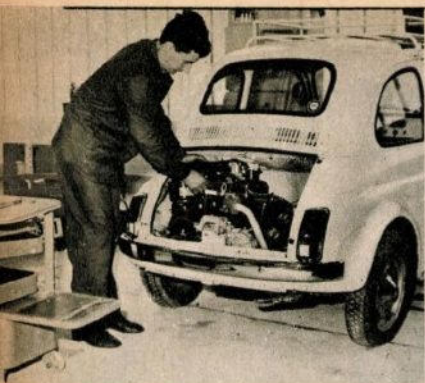
— Az egyszerű kezelés ellenére teljes biztonságot nyújt, mert a két oldalt elhelyezett toloajtók és a három biztonsági zár segítségével megbízhatóan lezárható. Itt szeretném megemlíteni azt, amit a tévénezők az idő rövidsége miatt nem láthattak: találmányunk nemcsak garáznak, hanem ideiglenes hétfégi háznak is felhasználható. Kirándulás alkalmával a „csigaházat” néhány mozdulattal lábakra állíthatjuk, s a gépkocsi kigördül alóla, ezáltal a garázs, amint alsó képünkön jól látható, hétfégi házzá változik. Amikor aztán ismét útnak indul a család, a kocsit visszaáll a „csigaház” alá, a lábák felhajtása után ugyancsak igen könnyű „dobozba parancsolni” a sokféle módon felhasználható „üttársat”.

Szívesen vettük volna, ha az ügyes és hasznos találmány kivitelezéséről is tájékoztatást kaphattunk volna. A feltaláló azonban midőssze annyit tudott erről mondani, hogy a kivitelezésről folynak a tárgyalások, és az UJERT — az Országos Találmányi Hivatal Újdonságokat Értékesítő Vállalata — munkatársai igyekeznek elhárítani a nehézségeket a találmány mielőbbi gyártásának útjából. Reméljük, hamarosan arról is tájékoztathatjuk az Auto-Motor olvasóit, hogy hol és mikor vásárolhatnak kocsijukhoz ilyen „csigaház-garászt”.

HAJDU GYÖRGY







## FIAT POLSKI-FIAT ZASTAVA SKODA RENAULT

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



### II. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT típusüzemeiben

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

PEUGEOT TRABANT MOSZKVICZ ZAPOROZSEC NSU FORD



#### Összes keleti és nyugati AUTÓLENGÉSCSILLAPÍTÓK

teljes felújítása  
gyors cserévell

Garanciával

Vidékre utánvétell

KERÉKEGYENSÚLYOZÁS  
legmodernebb műszerrel  
DIJTALAN BEVIZSGÁLÁS

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

#### AUTÓ KÜLSŐ ÉS BELSŐ HUZATOK PONYVÁK

készítését vállaljuk  
rövid határidőre

Bp. XI., BARTÓK BELA ÚT 115.  
Telefon: 267-642

Mindenfajta  
AUTÓKÁRPITOZÁST VÁLLALUNK  
Telefon: 259-962

#### PEST MEGYEI SZOLGÁLTATÓ ÉS CSOMAGOLÓ VÁLLALAT

Bp. XII., Kékgolyó u. 6.  
Telefon: 153-689

AUTÓKERÉKRE DISZKARIKA  
minden típusra készen kapható  
PORVÉDŐ-SAPKÁT, LÁMPAKERETET  
készítik

Vidékre utánvétell

BOTH fémmnyomó  
Bp. VI., Rudas L. u. 15.  
(Nyugati pu-nál) Tel.: 117-699

#### MOTOROSOKI

Vízhatlan bőrerős motorosnadrág 186 Ft  
Cipzáras lemebdzsek 296 Ft  
Kismotorra, kerékpárra védőruha 170 Ft

Készíti: FÁBIÁN JÓZSEF  
Bpest VII., Majakovszkij u. 1.

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

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

Gépkocsikerekek statikus és  
dinamikus kiegyensúlyozása  
nagy pontosságú elektronikus  
géppel

BALASSA

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

A kerekek egyensúlyi viszonyainak  
díjtalan vizsgálata

AUTÓKERÉK DISZTÁRCSÁK  
DISZKARIKÁK,  
SPECIÁLIS KÉSZÍTÉSE MINDEN TÍPUSRA  
Vidékre utánvétell

MÉSZÁROS fémmnyomó

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

#### LENGÉSCSILLAPÍTÓK

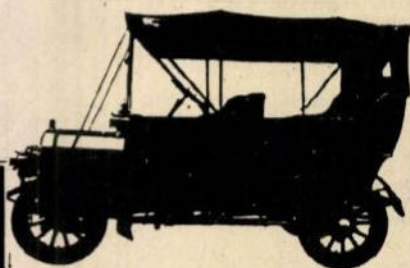
Skoda Octavia  
Opel Rekord  
Simca, Fiat  
Wartburg  
Trabant  
Moszkvics stb.

javítása jótállással

HORVÁTH L.

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

H  
A  
S  
Z  
E  
M  
É  
L  
Y  
A  
U  
T  
Ó  
K

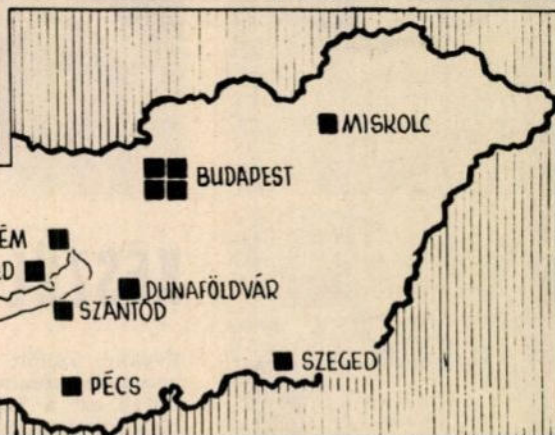


VÉTELE  
ELADÁSA

#### BIZOMÁNYI ÉRTÉKESÍTÉSE

a  
MERKUR SZEMÉLYGÉPKOCSI  
ÉRTÉKESÍTŐ VÁLLALAT  
telepein:

BUDAPEST XIII., Rőppentyű u. 73.  
DEBRECEN, Balmazújvárosi út 3.  
SZEGED, Vásárhelyi Pál u. 4.  
SZÉKESFEHÉRVÁR, Széchenyi út 94.  
SZOMBATHELY, Tolbuhin út 36.



**TÖLTŐÁLLOMÁSAINK NÁL  
ÜZEMANYAG ÉJJEL-NAPPAL  
SERVICE 6-22<sup>h</sup>-IG  
AUTÓ-ÁPOLÁSI CIKKEK**



**A KECSKEMÉTI ÚJ TAVASZ MG TSZ  
AUTÓJAVÍTÓ ÜZEME**  
Kecskemét, Belső-Szegedi út 20. Tel.: 12-380

**DIESEL-ADAGOLÓK JAVÍTÁSÁT**  
15 napos ÁTFUTÁSI IDŐVEL, valamint kisebb tételek esetén  
CSEREDARABOT BIZTOSITUNK az alábbi tételeknél:

Csepel 413-414	DT-413
Csepel 613-614	D-4-K
IFA W-50	MTZ
Skoda	UTOS
Praga	ZETOR 42-50

20 darabnál nagyobb tétel esetén a SZÁLLÍTÁST VÁLLALJUK

**KERÉKJAVÍTÁS**  
DINAMIKUS STATIKUS  
KIEGYENSÜLYÖZÉS  
KISDARÓCZY kerékspecialista  
Bp. VI., Eötvös u. 37.

**AUTÓ-MÉRŐMŰSZEREK**  
szerelése és javítása  
Fék- és kuplungszalagok,  
mechanikus ablaktörlők  
javítása garanciával

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

**AUTÓFELSZERELÉSEK**

VISSZAPILLANTÓ-TÜKRÖK: FIAT, MOSZK-  
VICS, OPEL, RENAULT, SKODA, ZASTAVA  
stb. gépkocsikra. FÜRÁS NÉLKÜL szerel-  
hető és BEHAJTHATÓS (VW modell) ajtó-  
tükrök, ovál és kerek gyújtótűkörrel.  
SZTRADATÜKRÖK sárvédőkre. „PANORA-  
MA” fényszűrős belső tükrök. JAVÍTÁSOK.  
KETTŐZOTT védelmi rendszerű RIASZTÓ  
felszerelése. KULCCSAL ZÁRHATÓ TANK-  
SAPKÁK stb.

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

**KERAVILL**  **KERAVILL**  **KERAVILL**

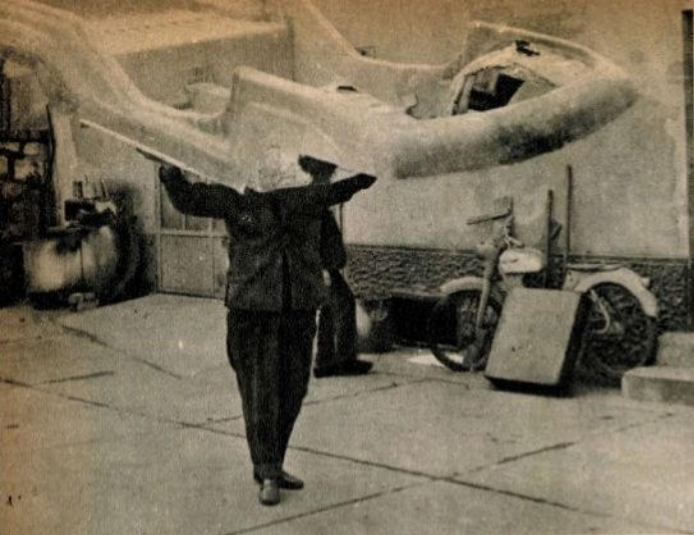
Külföldi motoralkatrészekből  
MOST NAGYOBB A VÁLASZTÉK



Vidékre  
csomagküldő szolgálat

Budapest VI.,  
Liszt Ferenc tér 2.

**KERAVILL**  **KERAVILL**  **KERAVILL**



## KÉSZÜL A HAZAI „BUGGY”

Évekkel ezelőtt kezdődött ez az autós bolondéria. Tengerentúli készítői mindenféle autós-hancúrozásra képelték ezt a furcsa küllemű járművet, amellyel majdnem mindenhol, ahol nincsen út, el lehet jutni. Amolyan igénytelen motorosított öszvér. Kezdetben csak afféle bohókás játékszer volt felnőtt gyermekek számára. Az idők folyamán a játékszer is „kinőtte magát”, — komoly sporteszköz lett.

A világszerte űzött motocross mintájára az autósok is megpróbálták ugratni a négykerekűjüket, de igazán akkor kapott lendületet ez az új versenyág, amikor a buggy (ejtsd baggi) terjedni kezdett.

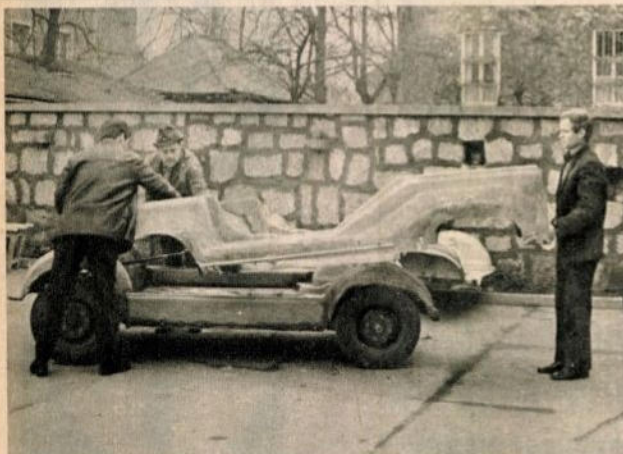
A hazai autóversenyzők némelyike is gondolt már a buggy-ugratásra, de akkor, két évvel ezelőtt csak a kívánságig jutottak el. Most azonban, hogy a Spartacus megszűnt autószakosztályának tagjai átléptek az Áfor SK-hoz, megvalósulhatott a kívánság. Ugyanis az új klub megadta ennek a lehetőséget. Pillanatnyilag négy buggy készül! Könnyen elképzelhető, hogy ez a kezdeményezés jótékonyan hat majd a többi sportklub autószakosztályára, illetve versenyzőire.

Az Áforosok lelkesedése „házon belül” is ragályos. Így például a sokszoros bajnok, a Trabantjához hűséges Döme József is bejelentkezett a buggy-építők közé, mert a terepen is folytatni kívánja győzelmi sorozatát — Trabanttal.

Mint a fényképek is bizonyítják, az első csoport munkája jól halad, és úgy számítanak, hogy egy hónap múlva akár rajthoz is tudnának állni ezekkel a pillekönnyű „benzines bolhákkal”. Az adott lehetőségek valóban kedvezőek, mert a műanyag karosszériát és egyéb apróságot kivéve, egy-egy kocsi a mindennapi használatban olyannyira remekül bevált Trabantból származik. Az alváz kivételével gyári új egységekből épített buggy a számítások szerint mintegy negyvenezer forintba fog kerülni. Munkadíjat természetesen nem kalkulálnak maguknak az Áfor-versenyzők, hiszen saját kezűleg csinálják a „bolhákat”, amelyek közel 300 kilót nyomnak majd a mázsán. Reméljük, rövidesen beszámolhatunk újabb buggy-k építéséről. Az Áforosok szívesen adnak gyakorlati tanácsokat!

(— R —)

A felső bal oldali képen Kesjár János, többszörös bajnok, a hazai buggy-építés kezdeményezője fejelelt tartja az üvegszállal erősített poliszterkarosszériát. A másik felső képen egy összeütőközésben kissé megsérült és éppen ezért olcsó alvázat látnunk. A harmadik képen helyére illesztik a mintegy 30 kilós, most még fényezetlen kocsiszekrényt. A negyedik kép sejteti engedi a buggy „utasterét”. A műanyag kagylóülés mögött kap majd helyet a szélvédő-kerettel párhuzamos bukásvédő csőív. És végül az alsó képen a félig kész magyar buggy.







Eppen 35 lóerőt visznek majd a talajra ezek a gumi-bütykők, ugyanis ennyit termel ennek a 368 kcm-es AJS-nek a motorja.

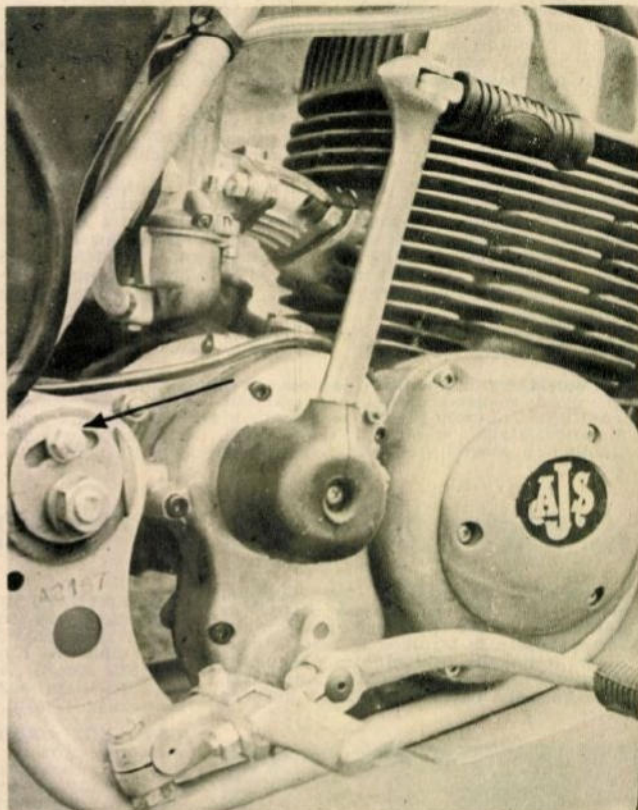
## ÚJ VERSENYMOTOROK

Még pihennek a kockás rajtászlók, de a sportklubokban már lüktető versenytempóban folynak az előkészítő munkák. Kameránkkal belestünk a Zalkások Liliom utcai sasfészkebe, ahol többek között hét darab vadonatúj spécimotoron serénykednek. Az itt látható szpíd- és crossgépeken kívül két darab — jelenleg zsoké nélküli — 500-as Jawa salakmotor és a Repis Géza számára beszerzett 350-es Aermacchi pompázik a géptárolóban. Ebben a klubban is türelmetlenül várják a versenyidény megnyitását.

(R. Gy.)



Alig 100 kilót nyom a mérlegen ez a 247 kcm-es, 25 lóerős kétüteművel meghajtott másik AJS



A versenyző bokáját védi a vastag gumiburkolat. Szellemsen oldották meg a láncfeszítőt (nyíl). Alább a kisméretű féket mutatjuk (közepén egy doboz gyufa) és az acél tömítőgyűrűt, amely útját állja a felcsapódó sárnak

Ámbár gyári újak voltak Szabó Laci Yamahái, mégis nagyon sok munkát kellett beléjük fektetni, amíg sor kerülhetett a „beröföntésükre”. (De szépen is énekelnek!...)

(RÓZSA GYÖRGY felvétele)

