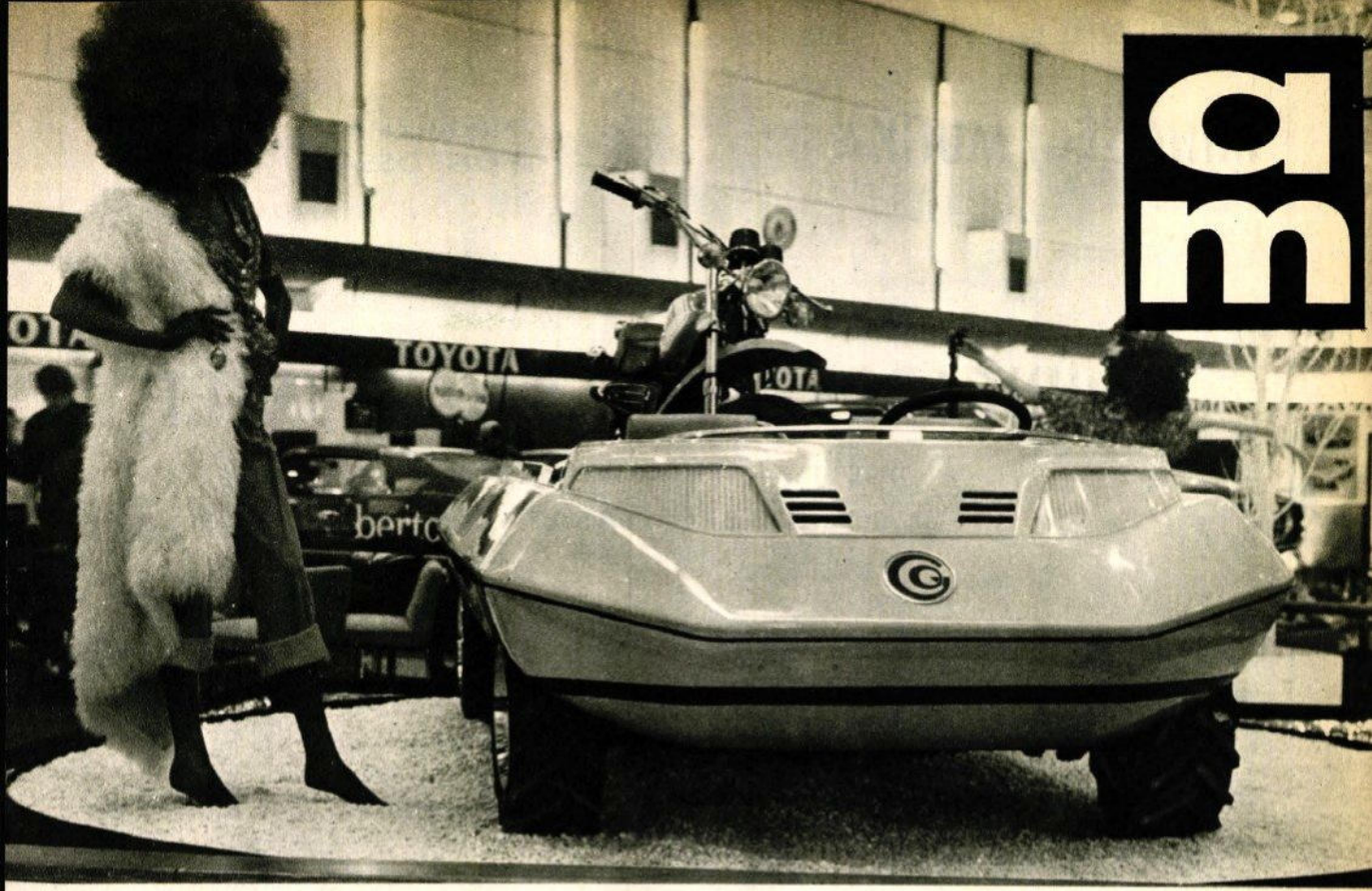




ma

autó-motor

XXV. évf.
1972. II. 21.
Ára: 3 Ft
4

MINŐSÉGI MUNKA

HUNGAROSZERVIZ

MEGBÍZHATÓSÁG
PONTOSSÁG

A HUNGAROSZERVIZ SZÖVETKEZET

magánosok és közületek részére
az alábbiak FELÚJÍTÁSÁT vállalja

LÖKÉSGÁTLÓK

minden típushoz

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

EMELŐK

hidraulikus — mechanikus
1/2 tonnától 150 tonnáig

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

KOMPRESSZOROK

gépkocsi-, festékszóró-, garázs- és stabil kompresszorok

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

AUTÓVILLAMOSSÁGI ALKATRÉSZEK

önindítók, feszültségszabályozók, ablaktörlő-motorok, dinamók

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

6 HÓNAP GARANCIÁVAL

extra.
szuperbenzin



még nagyobb teljesitmény!

ÁFOR
BENZIN-OLAJ



A közlekedés biztonságáért...

Írta: Dr. MAKOVECZ ISTVÁN rendőr alezredes
a Budapesti Rendőrfőkapitányság Közlekedésrendészetének vezetője

Budapest gépjárműforgalma — ezen belül a személyi tulajdonban levő gépkocsik száma — örvendetesen növekszik. Sok tízezer állampolgár élvezi az autózás előnyeit és örömeit, mind a munkába járás, mind pedig a pihenés terén.

A gépjármű-tulajdonosok többsége, amikor hosszú évek kuporgatása eredményeként hozzájut a várva várt gépkocsihoz, azzal az elhatározással indul neki az első kilométereknek, hogy a nehezen megszerzett kocsira nagyon fog vigyázni, kockázatra nem vállalkozik, következésképpen „szabályosan" közlekedik.

De így van ezzel általában minden ember, aki frissen szerzett jogosítványával először ül a volán mögé, legyen az magánautós vagy hivatásos gépkocsivezető. Az új jogosítvány átvételekor megilletődve hallgatják az azt átnyújtó rendőr jókívánságait és óva intő szavait a meggondolatlanság, a forgalmi szabályok megsértéseinek veszélyeiről. Egyszer aztán, valami oknál fogva ez az ember feledkezik meg az első órákban magában megfogalmazott fogadalmáról, és követi el azokat a szabályszegéseket, amelyek végső soron elvezetnek a balesetekig. Hogy egyre többen feledkeznek meg az életet védő szabályokról, azt különösképpen nem szükséges itt bizonyítani. Ez a tény a főváros életében — érthetően — koncentrált módon jelentkezik.

Fővárosunk forgalmának, a forgalom biztonságának és zavartalanságának elemzése során arra a megállapításra kell jutnunk, hogy a negatív jelenségek — helyenként és időnként — nem kívánatos módon sűrűsödnek. Ezt igazolják az elmúlt évi statisztikai adatok is, annak ellenére, hogy a közlekedési balesetek növekedési ütemében némi lassulás tapasztalható. Ugyanis sajnálatos módon a súlyosabb kimenetelű balesetek száma a korábbi időszakhoz viszonyítva jelentősen megnövekedett.

De a baleseteken túl számtalanszor lehetünk tanúi a legdurvább magatartásnak, a szándékos szabályszegésnek, mások testi épségét és tulajdonát semmibe vevő magatartásnak. Mind gyakrabban tapasztalható a joggal való visszaélés eléggé el nem ítélhető gyakorlata is.

Az elmúlt időszak fontos célkitűzése volt a közlekedési morál javítása, a szabálysértő cselekmények és közúti tragédiák számának csökkentése. Ezt a törekvést a gépjárművezetők túlnyomó többsége magáévá tette. A felelősségtől áthatott gépkocsivezetők megértették, hogy a közlekedési előírásokat be kell tartani és hogy valamennyi közlekedő érdekét szolgálja, ha egymás iránt türelmet, megértést tanúsítanak.

A növekedő forgalom egyre nagyobb megterhelést jelent a gépjárművezetők fizikumára, idegzetére. Ennek nemkívánatos hatása egymás iránti figyelmességgel, udvariassággal jelentősen ellensúlyozható.

A statisztikák makacs módon bizonyítják, hogy a forgalmi zavarok és a balesetek túlnyomó többsége hibás emberi magatartás következtében jön létre, és csak néhány százaléknál mutatható ki egyéb, a közlekedő embertől független ok.

A főváros 1972. évi forgalmi adatainak alakulása lényegében már ismertté vált. A gépjárművek száma továbbra is növekedik. A forgalom intenzitása jelentősen fokozódik. Úthálózatunk terén — minden erőfeszítés ellenére — csak kisebb javulással számolhatunk. Következésképpen a növekedő forgalmat alapvetően a korábbi útviszonyok között kell biztonságosabban és zavartalanabbul levezetni. A

főváros közlekedési gondjainak enyhítésére, hatásuk csökkentésére a tanácsi és a közlekedésrendészeti szervek több — elsősorban gyorsan megoldható — forgalomtechnikai és rendészeti intézkedés bevezetését tervezik. Ezúttal most ezek közül csak néhányat címszavakban sorolok fel: megállások, rakodások további korlátozása, a nagy súlyú és terjedelmű járművek mozgásának szabályozása a Belvárosban, az egyirányúsítási program folytatása, a parkolóhelyek számának növelése, a csomópontok korrekcióinak előtérbe helyezése, a szabadfolyosó rendszer újabb útvonalakra történő kiterjesztése stb.

A főváros közlekedésének biztonsága társadalmi szinten való összehangolt tevékenységet igényel, amelyben helyet kap a nevelés, felvilágosítás, de ha szükséges, a fegyelmezetlenkedőkkel szemben szankciók alkalmazása is.

Éppen a baleseti veszélyt magukban hordozó szabályszegések számának visszaszorítása iránti igény késztette arra a fővárosi rendőri szerveket, hogy szigorúbb felelősségre vonást alkalmazzanak azokkal szemben, akiknél a figyelmeztető szó és a közúti tragédiák intő példája nem használ, a forgalomban veszélyes helyzetet teremtenek, agresszívak, a biztonság érdekében hozott szabályok fölé helyezik magukat.

A fővárosban sajnálatos módon a közvetlen veszélyhelyzeteket előidéző szabályszegések szaporodtak el. Némelyik nagyforgalmú kereszteződésben szinte polgárjogot nyert, hogy áthajtanak a lámpa piros színére. Úgy gondolom, hogy ennek veszélyes voltát nem szükséges hosszasan ecsetelni. Az ilyen áthajtás veszélyességét illetően teljesen közömbös, hogy azt figyelmetlenségből vagy szándékosan követték el. Csak zárójelben szeretném megemlíteni, hogy nem kevés gépkocsivezető 80—100 km-es sebességgel száguld, hogy a következő lámpánál még „átcsússzon". Ez az „átcsúszás" jó néhányszor ütközéssel vagy gyalogos elütésével végződik.

Gyakoriságát — és veszélyességét — tekintve, a szabályszegések között előkelő helyet foglal el a különböző elsőbbségekre vonatkozó rendelkezések figyelmen kívül hagyása, durva megsértése. Ezek közül is szembetűnő a gyalogosok elsőbbségére vonatkozó rendelkezések megszegése. Nem véletlen, hogy az elmúlt évben jelentősen növekedett a gyalogoselütések száma. Az elütéses balesetek igen nagy százalékában a cselekvőképességükben korlátozott gyermekek vagy idős korúak esnek áldozatul. Jó néhány gépkocsivezető mintha teljesen elfelejtette volna a Kresznek azt a passzusát, hogy a gyalogosoknak is van elsőbbségük.

Terjed a gyorshajtás eléggé el nem ítélhető gyakorlata. Ez esetben nemcsak a sebesség helytelen megválasztására gondolok, hanem az előírt sebességmaximum jelentős túllépésére is. A gyorshajtás egyenes következménye a követési távolság be nem tartásából eredő balesetek szaporodása.

Tipikus fővárosi szabályszegés a szabálytalan forgalmi sávváltoztatás, amikor is a felelőtlen gépjárművezető vészfékezésre, vagy — ami még veszélyesebb — a másik forgalmi sávba kényszeríti szabályosan közlekedő partnerét. A legtöbb ilyen esetben a szabályosan haladó gépjármű vezetője kerül veszélyhelyzetbe, miközben a veszélyhelyzetet előidéző gépjárművezető nyomtalanul eltűnik.

Az elszaporodott veszélyes szabályszegések közé sorolhatjuk a szabálytalan kanyarodást, a szinte kicentizett előzéseket, az ittas vezetést, a szabálytalan világítást.

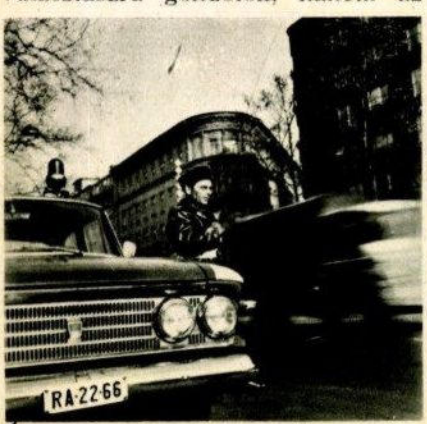
A főváros speciális helyzetét tekintve, több olyan szabályszegéssel is találkozhatunk, amelyek bár nem eredményeznek veszélyes helyzetet vagy balesetet, azonban zavarják a forgalmi rendet, akadályozzák a forgalmat, vagy „borzolják" a többi közlekedő idegzetét. Ezek közül csak néhányat: forgalmat gátló módon való megállás és várakozás, indokolatlanul elhúzódó rakodás, két forgalmi sávot elfoglaló — a terelővonalon történő — autózás, indokolatlan kürtölés stb.

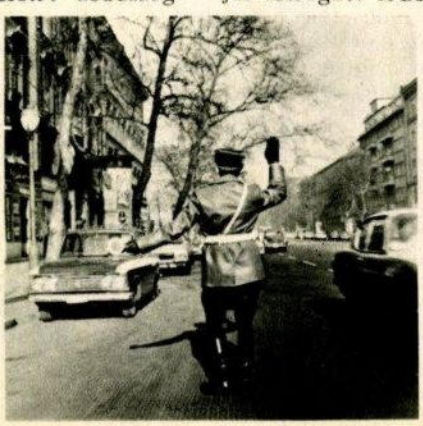
A baleseti számok növekedése, a szabályszegések jellegének és számszerűségének alakulása, a társadalom érdekének védelme parancsolóan követeli meg, hogy gátat vessünk a negatív jelenségek továbbterjedésének. Ettől a céltól vezérelve, a főváros közúton dolgozó rendőri szervei szigorúbb rendszabályok alkalmazását helyezik előtérbe azokkal szemben, akik durva vagy felelőtlen magatartásukkal veszélyeztetik a közlekedők biztonságát, mások életét és testi épségét.

A magukról megfeledkezett ámokfutók felderítése és a forgalomból való kiszűrése érdekében polgári ruhás rendőröket is szolgálatba állítunk, akik polgári rendszámú gépkocsikkal végzik ellenőrző munkájukat.

A forgalmi rendet betartó gépjárművezetők nagy táborának jogos igényét teljesítjük ezzel az ellenőrzési formával, abból az elvből kiindulva, hogy ez csak a szabályokat semmibe vevő gépkocsivezetőknek okoz „kellemetlenséget".

Rendőri szerveink — a köz érdekében — következetesebben élnek azokkal a jogi eszközökkel, melyeket a Büntetőtörvénykönyv ez évben hatályba lépett módosítása és egyéb jogszabályok kötelezően megszabnak. Biztosak vagyunk abban, hogy a szabályokat betartó, a közlekedési morált magukénak valló állampolgárok — és ők vannak túlnyomó többségben — támogatják törekvéseinket, segítik munkánkat, hiszen a közlekedés biztonsága valamennyiünk jól felfogott érdeke.







Több szem többet lát...

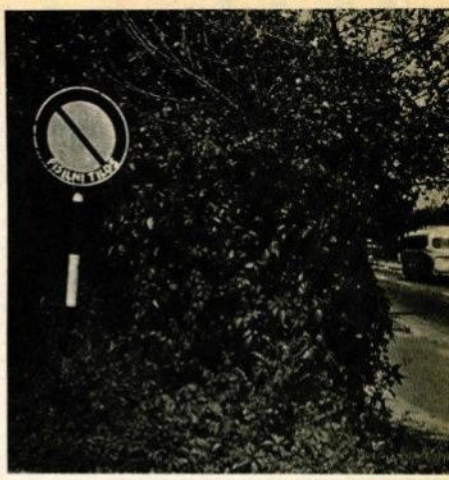
1971. november 21-én, vasárnap rendkívül rossz, havas, síkos, jeges útviszonyok közepette 14,30 óra körül Szeged felől Békéscsabára jövet Hódmezővásárhely előtt mintegy 1 km-re kocsim a jeges útfelületen jobbra kiperdült, keresztbe csúszott, a csúszás irányában kissé megkésve — 2—3 másodperc elteltével — eszközölt kormányzásom eredménytelen maradt, a mintegy 130 fokra elfordult kocsival átcsúsztam a menetirány szerint bal sávba, majd az útpadkára, és onnan lecsúsztam a mintegy 2,5 m mély töltés aljára. A kocsiban a feleségemmel ketten tartózkodtunk. Mindez pár másodperc alatt zajlott le. Menetsebességem kb. 20—25 km/ó volt.

Szerencsére személyi sérülés nem történt, sőt kocsim, az R—4 sem borult fel, nem károsodott. De helyzetem a mély és mintegy 30 cm magas hóval borított árokban szinte kilátástalan volt. Ekkor érkezett Hódmezővásárhely felől a CU-94-98 rendszámú Trabant. Tüstént megállt, és a benne ülő három férfi (apa, fia és veje) azonnal segítségünkre sietett. Feleségemet, hogy meg ne fázzék, beültették a kocsijukba, majd ők félcipőben, ünneplő ruhában közel 40 percen át az árok alján a 30 cm-es hóban húzták-tolták a kocsimat egy Szeged felé, mintegy 300 m-re levő mellékúti bejáróra, hogy arra felkapatva a kocsit, ismét ráállhassak a főközlekedési útra.

Mindezt zihálva tűdővel, teljesen átizzadva, csatakossá vált ruhában tették — pusztán emberszeretetből, autós segítőkészségből, elhárítva maguktól a meghatódottságtól és fáradtságtól kimondani alig tudott köszönő szavaimat.

A hóval folytatott küzdelmünk eredményeként én másnap közel 40 fokos lázzal tíz napon át beteg lettem. Igen fájlalnám, ha a Trabant utasai, segítőim hasonló sorsra jutottak volna. Ezúton kívánok nekik jó egészséget, kérve tőlük, hogy engedjék meg, hogy a magyar autósok nagy tábora előtt ezúton szóríthassam meg kezüket a nyújtott segítségükért, a felemelő érzés tudatában, hogy amig ilyen lelkületű és gondolkodású autósok vesznek részt a közúti forgalomban — a bajbu jutott nincsen egyedül.

FEHÉRVÁRI IMRE
Békéscsaba, Tanácsköztársaság útja 52.
a CY-19-16 gk. tulajdonosa



Ezt a felvételt 1971. szeptemberében készítettem a 11. sz. főútvonal 22,9 km-es jelzésénél . . .

DR. KARDOS FERENC, Budapest

Szeretném felhívni a figyelmet egy közlekedési szempontból rendkívül veszélyes tünetre; hogy nyitott teherautók gyakran szállítanak „ömlesztett" rakományként vashulladékot, lemezhulladékot stb. Egy egészen friss esetről is szeretnék beszámolni:

Január 11-én Hatvanból rákanyarodva a 21-es főútvonalra, tapasztaltam, hogy már a város területén kisebb-nagyobb lemezhulladékok voltak elszórva — és a selypi elágazóig több tucat hasonló, nem kívánatos akadályokat kellett sokszor bravúros módon kerülgetni. Túlzás nélkül állítom, hogy a hulladéklemezek némelyike akkora volt, hogy még a teherautók is kerülgették, arról nem is beszélve, hogy a kis darabok legalább akkora veszélyt jelentenek a gumira, mint a nagyok.

A teljesség kedvéért elmondom, hogy csak szerencsémnek és az óvatos vezetésnek köszönhetem, hogy megúsztam durrdefekt nélkül, de egy kis lemezdarabot, sajnos, csak felszedett az egyik hátsó kerekem. Pedig, mint írtam, Selypnél lekanyarodtam a 21-es főútvonalról, így azután azt sem tudom, hogy a többi autós kollégáim meddig kényszerültek még kerülgetni a különböző formájú és élességű lemezhulladékokat.

Szeretném, ha az Autó—Motor szóvá tenné ezt az eléggé gyakori esetet illetékes helyen, ahol elrendelhetnék, hogy az ilyen hulladékot zárt kocsin szállítsák, annál is inkább, mivel a Kresz kifejezetten tiltja a közúton a szemetelést, méghozzá annak ilyen balesetveszélyes formáját.

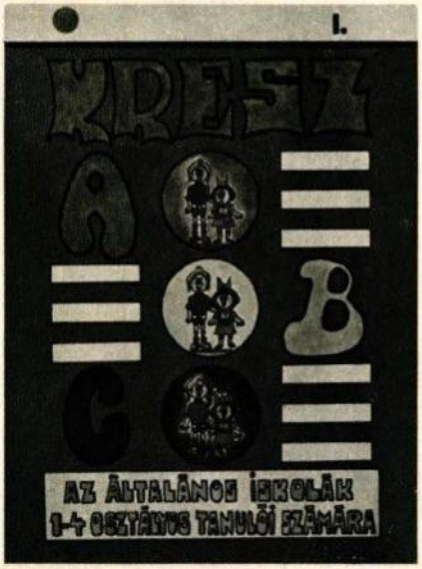
TÓTH ANDRÁS
Selyp, Cukorgyártelep

Egy szép csehszlovákiai kirándulás végén történt buszhiba majdnem tragédiába fulladt. A történet csak annyi, hogy a busz egyik kereke füstölgésnek indult, majd lángokba csapott át. Ezt azonban csak az utánunk jövő Wartburg Tourist utasai vették észre. Nemcsak hogy figyelmeztettek, de készségesen oltották el a tüzet, hordták a vizet, nem hagytak magunkra az országúton. Az AM útján szeretnénk köszönetet mondani az IG-95-65 rendszámú Wartburg vezetőjének és társának. Ezek az igazán derék emberek 35 személy életét mentették meg.

A SZÖVOSZ ISKOLA III. b. OSZTÁLYA
Kecskemét

KRESZ AZ ISKOLÁBAN

A KISZORG Vállalat a napokban mutatta be a sajtó képviselői és a szakmai meghívottak részére az általuk elkészített, a diákság különböző csoportjainak közlekedési oktatására szolgáló anyagot. A vetíthető kifejező, kedves diarajzok kíséretében magnóról, szinkronban hangzik el a közlekedési szabályok magyarázata — mindenkor a megfelelő korú gyermekek számára érthetően. Az első sorozatok már elszállításra várnak a Vállalat VII., Wesselényi u. 17. alatti filmosztályán. Reméljük, mihamarabb elkerülnek az iskolába — és ott időt is kijelölnek a felhasználásukra . . .







am hiradó



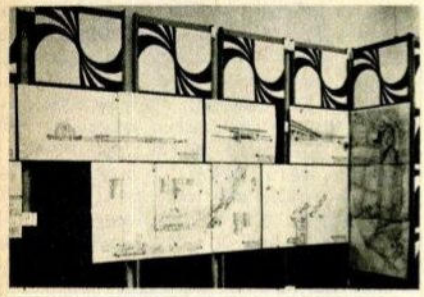
FILMVETÍTÉSSEL EGYBEKÖTÖTT
ankétot tartott az FKBT Jármű Tudományos Albizottsága és a Medicor Vállalat arról, hogy az ionizátorok mennyiben befolyásolhatják az autó belső terében a mikroklíma kedvezőbb kialakítását. A kondícionált légtér megteremtése szempontjából nagy jelentőségű, olvasóink előtt már jól ismert magyar találmánnyal szerzett tapasztalatok széles körű megvitatása azt a célt is szolgálta, hogy — mivel igen jól bevált — mind többen használatba vegyék. A Medicor autóionizátora iránt egyébként igen nagy az érdeklődés a külföldi autógyárak részéről is.

A MAGYAR AUTÓKLUB
március 9-én, 16-án és 23-án — csütörtöki napokon — 17 órai kezdettel rendezi meg klubtagjai részére az FKBT által meghirdetett 1972. évi Kresz-verseny selejtezőjét a II., Rómer Flóris u. 4/a alatti székházában.

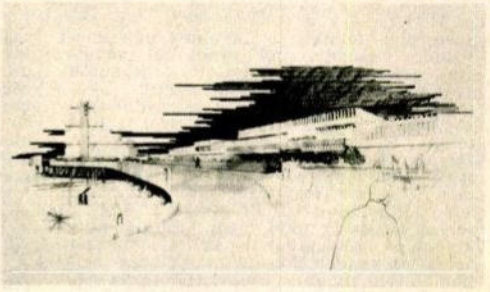
HÁZGYÁRI ELEMEKBŐL
összeszerelhető olyan lakóház tervét készítették el a Miskolci Tervező Vállalat szakemberei, amelynek alsó szintjén garázsokat alakítanak ki.



Az FKBT és az Autóklub vezetősége ünnepséget tartott a Bem József téri iskola „Dr. Münnich Ferenc" közlekedési raja „kiöregedett" tagjainak búcsúztatására és a raj új tagjainak felavatása alkalmából. Az ünnepségen megjelent dr. Münnich Ferencné is
(Szaniszló László felv.)



A Kelenföldi pályaudvar és az Etele tér átépítésére kiírt tervpályázat díjnyertes terveit láthatjuk a Fővárosi Tanács kiállítótermében. A pályázat közlekedési szempontból azt a követelményt támasztotta, hogy a pályaudvart mindenféle járművel jól lehessen megközelíteni. A legmagasabb díjazásban részesült tervek szerzői: a Lázár Antal és Patonai Dénes, a Kővári György, Leikes Mihály és Derzsi András, valamint a Stefler Imre által vezetett tervezőkollektívák



A VOLGAI AUTÓGYÁRBÓL
az idén már valamennyi Zsiguli magyar gyártmányú műszerkészletekkel fut ki. A mintegy 300 000 autóhoz a Mechanikai Mérőműszerek Gyára készíti a komplett műszerfalat. Mivel minden száz műszerfalért egy Zsigulit kapunk cserébe, ez 3000 autó importját segíti elő.

ZAVARTALAN LESZ
az idén a gumiabroncsellátás — az OGV tájékoztatása szerint. A becslések alapján az idén tíz százalékkal nagyobb lesz a felhasználás, mint tavaly. Személyautóköpenyekből 560—580 ezer, teherautó-köpenyekből pedig 790—820 ezer eladásra számítanak. Ennek jelentős részét importból biztosítják; a személyautókhoz csak 30, a teherautókhoz 65 százalékban tud gondoskodni a hazai ipar. A hiányzó mennyiséget főleg a Szovjetunióból, Csehszlovákiából, Bulgáriából, Lengyelországból importálják, de vásárolnak az NSZK-ból, Olaszországból és Ausztriából is.

ALKATRÉSZBÖRZÉT
szervezett az Autóklub ózdi vezetősége. Nyilvántartásba vették a használaton kívüli alkatrészeket, s azok részére, akiknek szükséges, felajánlották eladásra. Ha netán olyan tartalékalkatrészről van szó, amelyet tulajdonosa egy ideig nélkülözni tud, kölcsönadják annak a klubtagnak, aki keresi, s amikor már kapható, visszavásárolja az Autókertől a kölcsönadónak. Remélik, hogy akciójuk követésre talál.

A SZAKMUNKÁSKÉPZÉST
és továbbképzést szolgáló gépjárműdiagnosztikai oktatótermet alakított ki az Autófenntartó Ipari Tröszt és a 9. sz. Bánki Donát Ipari Szakmunkásképző Intézet. A XIII., Váci út 179—183. alatt február 10-én ünnepélyesen megnyitott nagy jelentőségű oktatási részlegről később adunk képes beszámolót.

GUMIGYÁRAT ÉPÍTENEK
1,3 milliárd forintos beruházással Nyíregyházán. A radiál-gumiabroncsgyár tervezését a Vegyiművek Tervező Vállalat szakemberei már megkezdték. A gyártási technológiát az osztrák Semperit-cégtől vásárolták. Az új gyár évente 300 ezer teherautó-abroncsot állít majd elő.

CSONGRÁD ÉS BÁCS MEGYE
összefogott és együttesen mintegy 25 millió forinttal járul hozzá az autójavító üzemek fejlesztéséhez. Ebben a legnagyobb összeggel — 10 millió forinttal — a Szegedi Tanács szerepel, s ezzel körülbelül a felét fedezi a szegedi szervizüzem rekonstrukciós költségeinek. Hasonlóképpen tanácsi segítséggel korszerűsítik a hódmezővásárhelyi, valamint a kiskunfélegyházi szervizüzemet.

A CITROËN
teherautókat gyártó leányvállalata, a Berliet SA a Kínai Népköztársaság képviselőivel tárgyalásokat folytat arról, hogy mintegy egymilliárd francia frank értékben 8500 teherautót szállítanak Kínába. A Berliet cég az 1957-ben létrejött megállapodások alapján eddig már 10 ezer teherautót szállított a Kínai Népköztársaságba.

A FŐVÁROSI KERAVILL
február 14-től kedvezményes vásárt indított egyes motorkerékpárok alkatrészeiből. A Jawa Ideal és Super kismotorok alkatrészeit a VI., Nagymező u. 27. alatti üzletben 40% engedménnyel, a Junak alkatrészeit a VI., Liszt F. tér 2. alatti boltban 50% engedménnyel árusítják.



Ismeretes, hogy az Autóklub műszakfejlesztési programjának megfelelően már tavaly is tavasztól őszig műszeres felülvizsgáló gépkocsi járta az országot. Olyan vidéki városokat, községeket, településeket keresett fel, ahol helyben a klubtagoknak nincs más lehetőségük kocsijuk műszaki felülvizsgálatára. E szolgáltatás rendkívül népszerűnek bizonyult. A fejlesztési programban erre az évre a második mozgó állomás beállítása szerepelt. Ez a műszeres felülvizsgáló „járat" is elkészült. A Békés megyei klubszervezet lesz a gazdája, s ez a kocsi csak Békés megyét járja. A klubszervezet ugyanis a megyei és a városi tanácstól jelentős támogatást kapott e szolgáltatás fejlesztése érdekében, s így saját területén önállóan üzemeltetheti e mozgó vizsgáló-állomást. A felszerelési és műszeres berendezési munkákat az Autóklub Központi Osztálya végezte. A mikrobuszra szellemes technikai megoldással olyan tetőszerkezetet helyeztek el, amely kihúzható és egy kocsiállással sátortetőt von a munkahely fölé



Ismerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

A maga nemében páratlanul szép mátrai tájak, műemlékek és történelmi nevezetességek megismerése után ismét a 3-as főútvonalon haladunk tovább kelet felé. Gyöngyöst magunk mögött hagyva, utunkat továbbra is nagy kiterjedésű szőlőskertek és gyümölcsösök szegélyezik, majd szántóföldek következnek, de nemsokára a lomblevelű erdőkkel borított hegység veszi át az uralmat. Az enyhének tűnő emelkedőre felkapaszkodva újabb látnivaló tárul elénk. A műútról madártávlatból látszó gyöngyös-visontai Gagarin Hőerőmű impozáns kémény- és épületegyüttesének festőien szép hátteréül a Mátra szolgál.

A 92-es km-kő előtt a műút bal oldalán levő csárda elsősorban a birkaételkülönlegességeket kedvelő utasokat készteti megállásra, Kápolnára *érve az út jobb oldalán — a Tarna folyó partján — benzinkút. A község keleti végén jobbra, majd a keresztnél balra fordulva — mindössze párszáz méterre — találjuk az 1848-as emlékművet. Dembinski honvédseregei 1849. február 26-án és 27-én rendkívül hosszú frontszakaszon — Siroktól egészen Kálig a Tarna folyó mentén — elkeseredett harcot vívtak a Windischgrätz herceg által vezetett főseregel. A két napig tartó véres küzdelemben több mint ezer magyar honvéd vesztette életét. A Tarnán átívelő háromnyílású híd, mely az ütközet fontos hadicélpontja volt, többször cserélt gazdát, de végül is a császári seregek szerezték meg a győzelmet. A császári udvar győzelmi mámorban úszott, s a magyar ellenállást véglegesen legyőzöttnek vélt uralkodó kiadta az „Olmützi Alkotmányt", amely Magyarországot a birodalom tartományává minősítette. A csatában hősi halált halt honvédeink az emlékmű alatt, illetve a Tófalu (a műúttól balra három és fél km-re) melletti Honvédhalomban nyugszanak* (1. kép).

Az emlékmű mellett kis oszlop hirdeti, hogy 1919. február 23-án, a Polgári Köztársaság idején Károlyi Mihály itt kezdte meg a földosztást (2. kép). *Felirata Károlyi szavait idézi: „...Mi most egy új, nagy hadjáratra indulunk, amelyben a munka és szabadság hatalmával meg akarjuk hódítani a világot." Az első földosztó karó — melyet egy helybélinek a fasizmus és a második világháború viharain is sikerült átmentenie — most a Petőfi Irodalmi Múzeumban levő Károlyi Mihály Emlékkiállításon látható Budapesten.*

Az emlékmű mellett egyenesen haladva kijutunk a 3-as számú főútvonalra. Kápolnát követően a szelíden visszavonuló, örökzöld színben pompázó Mátra hegység körvonalai mind halványabbá válnak; átadja helyét idősebb testvérének, a forrásokban, barlangokban és egyéb természeti szépségekben oly gazdag, de tőle már valamelyest alacsonyabb, s kissé „megkopottabb" Bükk *hegységnek. A Bükk vonzáskörében haladunk már, s hogy még közelebb kerüljünk hozzá, Kerecsendnél térjünk rá a 25-ös műútra. Az elágazástól északra haladva 14 km távolságra találjuk hős városunkat —* Egert.

Megyeszékhelyeink közül Eger az egyetlen, melynek nincs közvetlen vasúti összeköttetése a fővárossal. A 25-ös számú műút Kerecsend-Eger közötti szakasza meglehetősen elhanyagolt. Igaz, hogy Füzesabony előtt a 3-as számú műútról vezet még egy — a közelmúltban korszerűsített — bekötőút Egerbe, de azért a hagyományos egri út a jelenleginél lényegesen nagyobb gondot és figyelmet érdemelne.

Mielőtt Egerbe érünk, figyelmünket a szőlővel és gyümölcsösökkel borított dombtetőkön és domboldalakon éjjel-nappal működő olajkútak keltik fel. A város környékén szétszórt hatalmas „vasszúnyogok" — hazánk harmadik legnagyobb olajmezején — a föld mélyéből szorgalmasan szipókázzák az értékes nyersanyagot. Pontosan a város peremén, az út jobb oldalán modern benzinkút. A következő töltőállomás a várost keresztülszelő 25-ös műút kivezető szakaszának bal oldalán van. A város határától éjjel jól megvilágított, széles, nagyvárosias jellegű forgalmas út vezet a városközpontba. Az út első szakaszán elővárosi jellegű villák, majd modern épületek sorakoznak. Külön figyelmet érdemel az út jobb oldalán 1963-ban felépült Gárdonyi Géza Színház igen kellemes hatású modern palotája. Utunk tengelyében a híres Egri Székesegyház monumentális épülete áll (3 kép). *A Székesegyházzal szemben levő Tanárképző Főiskola épületének bal oldalán, vagy az épület mögött jó parkolóhelyet válasszunk magunknak. A műemlékekben, történelmi nevezetességekben oly gazdag s vendégszeretetéről — no meg jó borairól — messze fölön híres város alapos megismeréséhez legalább két-három nap szükséges. Mi csak röviden ismertetjük a város nevezetességeit, s csupán azokat emeljük ki és ismertetjük részletesebben, melyek egyáltalán nem, vagy esetleg csak kevésbé ismertek.*

Az egri medence kedvező földrajzi és természeti adottságai miatt emberi település kialakulására igen alkalmas. A medencében és környékén, valamint a tőle északra fekvő Bükk hegység barlangjaiban a régészeti kutatások eredményeként a történelmi korszakok — az őskortól kezdődően napjainkig — pontosan nyomon követhetők.

Az új hazában megtelepülő őseink első nemzedéke a várost és környékét is benépesítette. Az első családok valószínűleg a Szépasszony-völgye környékén telepedtek le. István király Egerben alapította az első öt püspökség egyikét; székhelyéül a mai vár területét jelölte ki. A város és környéke az Aba nemzetség birtokát képezte. Már a XIII. század végén megkezdődött annak a háromhajós román stílusú templomnak az építése, melynek alapfalai a vár területén ma is láthatók. 1204-ben Egerben meghalt Imre királyunkat ennek a templomnak a kriptájába temették el. A szépen fejlődő várost a tatárjárás teljesen megsemmisítette. A tatárdúlás után, a XIII. század második felében megkezdődött a védelmi célokat is szolgáló kővár építése, s a lerombolt templom helyreállítása.

(Folytatjuk)

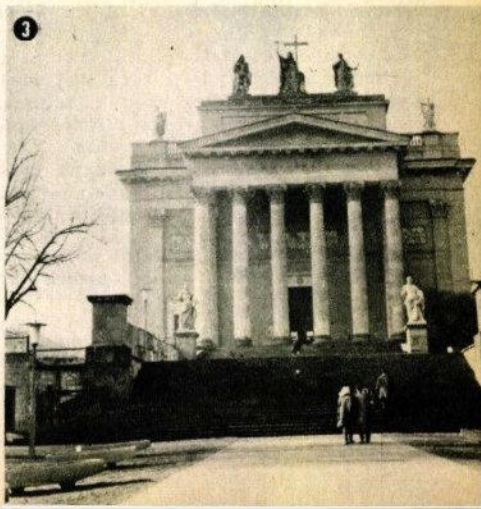


1



2

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



3

ZSIGULIVAL EURÓPÁBAN (2)



Délután érkeztünk Offenbachba, ahol, a kocsit leállítva, ismerősünk társaságában gyalogos városnézésen vettünk részt.

Másnap délelőttre egy kis bevásárlást terveztünk, a meglepetés azonban a bankban ért bennünket, amikor az átváltásra felkínált dollárjainkat nem akarták elfogadni. Végül hosszas alku után 50 dollárt mégis átváltottak, de több mint 15%-kal rosszabb árfolyamon. (Előző nap tört ki ugyanis a dollárválság.)

Mivel tudtam, hogy ha csak néhány dolgot veszünk, annak elhelyezése is problémát fog jelenteni, az első, amit vásároltam, egy tetőcsomagtartó volt, amit kis segítséggel 20 perc alatt fel is szereltem a kocsira, úgy, hogy két bőrönd ezen kapott helyet. A kadmiumozott profilacélból készített csomagtartó előrecsomagolt csavarokkal, műanyag alátétekkel és csillagkulccsal együtt mindössze 24 márkába került.

A frankfurt—kölni Autobahnon az előző napinál is nagyobb forgalom fogadott. A vezetés ismét fárasztó volt. A tető-csomagtartó miatt fellépő nagyobb légellenállásra a kocsi nemigen reagált. A fenn elhelyezett két nagy bőrönd a stabilitást érezhetően nem befolyásolta. A nagy tempó miatt néha erőseket kellett fékezni. Véleményem szerint egy ilyen jó kocsi jobb fékeket érdemelt volna, mivel a 120-ról való megállásnál (4 személlyel, teljes terhelés mellett) bizony taposni kellett a fékpedált, hogy az előttem haladó kocsinak neki ne szaladjak. A féktávolságot betartani ugyanis nem lehetett, mert ha egy kicsit jobban lemaradtam, mindig akadt vállalkozó, aki elém furakodott, és akkor ismét nem volt meg a féktávolság. Ezért állandóan feszülten kellett figyelnem a forgalmat, mivel az előttem haladó jobb márkákkal fékezés terén sem tudnám felvenni a versenyt.

Nyugat-Németországban különben igen sok a nagykocsi. Olyannyira, hogy a Zsigulival kiskocsinak számítottam. Viszonylag kevés a 2—3 évesnél öregebb autó. Ezt igazolta ott élő ismerősünk is, aki szerint a németek meg vannak bolondulva, mindegyik azt nézi, hogy a szomszédnak mekkora kocsija van, és neki legalább 2 centivel hosszabb és 5 lóerővel erősebb kocsi kell. Emiatt 3—4 éves kocsikat is visznek az ócskavastelepre, és veszik az újakat, sokszor erejüket meghaladó részletfizetéseket vállalva. Különben az adózási és biztosítási rendszer is a gyors kocsicserére ösztönöz.

Köln előtt meglassult a forgalom, olyannyira, hogy 2—3 kilométert lépésben haladtunk. Hátulról rendőrautó szirénáját hallottuk, de a forgalom úgy összetorlódott, hogy a legjobb indulat mellett sem sikerült az igen széles rendőrségi kocsinak helyet biztosítani. Ekkor a rendőr kiszállt a kocsiból, és levett sapkával rohant előre a kocsik között intézkedni. A torlódást okozó baleset közvetlenül a kölni kijárat előtt történt. Valószínűleg a belső sávból szabálytalanul kijutni akaró kocsi vezetője lehetett a bűnös; 4—5 kocsi egymásba rohant. A mentők szemből közelítették meg a helyszínt, mert odaérkezésünkkor a sérülteket az elsősegély után éppen betették a mentőautóba. A rendőrökön kívül a helyszínen voltak már az útmesterség emberei is, akik nagy kefékkel söpörték le a törmeléket, üvegcserepet az útról, a roncskocsikat pedig tolták-húzták az árokpart felé.

A Kölni Dómhoz betalálni nem volt nehéz, a közelében megállni viszont annál problematikusabb, de végül mégis sikerült.

A városokban való közlekedésnél feltűnt — ami további utunk során a többi országokban is beigazolódott —, hogy Nyugat-Európában az autósok más stílusban vezetnek, mint nálunk. Az útkereszteződések előtt, ha a lámpa zöldre vált, a kocsik teljes gázzal szinte „kilőnek", mivel minden vezető tudja, hogy ezzel legalább két-három autóstárs még átjut a zöld fázisnál, tehát a kapacitást maximálisan kihasználhatják. Ezt a stílust nekem is át kellett vennem, mert komótos gyorsítás esetén a mögöttem jövő kíméletlenül villogtatott, sürgetett.

A majdnem kétórás séta csupán a Dómnak és környékének megtekintésére volt elég, de több idő nem állt rendelkezésünkre, mert estére hollandiai ismerőseink vártak minket. Sajnos, a városról semmiféle térképünk nem volt, így a sok egyirányú utcán a bekanyarodást, megfordulást tiltó táblák és az időnként felvillanó, Autobahnt jelző útbaigazítások révén több mint egy órás bolyongás után kerültünk ki az Autobahnra. Jó félóra múlva vettük észre, hogy Arnhem helyett Adchen felé haladunk. Hát bizony, szégyenszemre az Autobahnon eltévedtünk. Ekkor éreztem igazán hiányát egy részletes térképnek, mivel a nálunk levő nyugat-európai autótérkép alapján igen nehezen lehetett tájékozódni. Jobbnak láttam tehát az első kijáratnál visszafordulni.

Amikor a kölni gyűrűre ismét rátértünk, feszülten figyeltük a táblákat, de mivel sok leágazás volt, helyi ismeretünk pedig alig, ismét egy kijárattal előbb tértünk le, úgy, hogy egy óra múlva Düsseldorf belvárosában ránk esteledett.

Hogy holland ismerőseink ne izguljanak késésünk miatt, telefonáltunk nekik. Nyugat-Németországban bármely utcai fülkéből fel lehet hívni még a külföldi előfizetőket is, de hogy hogyan telefonáljak, azt még meg kellett kérdeznem.

A telefonbeszélgetés után alkalmi ismerősöm — egy fiatalember — pontos útbaigazítást adott, kocsijával előttem haladva vezetett el az Autobahnra való ráhajtásig, és elmagyarázta, hogy milyen útirányok szerint kell haladnom, hogy Arnhembe érjek.

Ezután néhány órás éjszakai autózás — vagy mondhatnám száguldás — következett. A meglepetés akkor ért, amikor a fényszórót bekapcsoltam, ugyanis a fénykéve eltűnt az út felületéről, az eget meszelte. Hát bizony a fényszóróbeállítást — hiába kértem külön is — a garanciális átvizsgálás során „elfelejtették" elvégezni. Ezért ameddig az Autobahnon haladtam, tompított fényt használtam, lakott területen pedig „városi" világítást.

Hollandiai területre lépve, rögtön szembetűnő volt a változás. Az első város — Arnhem — úgy tűnt, mint egy óriási kirakat. A házak ablakai igen nagy méretűek, roló vagy zsalugáter nélkül. A kocsiból kitekintve jól lehetett látni, hogy az egyik lakásban a család éppen vacsorázott, a másikban pedig a házigazda újságot olvasott.

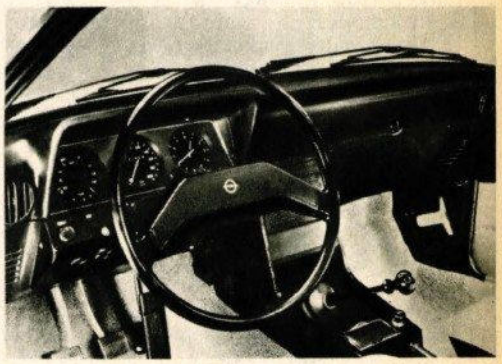
(Folytatjuk)

Bessenyei Gábor

Képes hiradó



Az alapméretek tekintetében mindössze néhány centiméteres változásokat mutat ez az új Opel Rekord II a legutóbbi — ki tudja, hogy már hányadik — Rekord-modellhez viszonyítva. A mostani újdonság — megtartva a sikeres sorozat jellemzőit — tovább csinosodott a General Motors stilisztáinak frissebb, az amerikai Chevrolet Vega, az európai Opel Ascona és Manta kocsiknál alkalmazott vonalaival. Kevés, úgynevezett rárakott díszítőelemmel, inkább a kedvező arányokkal fokozták az esztétikai hatást, míg a klasszikus építési mód egyszerűségét még jobban kiaknázva, tovább finomították a szerkezeti elemeket. A meghajtott hátsó merev tengelyt például olyan vezetőkarokkal, kitámasztó betétekkel és torziós stabilizátorral egészítették ki, hogy a mind a négy kerék melletti csavarrugókkal — elöl tárcsafékkel, hátul dobfékkel — ellátott új Rekord-modell a próbák szerint kiváló úttartást biztosít. A motor változatlanul négyhengeres, soros, vízhűtéses, rövidlöketű konstrukció, felső vezérműtengellyel, ferdén függő szelepekkel, öt helyen csapágyazott főtengellyel. És az is hagyományos, hogy mindjárt háromféle motorral mutatták be az új sorozatot. Az 1,7 literes (1679 cm^3-es) kategóriában szerepel a 66 lóerős, illetve a 83 lóerős S variáció, míg az 1,9 literes SH típus motorja (1897 cm^3) 97 lóerőt ad. Ennek megfelelően a végsebesség 143—155—159—165 km/óra, illetve attól függően is változik, hogy milyen karosszériába, milyen sebességváltóval kerül össze egyik vagy másik motor. Van ugyanis két- és négyajtós limousine, továbbá kétajtós, kupé jellegű, Sprint jelzésű kivitel, no meg Caravan-feliratos kombi is. És természetesen nemcsak kézikapcsolású sebességváltóval, hanem Trilok-rendszerű hidraulikus nyomatékváltóval is bemutatták már ezeket.





1972 AUTÓJA az USA-ban a CITROËN–SM

kocsi lett a világ egyik jelentős autószaklapjának, az amerikai „Motor Trend"-nek a zsűrije előtt... Ebben az öttagú bíráló bizottságban adta le szavazatát Phil Hill, az egykori autóversenyző világbajnok is, aki szintén a fronthajtású, Maserati-motorral épített Citroënt segítette a sok-sok amerikai, illetve más országokban gyártott kocsik sora elé. A Porsche 911—S, a Fiat—128, a Chevrolet Nova—8 és a Ford-Torino típusok jutottak még az élvonalba ezen a listán, amelynek összeállítói mind esztétikailag, mind biztonság, technikai előremutatás és minőség szempontjából is a legtöbbre értékelték ezt a francia kocsit.



AUTÓSOKNAK

„ISKOLA" CÍMEN

legutóbb néhány szakmai kifejezés tisztázására elindítottunk egy rajzos sorozatot, amelynek keretében most a fékezési távolságról ejtünk egy-két szót. Jó alapot ad ezekhez a magyarázatokhoz a BMW Journal című lap; a gyáriak lehetőséget adtak arra, hogy mi is hasznosítsuk lexikonszerű összeállításaikat. Sőt, most három humoros rajzot is kölcsönzünk a gyári újságból, hiszen a motorfésülés, a keréksapka vagy a fékerőnövelés kifejezéseket ugyancsak gyakran használjuk — ha nem is így értjük ezeket...



MOTORFÉSÜLÉS



KERÉKSAPKA

FÉKERŐ-NÖVELÉS





A VEVŐ ÉS A VEVŐSZOLGÁLAT

összhangjának megteremtése sehol a világon nem tartozik a sima ügyek közé. Általában amikor új típus kerül a piacra, annak első lépéseinél — a kerekek első gördüléseinél — élesednek a vevő és vevőszolgálat közötti viták. Mi jól emlékezünk arra, hogy az első Moszkvics-típusoknál is a kezdeti időben többen panaszkodtak a gumik szabálytalan kopása miatt. Ugyanez a jelenség ismétlődött, amikor az első Wartburg 353-as szállítmányok megérkeztek. Sokat szaladgáltak a tulajdonosok a hibás lengéscsillapítók, a mellső futóművön gyorsan kopó gumik garanciális cseréje miatt. Azután jöttek a Polski-Fiatok, és mintha ez törvényszerű lenne, jöttek a reklamációk is a lengéscsillapítók nehézkes cseréje, a rendellenesen kopó elsőgumik ügyében.

És most itt vannak a Zsigulik... Az első lépéseknél bizony jó néhány kocsinál mutatkoztak ezek a nálunk immár hagyományos futómű-problémák.

Az AFIT múlt év novemberében adott ki valamennyi hazai szervizállomás számára olyan utasítást, amelynek értelmében egységesen mérhetik a Zsiguli kocsik kerékgeometriáját.

Most februárban pedig magyar delegáció utazott a gyárba a még adódó vevőszolgálati kérdések tisztázására. A tárgyalások eredményeiről tájékoztatást kapunk.

(L.)

KINEK VAN IGAZA?

címen adtunk helyet idei első számunkban Nagyfalusi Albert Zsiguli-tulajdonos panaszának. Egy olajszűrőbetét cseréjének árával kapcsolatban merültek fel kérdések. Az AFIT II. sz. Autójavító Vállalat vezetői központi árvizsgálatot végeztettek, és megállapították, hogy a kocsi tulajdonosának van igaza. A Dunaújvárosi 8-as Autójavító helytelenül számlázott, a 40 forintos különbözetet visszafizették...

Köszönjük az intézkedést.

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, FEBRUÁR 14-ÉN

MOSZKVICS	28 207
POLSKI-FIAT-1300	7 361
POLSKI-FIAT-1500	2 652
SKODA	26 027
TRABANT Limousine	37 421
TRABANT Kombi	4 810
VOLGA	797
WARTBURG Limousine	17 546
WARTBURG de Luxe	13 621
WARTBURG Tourist	1 805
ZAPOROZSEC	4 506
ZASTAVA 750-M	2 106
ZSIGULI (Budapest)	9 060
ZSIGULI (Debrecen)	5 435

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

FEBRUÁR 27.

Debrecen
Érd
Kecskemét
Komárom
Miskolc
Nyíregyháza
Szarvas
Szeged
Zalaszentgrót

MÁRC. 4, szombat

Keszthely

MÁRCIUS 5

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

MÁRC. 8., szerda

Szentlőrinc

MÁRCIUS 12.

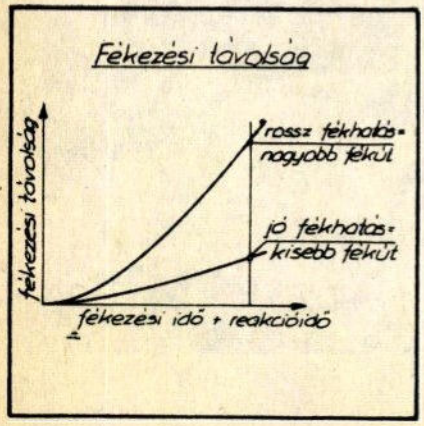
Baja
Balassagyarmat
Békéscsaba
Debrecen
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pápa
Pécs
Siófok
Szeged
Szombathely
Tata
Veszprém
Zalaegerszeg

MÁRC. 13., hétfő

Dabas

FURCSA TÉL VAN

nálunk az idén, éppen ezért kérjük, hogy a kocsik beépített hűtőrácsát, redőnyét vagy a külön felszerelt hűtőtakarókat mindig az adódó napi hőfok szerint tessék szabályozni, nyitni, illetve zárni!



ISKOLA

FÉKEZÉSI TÁVOLSÁG

Fékezési távolságnak nevezzük a veszély észlelésének pillanatától a megállásig befutott útszakasz hosszát. Ennek összetevői: a „reakciótávolság" és a fékút.

A reakció-távolság a veszély felismerésétől a lábfék lenyomásának pillanatáig megtett úthossz (reakció-idő).

A fékút pedig a fékek működésének kezdetétől a jármű tényleges megállásáig megtett út (fékezési idő).

Tehát: Fékezési távolság = reakciótávolság + fékút.

Mindkét összetevőt igen sok tényező befolyásolja.

A reakció-távolságot befolyásoló tényezők: szeszes ital, orvosságok, fáradtság, látási viszonyok, életkor, figyelemelterelő hatások stb. A fékutat befolyásoló tényezők: sebesség, fékek állapota, pedálerő, fékerőcsökkenés, útburkolat állapota, időjárás, a gépkocsi súlyelosztása és még több más is lehet...

A felsoroltak között kétségtelenül igen fontos szerepet játszik a gépkocsi sebessége. Általában megjegyezhetjük, hogy 30 és 80 km/óra sebességhatárok között a fékezési távolság megközelítően a sebesség növekedésének négyzetével arányos. Tehát, ha a sebesség kétszer nagyobb, akkor a fékezési távolság négyszer olyan nagy lesz.

Példával: ha 40 km/óra sebesség esetén a fékezési távolság 20 m, akkor 80 km/óra sebességnél 80 m.

Természetesen kisebb sebességek esetén a fékezési távolság növekedése nem egészen négyzetes, nagyobb sebességeknél viszont nagyobb arányú.

BIZTONSÁGOS AUTÓ

197X

Arról is folyik világszerte a vita, hogy „biztonságos" vagy „biztonsági" autónak nevezzék azokat az újabb típusokat, amelyeknek tervezői kétségtelenül sokat tesznek annak érdekében, hogy kevesebb legyen — és, ha mégis bekövetkezik, kevésbé súlyos legyen — az autóbaleset.

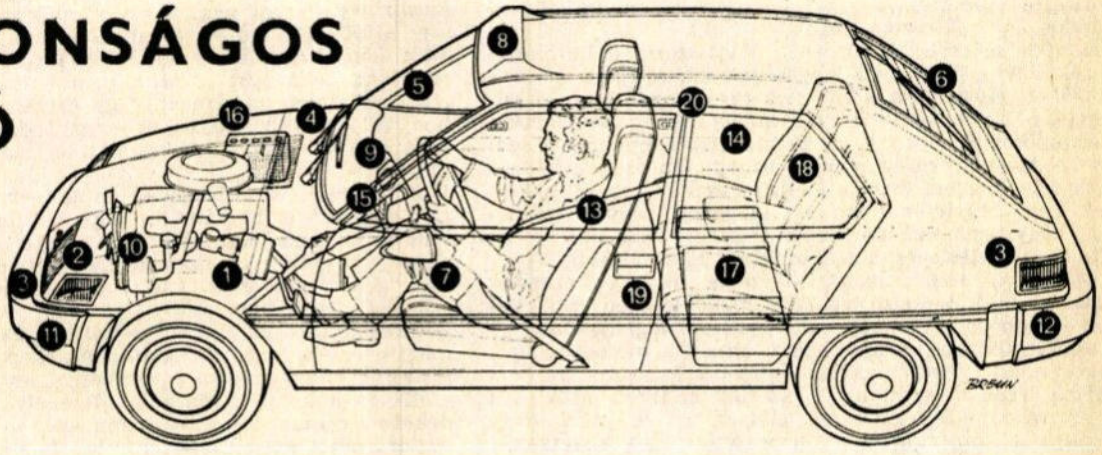
Vannak, akik azt állítják, hogy még ebben az évtizedben — de még csak valamelyik X-szel jelölhető esztendőtől számítva — bemutatkozik majd egy-két olyan konstrukció, amely már biztosítani tudja az egyelőre csak elképzelt biztonságot.

Tény, hogy mind több országban, mind több hatósági és gyári formula született és születik arra vonatkozólag, hogy milyen változásokat kell mutatnia a holnap autójának részben a baleseti biztonság növelése, részben a légszennyeződés csökkenése érdekében.

Határozottan nagy eredmény, hogy már legalább azt sikerült tisztázni, melyek az újabb tennivalók. Ezt követően a második lépés, hogy meg is tegyék a gyárak mindazt, amitől az autózás nagyobb biztonsága várható. Figyelemmel kísérve az utóbbi évek új konstrukcióit, szembetűnik, hogy a változások között szinte a legtöbb



A svéd Saab 99-es kocsiknál már nem csupán elképzelés, hanem normál tartozék a rugalmas ütközőbetét, amely a kisebb tempóval, tehát kisebb erővel történő koccanásoknál jól védi a karosszéria könnyen sérülő részeit. Ugyanez a vészhárító természetesen fontos szerepet kap a nagyobb ütközéseknél is, de akkor már nem képes elhárítani a lámpák, a hűtőrács, a lemezek roncsolódását



Nézzük hát, mi minden kerül szóba a hetvenes évek autójánál, ha a biztonság kérdéseit tárgyaljuk: 1. Szervofék — 2. Törőlapát fényszóró-üveg elé — 3. A világító és fényjelző berendezések tökéletesítése — 4. Ablakmosóval kombinált hatékony törőlapátok — 5. A szélvédő-üveg pára- és fagymentesítése — 6. A hátsóablakon pára- és fagymentesítő, ablaktörlő alkalmazása — 7—8. Visszapillantó-tükör a kocsi oldalán, és periszkópos tükör a tetőn — 9. és 15. Megbízható jelzők és kapcsolók — 10. Az ártalmas kipufogógázok csökkentése — 11—12. Hatékonyabb ütközők elől és hátul — 13. Biztonsági öv — 14. Az utastér célszerűbb kialakítása — 16. Az akkumulátor és a villamosberendezés teljesítőképessége — 17. A benzintank elhelyezése biztonsági zónában — 18. A kárpitozás praktikussága — 19. Süllyesztett biztonságos ajtózárak — 20. A tetőszerkezet merevítése

kifejezetten a biztonság fokozását segíti elő. Tehát ami a kísérletek során jónak bizonyul, azt rövid idő alatt a gyakorlat számára is éretté tette az autóipar. Említhetjük a süllyesztett kormányoszlopokat, a párnázott volánokat, a rugalmas, puha borítással fedett műszerfalakat, a rejtett — tehát ütközéseknél kevésbé roncsoló hatású — fogantyúkat, kapcsológombokat, az anatómiailag helyesebben formázott üléseket. Ezek látványos módosítások, de velük párhuzamosan törekedett az autóipar arra, hogy stabilabb viselkedésű járműveket hozzon piacra, és rövid idő alatt átalakították a kifogásolható fékszerkezeteket, kormányműveket is.

Ugyancsak mind több gyár vette komolyan az olyan építési formát, amelynél a kocsi elején és a hátsó kialakításnál egyaránt érvényesül az ütközési energiák praktikus elnyelése.

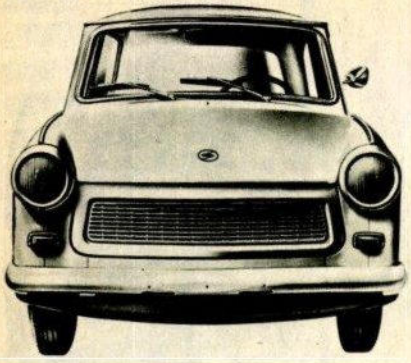
A svéd Volvo kísérleti eredményeinek publikálása a biztonsági övek hatékonyságáról ugyancsak felrázta az autósokat, és egyre kevesebben mondanak ellent, amikor a hevederek használata kerül napirendre. Volvóék 28 000 balesetet elemező vizsgálata ugyanis azt igazolta, hogy még a 80—90 km/órás sebességű ütközéseknél is életeket tudtak menteni a jól választott biztonsági övek! Ezek hiányában viszont hasonló jellegű baleseteknél, még a 20—30 km/órás tempóval történt karambolok is emberéletet követeltek!

Érthető, hogy minden olyan új terv, amely a holnap balesetbiztos autójával foglalkozik, ma már az övet is tartalmazza, vagy más, de azonos feladatú szerelvényt hoz szóba. Például olyan automatikusan felfúvódó légzsákot is, amely erősebb ütközésnél szinte bepólyálná a kocsi utasait...

No de vannak ennél egyszerűbb, részben már meg is oldott javaslatok, szériában alkalmazott biztonsági berendezések.

Arról, hogy mi mindenre gondolnak a biztonságos autók tervezői, jól tájékoztat a svájci Automobil Revue egyik tanulmányának itt bemutatott számozott ábrája. E rajzot nézegetve azt is felmérhetjük, hogy jó néhány dolog realizálódott már az elgondolások közül. Igaz, csak kevés sorozatgyártású autónál találunk ma még hátsó ablaktörlőt, vagy a fényszóró-üvegeket is tisztító törlőkart, de a süllyesztett külső kilincs, az erősített első-hátsó ütköző, a gyárilag szerelt biztonsági öv már nem tartozik a ritkaságok közé. És ha egy vagy két év múlva készül egy ilyen összeállítás, egy felmérés, valószínűleg még több olyan pontja lesz az autónak, amely a biztonság tekintetében nem az utópisztikus témakörbe tartozik.

L. Gy.



Még néhány jó tanács Trabantosok számára

Az Autófenntartó Ipari Tröszt és az AFIT II. sz. Autójavító Vállalat, illetve az AFIT Vevőszolgálat által szervezett — a múlt év decemberében megtartott — „Trabanttulajdonosok találkozóján" hangzott el az Ecseri úti szerviz vezetőjének, Szabó Sándornak az előadása. A karosszéria téli gondozásáról és a futóműsérülések javítási módjáról legutóbbi cikkünk adott ismertetést. Annak folytatásaként vetünk most fel más Trabantos témákat az előadó jegyzeteinek felhasználásával.

- **MOTORHANGOK, KOPOGÁSOK**
- **A HIDEGINDÍTÁS GYAKORLATA**
- **NEHÉZKES KAPCSOLÁS**

Még mielőtt az előadásnak a motorral kapcsolatos fejezeteiből idézünk, visszatérünk a Trabantok menettulajdonságait — illetve rendellenes úttartását — érintő kérdések elemzésére. A gumik fütyüléséről, a kerékösszetartás hibáiról, a lengéscsillapító cseréjének esedékességéről már korábbi cikkünkben volt szó.

Az előadás keretében említésre került azonban egy másfajta menettulajdonsági jelenség is, amelyet Szabó Sándor így határozott meg:

Bizonyos sebességnél az egész karosszéria a kormánykerék enyhe, kismérvű lengésének kíséretében „beráz", vibrál... Ez a tünet korántsem tévesztendő össze a jellegzetes Trabant-vibrációval, amely akkor is jelentkezik, amikor áll a kocsi, de üresjáratban működik a motor. A kormánykerék menet közbeni lengése, rázkódása arra figyelmeztet, hogy a mellső futómű kerekei nincsenek vagy helytelenül vannak kiegyensúlyozva. Azt pedig, hogy ezen ma már lehet segíteni — és kell is segíteni —, felesleges autóskörökben hangsúlyozni.

Jóval több magyarázatot kívánnak azok a kérdések, amelyek a különböző vélt vagy ténylegesen rendellenes — kopogó — hangok keletkezésével foglalkoznak.

Talán legtöbb az olyan panasz, amely a motor leállításakor adódó fémes, kopogó hangot kifogásolja. A hozzáértő Trabant-specialisták szerint ez nem hiba. Ezt magyarázóan fejtegette az előadó, utalva arra, hogy mindez a konstrukcióból természetszerűleg következik. Ezt a hangot kelthetik az úgynevezett forgótárcsák, ezt a hangot adhatja a különben kifogástalanul működő kuplung-agy, illetve adhatják a sebességváltó még forgásban levő kerekei.

Káros hangnak minősítik viszont nemcsak a Trabanttulajdonosok, hanem a hozzáértő Trabant-szerelők is azt a kopogást, amely a motor üresjáratakor, tehát kis fordulatszámnál is jelentkezik. Különösen károsnak tartják azt a mély, kopogó hangot, amely a fordulatszám növelésével ugyan megszűnik, de amikor a fordulatszám 3000-nél nagyobb, éles, fémes csengésbe megy át. Ilyenkor beszélnek a szakemberek csapszegkopogásról. Pillanatnyilag bizonyos esetekben ez még nemcsak a szerviznek, hanem a gyárnak is problémát okoz, de a jelzések szerint ennek a hibának a felszámolása már folyamatban van.

És van másfajta motorhang, amely ugyancsak tisztán kivehető az üresjárati fordulatnál. Ilyennel csak néhaněha találkoznak a Trabantosok, de ha éles, fémes ütőhangra figyelnek fel, akkor jogos a gyanú, hogy ez a dugattyútól ered. Többnyire olyan kocsik tulajdonosai észlelik ezt a fémes ütőhangot, akik útjaik legnagyobb részét poros vidéken, poros tájakon teszik meg. Ennek következtében iszapos szennyeződés jut a hengerbe, és ez alaposan lecsiszolja a dugattyút, illetve a dugattyúkat... Amikor már idáig jut egy motor, akkor bizony csak a henger és a dugattyú cseréjével lehet a bajon javítani.

Hasznosabb azonban arról beszélni, hogy ez a költséges hiba megelőzhető, elháritható, ha a túlnyomórészt poros utakon járó Trabantosok gyakran és rendszeresen tisztítják a motor levegőszűrőjét, vagy amikor látják, hogy indokolt a szűrő cseréje, azzal sem késlekednek. És még arra is kitért az előadó, hogy akik ilyen kedvezőtlen körülmények között járnak a kocsival, gyakrabban ellenőrizzék a porlasztó és a légszűrő közötti gumicsövet, amely bizonyos idő után megtörhet — az oda jutó olaj és benzin ugyancsak idő előtt tönkreteheti — és a repedéseken keresztül szűrés nélkül jut be a levegő a hengerekhez.

A továbbiak során egy harmadik hangjelenség is szóba került. Ez viszont nem a motor működésével függ össze, és általában olyan Trabantok tulajdonosai említik, akik már 20 ezer kilométer fölött tartanak. Úgy szokták mondani, néha-néha olyan hangot hallanak, mintha kalapáccsal ütnék az alvázat, vagy kövek csapódnának ahhoz. A szakember ilyenkor a szabadonfutóra gyanakszik, amely kikophatott, és közeleg az alkatrészcserék ideje...

Vannak, akik erős „rágódó" hangot emlegetnek. Gyakran még azt is hozzáteszik: úgy hallják, mintha a főtengely akarna beszorulni... A főtengely beszorulása nem gyerekjáték, de ezek az ijesztő hangok a Trabantnál nem veszélyesek, mert a töltődinamó berágódott csapágya kelti ezeket.

A Trabantos találkozón ezzel kapcsolatban többen megjegyezték, hogy az úgynevezett kapu alatti szerelők vissza is élnek ezzel a furcsasággal, és sajnálkozva beszélik rá a kocsi gazdáját a főtengely megmentése érdekében végzendő költséges munkákra, természetesen a motor teljes szétszerelésére is. Pedig ilyenkor elég mindössze a dinamó berágódott csapágyát kicserélni...

Adhat még ijesztő hangot a főtengely simmerringje is, amikor annak háza megsérül. Ez viszont a motor teljesítményének csökkenésével, a motor rángatásával, csupán egy henger működésével, gyakori gyertyazárlatokkal együtt jár.

A hiba megállapítását feltétlenül bízzuk szakemberre, mert lehet, hogy hasonló tüneteket okoz valamelyik gyertya porcelánjának repedése...

Szóba került a meleg motornál is észlelhető üzem-kihagyás, no meg a motor rángatása. Ilyen jellegű panaszokkal gyakran és ismételten keresik fel a szervizt az új Trabantosok, vagy olyanok, akik korábban kizárólag négyütemű motorral hajtott kocsit vezettek.

Panaszaikat úgy szokták elmondani, hogy abból világosan kiderül: nem a megfelelő fordulatszámot tartják. Arról panaszkodnak, hogy megtorpan a motor, olyan, mintha kihagyna a gyújtás.

Amikor a szóvá tett hiba kiderítése során a szerviz görgőspadjára állítják a kocsit, azt is be tudják mutatni a tulajdonosnak, hogy a motor kellő pörgetése nyomán hogyan áramlik ki az összegyűlt „olajsár" a kipufogón. Hogy mitől gyűlt össze? Attól, hogy nem az ideális kétháromezres fordulaton tartják a motort, tehát nem is ég el tisztességesen a tüzelőanyag, és a kiömlés már meggátolja a lerakódást. Amikor időben szólhatunk, hogy változtassanak vezetési technikájukon, akkor nem marad káros következmény, de az öregebb Trabantoknál esedékes a kipufogódob égetése, hogy utána kevesebb legyen a fogyasztás, nagyobb legyen a motorteljesítmény.

Szó esett továbbá arról is, hogy nem pörög, fulladozik gázadáskor a motor, ha vizes vagy eldugult annak légszűrője. Ezzel együtt jár a nagy fogyasztás és a füs-

tölés is. Hasonló következménye van annak is, ha a szívató nem megy vissza a végállásba. Erre utal egyébként, ha üresjáratnál fullad le a motor. És akkor sem működik egészségesen a Trabant — vagy bármilyen más kocsi — különben kifogástalan motorja, ha téli tolatásnál a kipufogócső befúródik egy hókupacba, és a hó elzárja a gáz kiáramlását.

Az eddigiek — az egyszeri gyertyaporcelán-hibára utalás kivételével — semmilyen összefüggésben nem állnak a kocsi elektromos berendezésével. A gyújtással, az elektromossággal kapcsolatos tünetek külön tárgyalást kívánnak.

Talán kezdjük az olyan bejelentéssel, amely arról szól, hogy hidegen nehezen indul a motor. Természetesen ennek is többféle oka lehet. A leggyakoribb, hogy sem a gyújtás, sem a porlasztó nincsen helyesen beállítva. Ez viszont nemcsak az indítást nehezíti meg, hanem abban is mutatkozik, hogy csökken a motor teljesítménye, nő a fogyasztás.

Amikor megállapítható, hogy mind a gyújtás, mind a porlasztás már rendben van, akkor lényegesen leszűkül a hibakeresés köre. Ilyenkor az akkumulátort ellenőrizzük, mert valószínű, hogy már nem rendelkezik a megfelelő kapacitással. Vagyis több áramot használunk fel, mint amennyit termelünk. Azok számára, akik naponként 50 kilométernél kevesebb utat tesznek meg a kocsival, azt tanácsoljuk, hogy havonta egyszer töltessék fel a telepet. Ettől függetlenül találhatunk még érintkezési problémákat, melegedő kábelcsatlakozásokat.

A következő lépés annak megállapítása, hogy nem túlzottan nagy-e az indító áramfelvétele. Lehet, hogy annak tengelye zsírzás nélkül szárazon fut...

Ezenkívül fennállhat az is, hogy a gyújtáskapcsolón lazák az érintkezők. Ha pedig a gyújtás kihagyását vesszük észre, akkor természetesen a gyertyák, a trafók, a megszakítók, a kondenzátorok és a zavarszűrők vizsgálata következik.

Itt jegyezzük meg, hogy a Trabant-motorokhoz télen ajánlatos 225-ös hőértékű gyertyát használni, ha tudjuk, hogy többnyire csakis a városi forgalomban autózunk. Különben a 23 lóerős Trabant-motorhoz 240-es, a 26 lóerőshöz 260-as hőértékű gyertyát használjunk.

A hibavizsgálat külön szakasza egyébként a gyertyák működésének ismert módon végezhető ellenőrzése. Például amikor a gyertyapipát levesszük, és megfigyeljük a szikra „ugrását", vagy magának a gyertyának a kormozódását, olajos lerakódását.

A megszakítóknál pedig azt nézzük meg, hogy van-e kenőanyag a filcbetéten, mert ha az száraz, az ugyancsak bajt okoz.

Végül szó került a sebességváltók úgynevezett darabos kapcsolásáról, amely mind a Trabant-tulajdonosok, mind a szerviz embereinek tapasztalata szerint 8—10 ezer kilométer lefutása után különösebb beavatkozás nélkül megszűnik. Vagyis szabályosan bekopnak az alkatrészek. De ennek említése senkit sem mentesít attól, hogy a sebességváltó olajszintjét ne ellenőrizze, illetve ne gondoskodjék a fogaskerekek előírt kenéséről.

És mint ahogy az előadáson is kérték a Trabantok tulajdonosait, mi ugyancsak tanácsoljuk, hogy ne mulasszák el kocsijuk meghatározott gondozását...

A divatos antenna...

Vajon csupán a divatnak, vagy a célszerű megfontolásnak is köszönhető, hogy immár a hazai autókon is kezd tért hódítani az elegáns, rugalmas, „sportos" üvegszálas antenna?

Kétségtelen, hogy először az olasz turisták autóin tűntek fel — széles körű érdeklődéstől kísérve — ezek a tetszetős „ostorok". Alsó végük rugón keresztül csatlakozik a karosszériához; ennek köszönhető, hogy az antenna károsodás nélkül nagyobb kilengésekre képes. És még akkor sem eshet baja, ha netán beálláskor — az alacsony kapubejárat előtt — elfelejtjük a végét rögzítő horonyba akasztani.

Külön nagy előnye, hogy rugalmasságát hosszú időn át megőrzi, s ezt a kedvező tulajdonságát elsősorban az „ostor" műanyag-váza, illetve a benne húzódó acélszál kölcsönhatásának köszönheti. A hagyományos változattal szemben nem tartalmaz egymásba csúszó, nem ritkán bizonytalanul érintkező elemeket, amelyek, azon kívül, hogy kopnak, oxidálódnak is. Azt pedig minden autórádiós autós tapasztalhatta már, hogy az erősen oxidálódott teleszkópos antenna élvezhetetlenné teszi a műsorvételt, mert állandó recsegést, kimaradásokat okoz.

A fémszál itt — a külső műanyagborítás következtében — teljesen zárt. Ez a burkolat védi a tulajdonképpeni műsorvételt biztosító fémszálat a szennyezett városi levegőtől, nedvességtől és egyéb káros körülményektől. Éppen ezért élettartama sokszorosa a hagyományos kivitelezésű antennáknak.

A rögzítése sem okoz gondot, hiszen a karosszériához a hagyományos módon kapcsolódik. Felszerelését egyébként a hazai autórádió-szervizek szakszerűen elvégzik. Tekintettel azonban arra, hogy az ilyen antenna használat után nem tolható be a karosszériába (jobb a békesség, és a tolvaj nem alszik!), helyesen tesszük, ha lecsavarjuk (többségük lecsavarható), és az utastérbe helyezzük.

Az antenna felső vége egyébként az autótető oldalára szerelt kis kampóba is beakasztható, s ilymódon „domborítva" csaknem félkört képez a karosszéria oldalfala mellett. Többnyire így is közlekednek vele. Kétségtelenül tetszetős ez a megoldás, azonban szem előtt kell tartanunk, hogy éppen a „domborítás" csökkenti az antenna vételi hatásfokát. Pontosabban: rádiónk így csak az erősebb állomások műsorát veszi, s csupán a helyi adókét zavartalanul, illetve változatlan erősséggel.

És még valami. Ultrarövid-hullám vételekor az így lehajtott antenna ráadásul irányérzékennyé válik, tehát a kanyarodások, fordulások, illetve az eredetitől tartósan eltérő irányváltozások a vételi minőséget is számottevően befolyásolhatják.

Hát, erről ennyit. És most az olvasó



döntse el ezek után, hogy vajon csupán a divatnak, vagy a célszerű megfontolásnak is köszönhető, hogy immár a hazai autókon is kezd tért hódítani — miként a bevezetőben is említettük — az elegáns, sportos üvegbot-antenna.

Gánthay Ferenc

A fenti — sokak által kért — időszerű tájékoztatóhoz kötelességünknek érezzük szerkesztőségi megjegyzésként hozzáfűzni: a Gelka autórádió-szervizek tapasztalata szerint az egyik hazai szövetkezet által gyártott és forgalomba került „ostorantennák" a csatlakozó részeknél nem árnyékolhatók, ezért a zavarszűrést sem tudja a szerviz megoldani. A külföldi üvegszálas antennák alkalmazásakor nincsen ilyen probléma.

Benne van a kezelési könyvben...

A GÉPJÁRMŰVEK SZAKSZERŰ KEZELÉSÉRŐL, A KÖZLEKEDÉSI BIZTONSÁGRÓL A W 50—L TEHERAUTÓ ÉS A HK 8—1 PÓTKOCSIK ESETEINEK PÉLDÁJÁN

Mind a mai személygépkocsiknál, mind a másfajta modern járműveknél gyakran találkozunk már elterjedt, nagy sorozatokban gyártott, de mégis újdonságként ható berendezésekkel, szerkezeti megoldásokkal, amelyek közvetlenül vagy közvetve a közúti közlekedés biztonságát is szolgálják. Persze, csakis olyan esetekben látják el feladataikat, ha ezeket a szerkezeteket, berendezéseket a gépjárművezetők szakszerűen, gondosan, hozzáértően kezelik. Ellenkező esetben a várt eredmény elmarad, sőt adott esetben a jármű baleset veszélyessé válhat.

Figyelembe véve a motorizáció fejlődésének ütemét, a különböző új gyártmányú, típusú járművek igen nagy számát, a gépjárművezető-képzés során egyre kevésbé oldható meg az, hogy a hallgatók az alapképzés során kapjanak a meglévő típusok működtetéséről teljes körű típusismertetést. Az viszont elengedhetetlen, hogy egy új járműkonstrukció, vagy új biztonsági berendezéssel szerelt jármű használatba vételekor a gépjármű vezetője ne kapjon a jármű üzemeltetéséhez, annak használatához szükséges részletes oktatást. Ezt célozza egyébként új járműveknél a gyárak által kiadott „Kezelési utasítás" is.

Az oktatást írja elő a Szakszervezetek Országos Tanácsának 6/1965. (XII. 7.) SZOT sz. szabályzata alapján kiadott Általános Balesetelhárító és Egészségvédő Óvórendszabály, amely összegezi, hogy

> *„A dolgozót csak olyan munkával szabad foglalkoztatni, amelyre ... az előírt, illetve a szükséges szakmai és munkavédelmi ismereteket elsajátította."*

Korábban több olyan gépjármű került kereskedelmi forgalomba, amelynek kezelőszerveinél, kapcsolóinál a feliratok és táblák idegen nyelvűek voltak és a géphez adott kezelési és karbantartási utasítás se magyarul íródott. Ellenőrzéseink során megállapítottuk, hogy az üzembentartók egy része az idegen nyelvű feliratokat nem cserélte ki, a kezelési—karbantartási utasítást nem fordíttatta le, illetve a gépkocsivezető részére azt nem adta ki. Súlyosbítja az esetet, ha ezt követően a gépkocsivezetők típust ismertető oktatása is esetenként elmarad. Így a szakmai oktatások hiánya esetén a különféle berendezések működésének módja a gépkocsivezető részére jóformán ismeretlen. Az említett SZOT szabályzat 12. 9. sz. pontja pedig előírja, hogy

> *„Minden gép használati, illetve kezelési utasításában rögzíteni kell a géppel kapcsolatos, a balesetek megelőzését célzó legfontosabb biztonsági tudnivalókat. Erről új gépeknél az előállító, régi gépeknél az üzemeltető köteles gondoskodni."*

Az elmúlt időszakban közlekedési baleset okozója volt, hogy a gépjármű vezetője nem ismerte járművének biztonsági berendezéseit, illetve azok kezelési módját, működését. Mindezek alapján szükségesnek tartjuk összegezni azokat a tennivalókat, amelyek e tekintetben alapvető fontosságúak:

1. A gépjárművek üzemeltetői tartoznak gondoskodni:

   a) a gépkocsivezetők megfelelő szintű folyamatos szakmai oktatásáról, tekintettel a belépő új típusokra, valamint a meglévő típusoknál bekövetkező esetleges változtatásokra;

   b) az általuk üzemben tartott gépjárművek pedáljainál, kapcsolóinál található idegen nyelvű feliratok magyar nyelvűre történő kicseréléséről, amit a gépjárművek hatósági időszakos műszaki felülvizsgálatánál a hatóság ellenőrizni fog;

   c) arról, hogy a gépjárműveket azok beszerzésekor — ha az egyéb előfeltételek adva vannak — csak akkor vegyék át, ha a magyar nyelvű kezelési-karbantartási utasítás és a magyar nyelvű feliratok és táblák rendelkezésre állnak.

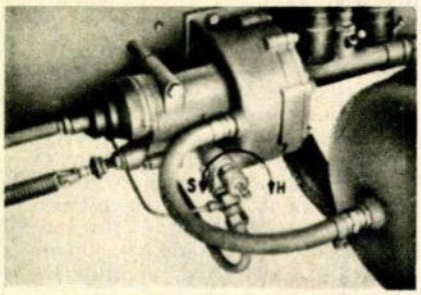
2. A gépjárművezetők figyelmét az alábbiakra hívjuk fel:

   a) a közúti forgalomban csak a jármű jelző és biztonsági berendezései ellenőrzésének, a biztonsági berendezések működtetésének teljes ismeretében vegyenek részt, mert ezzel saját és mások biztonságát szolgálják;

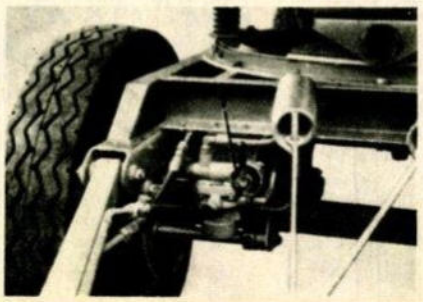
   b) a járművek „Kezelési utasítását" alaposan tanulmányozzák át, a gépkocsit csak az abban foglaltaknak megfelelően használják; az útmutatót célszerű állandóan kéznél tartani;

   c) ha a gépjármű műszaki állapota nem kielégítő, a Kresz 45. §-a szerint „olyan hiba észlelése esetén, amely balesetet idézhet elő, a járművezető járművével a közúti forgalomban nem indulhat el, illetőleg az elindulást köteles megtagadni"; ha egy gépkocsivezető nem ismeri a jármű kezelését, a jármű állapota felől ily módon nem tud véleményt nyilvánítani, tehát a járművel való elindulást is köteles megtagadni.





A W 50—L típusú teherautóknál pótkocsi nélküli használatkor a fékerőt növelő szelepet „S" állásba, utánfutó vontatásakor pedig „H" állásba kell kapcsolni. A HK—8—1 típusú pótkocsikon pedig egy fékerőszabályozó kézikart találunk. Ennek segítségével „teljes terhelés" (Vollast), „Részterhelés" (Halblast), „Üres" (Leer) és „Oldani" (Lösen) helyzetek állíthatók. A beállítást minden esetben a pótkocsi adott terhelési állapotának megfelelően kell elvégezni. A légfék aggregátjainál bekövetkező esetleges hibákat csak a VEB Berliner Bremsenwerk által kijelölt műhelyek, vagyis a hazánkban is kijelölt szervizek javíthatják



Ezek a képek az NDK gyártmányú, IFA W-50 típusú tehergépkocsi „Fékerőt növelő szelepének", valamint a HK-8-1 és a HW-80.11 típusú pótkocsik „Fékerőt szabályzó szelepének" szakszerű használatát mutatják be. Példaképpen a magyar nyelvű kezelési utasításból kifotózva!

Muck János

a KPM Autófelügyelet Gépjárműfelügyeleti Osztályának vezetője

Rövidesen 80 éve lesz, hogy (1893-ban) megnyitotta kapuit a Chicagói Világkiállítás, és a látogatók millióinak aligha jutott el a tudatáig, hogy a közlekedés új korszakának, a motorosított járművek születésének tanúi. Miként az 1889-es Párizsi Világkiállításon, úgy itt is csak egy viszonylag kis kör érdeklődését keltette fel a *Daimler* motorkocsi.

Az amerikai közönség akkor látott először benzinnel hajtott motoros járművet, amelyről addig legfeljebb tudományos folyóiratban olvashatott.

A Német Mérnökök Egyesülete folyóiratának 1894. július 7-i számában részletes beszámoló volt olvasható a Chicagóban kiállított Daimler-gyártmányokról: a különböző stabil motorokról, egy 10 lóerős hajómotorról, egy kisebb, 12 személyes városi villamoskocsiról, egy motormeghajtású tűzoltószivattyúról, egy 10 ívlámpát tápláló világítási kocsiról és egy kétszemélyes motorkocsiról. Ennek a könnyű, kétüléses kocsinak egy 1,8 lóerős, kéthengeres V-motorja volt, amelyet az 1889-es típusból módosítottak, elsősorban megerősítettek. Noha a századforduló számtalan technikai csodáját sorakoztatták fel ezen a hatalmas kiállításon, ez a Daimler volt az egyetlen motorkocsi.

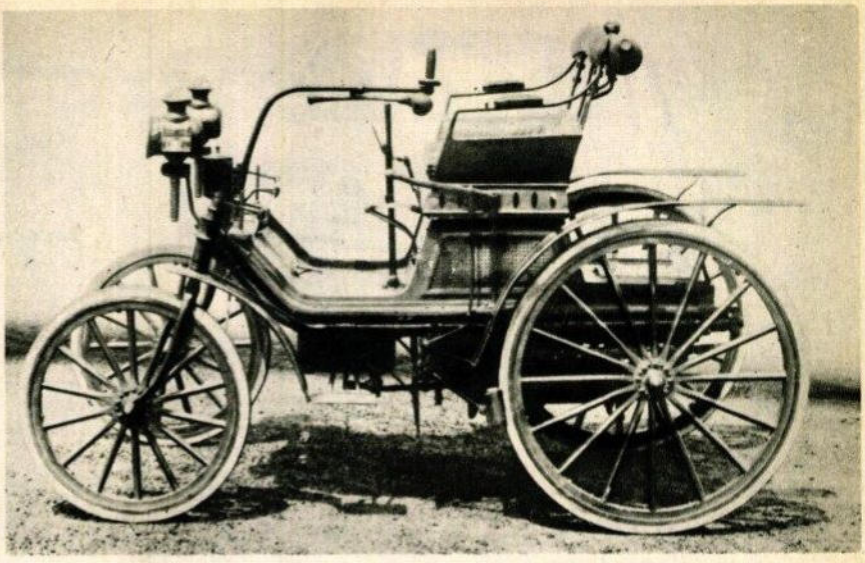
Az USA jelentős zongoragyárában, a New York-i *Steinway & Sons* cégnél dolgozott *Wilhelm Maybach*, Daimler munkatársának fivére, aki összehozta Gottlieb Daimlert a zongoragyáros Steinway-vel, aki később amerikai üzlettársa lett. Az ő rábeszélésére mutatta be termékeit a Chicagói Világkiállításon.

Az események 1888-ra nyúlnak vissza, *Steinway* akkor látogatott el Canstattba *Daimler*hez, s „egy rövid utat tett meg a kis utcai motorkocsiban, és aztán motorcsónakban a Neckar folyón". És aláírták a megállapodást, amely szerint megalapították az amerikai *Daimler Motor Co.* céget.

Steinway eltekintett a gyártástól, és ezért szerződést kötött a *National Machine Co.* hartfordi (Connecticut) gyárral a Daimler-motorok előállítására. Röviddel ezután megindult a munka, és 1891-ben elkészültek az első motorok, amelyek közül az egyik még ma is létezik.

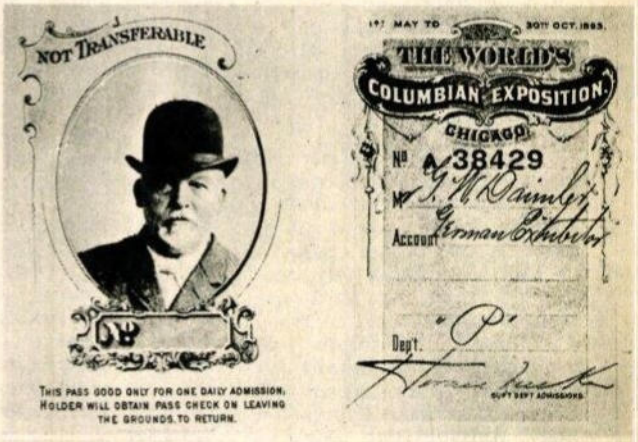
Később *Steinway* maga is áttért, a zongoragyártás mellett, a motorok előállítására. Mind szélesebb körben népszerűsítette az USA-ban a Daimler-motorokat; különösen a motorcsónak iránti érdeklődés volt jelentős, olyannyira, hogy a Long Island-i üzemében egy állandó bemutatótermet nyitott a Daimler-készítmények számára.

A chicagói kiállítás sikere nyomán a zongoragyáros meghívta Daimlert, aki nejével együtt több mint két hónapot töltött az Újvilágban.

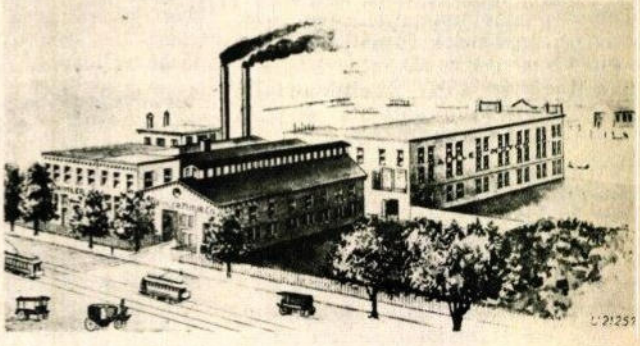


Ez volt az egyetlen motorkocsi az 1893-as Chicagói Világkiállításon. Tessék csak megnézni, miféle biciklivillákban fut a tömörgumis vaskerék! És azt is el kell mondani, hogy az ülés alatt helyezték el az 1,8 lóerős, kéthengeres V-motort

EZ VOLT AZ ELSŐ AZ USA-BAN



Ma már értékes emléktárgy: Gottlieb Daimler állandó belépőjegye a Chicagói Világkiállításra



A New Yorkban épült Daimler-gyár 1893-as látképe

Azokban a napokban, amikor Daimlerék visszaérkeztek otthonukba, Canstattba, nagy képes beszámoló jelent meg a New York-i napilap, a „*The Sun*" hasábjain arról a Benz-autóról, amelyet a párizsi Benz-képviselő, *Emile Roger* nyilvánosan mutatott be New Yorkban. Egykori kollégánk „Egy csodálatos motorjármű" címen írta meg a lelkes cikkét, amelyből azt sem felejtette ki, hogy egy ilyen motorkocsiban utazott Vilmos német császár is, aki a 24 km-es utat 35 perc alatt tette meg.

Valójában a Daimleré volt az első nyilvánosan kiállított üzemképes, benzinnel hajtott autó azon a kontinensen, amely később az autóipar vezető „hatalma" lett.



Az újdonságok most keletről jönnek

AZ INTERPRESS IPARI BIZOTTSÁGÁNAK MOSZKVAI TANÁCSKOZÁSA

Mint legutóbbi számunkban megírtuk, január első napjaiban rendezte meg a Szovjet Újságírók Autóklubja az *Interpress Ipari Bizottság* ülését. Akkor, ott gyakran került szóba az ugyancsak januárban megnyílt *Brüsszeli Szalon* is. Azért, mert azokból az országokból, amelyeknek újságírói akkor Moszkvában, illetve Togliattiban találkoztak, jó néhány modell került ki a Brüsszeli Autókiállításra.

Akkor még csak találgattuk, hogyan fogadják a belga fővárosban a keletről érkező új járműveket. Azóta már tudjuk — a nyugati sajtó beszámolóiból pontosan lemérhető —, hogy nemcsak jól szerepeltek, hanem az érdeklődés középpontjában álltak. Úgy is lehet mondani, hogy Brüsszel újdonságai most szinte kivétel nélkül keletről jöttek...

A lapunk címoldalán látható *Bertone* kocsi ugyan olasz tervezés, de motorja japán. És ha számozni lehet a szenzációkat, akkor ez kapta ott az 1-es jelzést. A másodikat talán a *Datsun* kocsik, a harmadik helyet pedig a belga szerelésű szovjet *Volga*, vagyis az új *Scaldia-Volga*, illetve a *szovjet Fiat*, amely Brüsszelben *„Lada—1200"* jelzéssel mutatkozott be. De nemcsak bemutatták, hanem már szállítják is oda a *Lada-Zsiguli*-kat, mint ahogy Hollandiában, Finnországban és más nyugat-európai országokban ugyancsak futnak már. A *Scaldia-Volga* pedig főként a *Rover*, illetve *Indenor XPD* dízelmotorral ma már szinte kitaposott utakon jár Belgiumban és Skandináviában.

Ugyancsak keleten született a *Heinz Melkus* által készített műanyagkarosszériás, középmotoros *Wartburg* sport-kupé, az RS 1000-es, amelynek lóerőszáma 85, sebessége 195 km/óra. Ez a kocsi is igen élénken foglalkoztatta a brüsszeli közönséget. Tetszéssel fogadták a kiállítás látogatói — no meg az autókereskedők is — az új *Zastavát*, a hátul kombiszerű Fiat—128 jugoszláv licenc-típusát, mint ahogy mind több nyugati piacon becsülik a *Polski-Fiat* kocsikat.

Legutóbb pedig említettük a most születő *új lengyel kiskocsit*, a 126-os miniautót, majd a *Zsiguli kombit*, valamint a készülő *2103-as VAZ-modelleket*.

Az egész világ foglalkozott azokkal a sikerekkel, amelyeket Moszkvics-csapatok értek el egyszer London—Sydney, máskor London—Mexikó között, mint ahogy azt is figyeli a világ, hogyan építik át a moszkvai autógyárat új technológiára, nagyobb produkcióra.

Az Interpress-tanácskozáson is külön téma volt a szovjet autóipar új lendületének realitása. Ennek néhány számadatát is érdemes megjegyezni. Például azt, hogy 1971-ben 1 220 000 gépkocsit állítottak elő (ebből 513 ezer személyautót), de 1975-re a terv szerint 2 100 000 egység készül, és ebből már 1 260 000 lesz személyautó! És a jóval több mint egymillió személykocsiból 420 000 lesz a *Moszkvics*, 660 000 pedig *Zsiguli*, vagy ha úgy tetszik, *Lada*...

És gondolom, érdekes azt is figyelemmel kísérni, hogyan alakul a *Lada* kocsik gyártása. Nos, a terv 1971-re 160 000 darab volt, mégis 172 000 hagyta el a szalagot. Az idei terv 320 ezer kocsi. Jövőre 500 ezer, majd 635 ezer és amikor a naptár az 1975. év végét jelzi, akkorra 660 000 *Lada* szerepel a tervben. És még az is figyelmet érdemel, hogy abban az évben kizárólag a szovjet lakosság részére 750 ezer új személyautó eladását tervezik.

Hogy mennyi magánautó van ma a Szovjetúnióban? Arról is kaptunk ott tájékoztatást. Közölték, hogy 1971. végén mintegy másfél millió privát kocsit tartottak nyilván, és ebből 110 ezer futott Moszkvában.

A nagyobb számok még mindig a teherautógyártást, a teherautóparkot jelzik, de azokkal sincsenek megelégedve. Ott is születnek meglepetések. Például a Káma folyó partján, ahol 1974-ben indul meg a gyártás. Ott négyszer akkora területe lesz az autógyárnak, mint amekkorát Togliattiban hoztak létre. Ott évi 150 000 hatalmas teherautót, évi 250 000 darab 210—320 lóerős V/8-as és V/10-es motort fognak készíteni. A beruházás értéke — még leírni is nehéz — 2 000 000 000, vagyis kétmilliárd dollár!

Nos, ha a szovjet—Fiat szerződést annak idején az évszázad üzletének nevezték, milyen jelző illik a kámai építkezésre, ahol csak a francia *Renault*-val 218 millió dolláros megállapodást írtak alá szerszámok, gyártási berendezések szállítására...

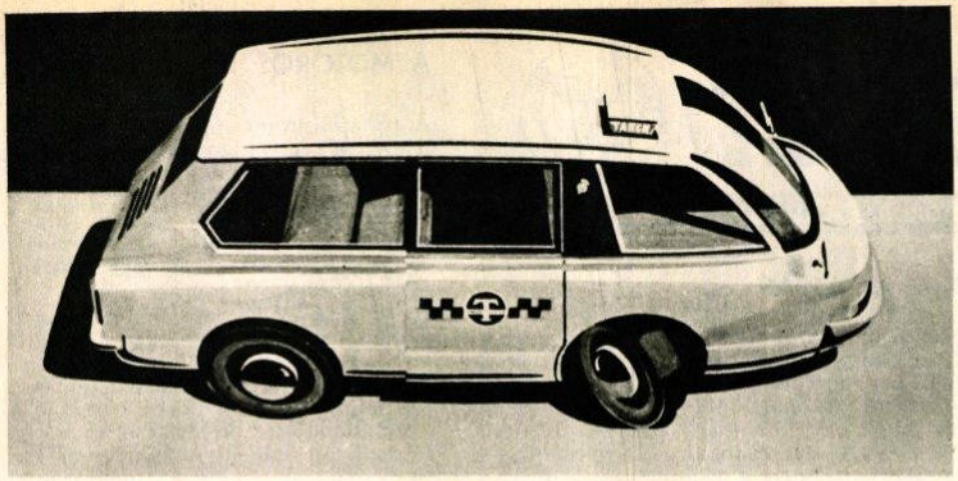
És persze mások sem akarnak kimaradni ebből a legújabb keleti újdonságból. Tudjuk, nemrég járt a Szovjetúnióban *Henry Ford*, és tudjuk, hogy a múlt év decemberében 2,5 milliárd dollár értékű kiviteli engedélyt hagyott jóvá az amerikai elnök, Nixon a Káma-művekhez. Korábban pedig a *Leyland*, a *Daimler-Benz*, a *Mack* képviselői tárgyaltak Moszkvában, legutóbb pedig — most februárban — a svéd *Volvo* igazgatója járt ott, a kámai együttműködés érdekében.

Ha csupán ezt nézzük, akkor is kitűnik, milyen élénk, milyen lendületes most a szovjet motorizáció. És milyen gyorsan születnek az újdonságok. Emlékezzünk csak arra, hogy alig néhány éve tápláltak be adatokat az elektronikus számítógépekbe, annak kiválasztására, hogy a szóba jöhető 74 szovjet város közül hol is épüljön fel az a gyár, amelyik a mostani Zsiguli kocsikat adja. Így szinte pillanatok alatt eldőlt, hogy ezt a gyárat a Volga partján, Togliattiban kell építeni. Az építkezést 1966-ban kezdték, az első széria pedig 1970 nyarán elkészült!

És készülnek az újabb gyárak, az újabb konstrukciók — keleten... Nemcsak a Szovjetúnióban, hanem más szocialista országokban is. Olyan gyárak, olyan üzemek, amelyek bekapcsolódnak egy óriási kooperációs láncba, kölcsönösen értékesítve az együttműködés előnyeit.

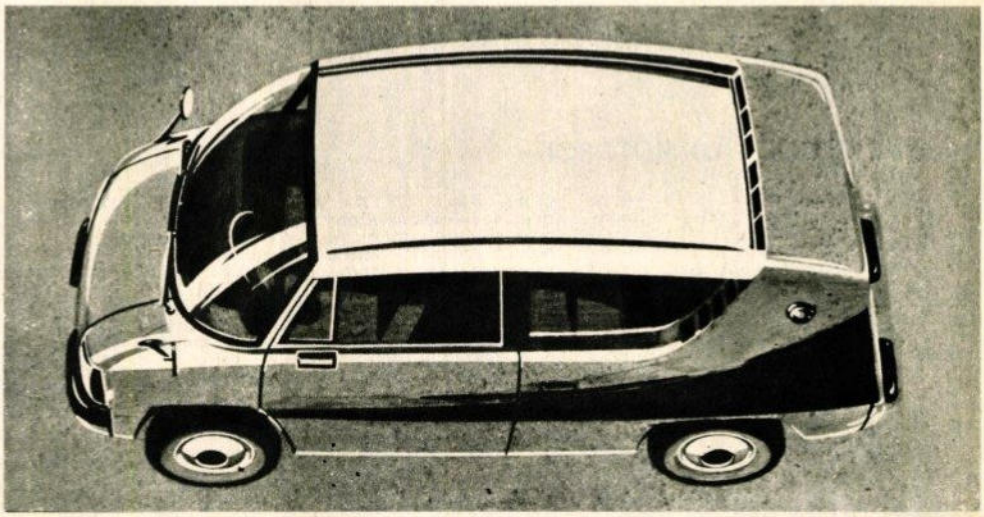
Ez viszont már egy külön téma, egy számunkra, magyar autósok számára is alapvetően fontos téma...

Liener György



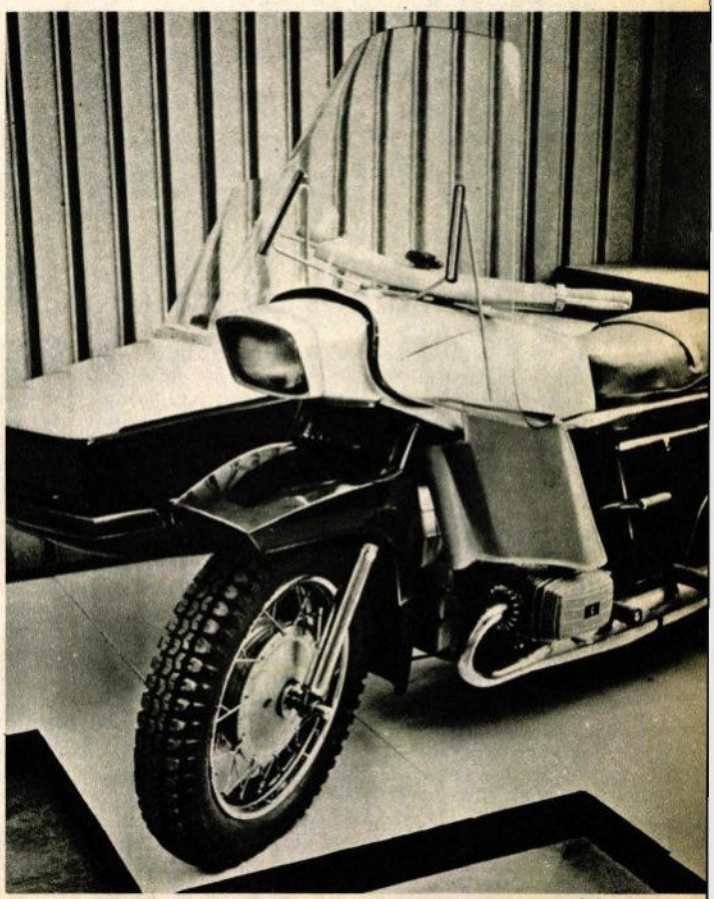
Aki még sohasem járt a Szovjetunióban, sohasem járt Moszkvában, az is hallott róla, hogy ott milyen sok és milyen olcsó a taxi. Kényelmes, gyors közlekedési eszköz, amely a ragyogóan kiépített metró-, autóbusz-, trolibusz-hálózat mellett is nagy jövőre számít. Nem véletlen, hogy az ottani tervezők, az Autóipari Tudományos Intézet munkatársai sokat foglalkoznak a holnap célszerű taxi-típusaival. Ilyen az egyik elgondolás . . .

(APN ÉS ZA RULJOM FELVÉTELEK)



Egy másik elképzelés a Dolmatovszkij-iskola világhírű mintái alapján. De ez a kis alapterületű, nagy befogadóképességű kocsi a közvéleménykutatás jelzései szerint a magánautósoknak is nagyon tetszik

Az új típusú kijevi Dnyepr. Maga a gumiabroncs is jelzi, hogy erős igénybevételre tervezték a kéthengeres, 649 cm³-es, 32 lovas boxermotorral hajtott oldalkocsist. Tankja 21 literes, fogyasztása 100 km-re 6 liter, utazósebessége 95 km/óra



Ez pedig a LUAZ—969, egy 870 kg súlyú, 1800 mm tengelytávú összkerékmeghajtású kiskocsi. A Luckói Autógyár állítja elő Zaporozsec-motorral. Sebessége ugyan csak 75 km/óra, de itt nem a tempón, hanem a terepjáráson van a hangsúly. Az pedig kitűnő!



MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

KEMPING VILÁGTALÁLKOZÓ AZ NSZK-BAN

A Magyar Természetbarát Szövetség Országos Motoros Bizottsága az idén is indít motoros karavánt a Nemzetközi Kemping Találkozóra, a XXXIII. FICC Rallye-ra — ezúttal az NSZK-beli *Lechbruck*ba. Az útvonal: *Budapest—Graz—Innsbruck—Liechtenstein—Zürich—Stuttgart—München—Lechbruck—Salzburg—Wien—Budapest.* A résztvevők előreláthatóan *július 26-án* indulnak útjukra és *augusztus 10-én* érkeznek vissza. A motorosok *március 15-ig* jelentkezhetnek (név, lakcím, jármű fajtája), már a valutakiutalás birtokában. A valutáról és az útlevélről tehát már ezekben a hetekben szükséges gondoskodniuk! Az utazás egyéb feltételeiről és a költségekről a Magyar Természetbarát Szövetség (Bp. V., Rosenberg hp. u. 1.) ad részletesen tájékoztatást.

FIATALOS TERVEK – ÚJ MOTORON

A Hungária Túramotoros Klub egyre szaporodó, több mint 700 főnyi tagságának döntő többsége fiatal, és köztük szép számmal akadnak kezdő motorosok is. Türelmetlenül várják a tavaszt, hiszen ez lesz első „kirepülésük" a még kevéssé megismert tájakra. Ők a Klub neveltjei. Szorgalmasan látogatják a klubesteket, amelyeken turisztikai és közlekedési ismereteik egyre bővülnek. Valamennyien üzenévesek, a „csikók" zabolátlanságával ültek a kétkerekű paripára, de most már közlekedésüket, túramotoros terveiket a megfontoltság, céltudatosság jellemzi. Friss jogosítványuk tavaly ősszel kelt, és a Klub által indított gyakorló túrákon már némi rutinra szert is tettek.

Iván Laci, aki egy jó öreg 125-ös Csepellel vizsgázott le, úgy beszél a motorról, túraterveiről, mint a Klub „veterán" motorosai. Tavasszal egy új gépre pályázik, és ha minden jól megy, versenyző szeretne lenni.

Kovács Sanyi szülei tudta nélkül vett megtakarított pénzéből egy Danuviát, és egy szép napon bemutatta otthon a jogosítványát. Őszintén bevallja, hogy a sebesség néha elcsábítja, de van már annyi önfegyelme, hogy a nagy forgalomban időben fékezze le magát és a gépet is.

Huszár Erzsike gimnáziumi tanuló nem szélvészkisasszony. Kicsit fél a Zil teherautóktól, mert azok olykor kődarabokat szórnak, mégis rajongva szeret motorozni. — A motor: levegő és „szabadság", a táj szépsége, a kitűzött cél elérése minden megpróbáltatást kárpótol — vallja. Mosolyogva teszi hozzá, hogy már nem felejti zárva a benzincsapot, és defektet is szerelt.

Oszkó Árpád és Ferge József már egy igazi nagy kaland részese. Hajdúsámsonból indultak 1971 utolsó napjának reggelén. Ám csak a következő évben értek oda. Útközben a monori vasútállomáson szilveszterezték, mert elkoptak a szénkefék, emiatt nem volt világítás, és elszakadt a gázhuzal. Most már nevetnek az egész kalandon, de a tanulságot nem felejtik el: csak jól előkészített, üzembiztos motorral szabad elindulni. Az idén sok túrán szeretnének részt venni, és távolabbi céljuk a cross-motorozás.

Öt fiatal kezdő motorost szólaltattunk meg, akik már megtették az első kilométereket a Hungária Túramotoros Klub gyakorló túráin. A HTK sokrétű közlekedési és turisztikai programja is biztosíték arra, hogy a szervezett motoros tábor aktív tagjává váljanak.

BALOGH ZOLTÁN

A GAZDASÁGI BIZOTTSÁG FELADATAI

A Motoros Klubok teendői közé tartozik a Gazdasági Bizottság megalakítása, amely a Klub működéséhez szükséges anyagi fedezetről gondoskodik. A Bizottság feladata többek közt a tagdíj-tagkönyv érvényesítésének intézése, a nyilvántartás vezetése, a szervezet vagyonának nyilvántartása, a tanfolyamok gazdasági ellenőrzése, a szervezet bevételi forrásainak bővítése, új bevételi lehetőségek megteremtése, a Klub tulajdonában levő felszerelések kölcsönzésének megszervezése, ellenőrzése, a szervezet pénzügyi ügyrendjének elkészítése stb.

A gazdasági vezető feladata természetesen az is, hogy a Klub pénzét biztonságban megőrizze (betétkönyvben vagy OTP-számlán). A tagdíjbefizetéseknek mindig egyezniük kell a leadott tagkönyvekkel és a tagnyilvántartó lapok darabszámával, s a bevételi bizonylatok alapján külön-külön a pénztárnaplóban naprakészen kell könyvelni a befizetett összegeket. A szervezet vagyonának nyilvántartása kétféleképpen történik: készpénzben és a készpénzért vagy könyvátírásra kapott anyagokban (technikai berendezések, motorok, sátrak stb.). A tanfolyamok díjai fedezzék a kiadásokat, a kiadások kifizetése pedig mindig a rendeletekben foglaltak szerint történjék.

A bevételi források bővítésével a Klub szolgáltatásait lehet növelni. Ha elég sportfelszerelés áll rendelkezésre (sátor, motorkerékpár stb.), megszervezhetjük a kölcsönzést is. A pénzügyi költségvetés elkészítése a legfontosabb feladat, mivel a kiadásokat ez határozza meg. A Gazdasági Bizottság munkájáért a szervezet elnöke és gazdasági vezetője felel, ezért ez utóbbi tisztségre pénzügyi szakembert kell megválasztanunk.

Frombold Gyula

A MOTOROS MÁSODIK BŐRE

A túrázás örömét, sőt bizonyos esetekben a biztonságos vezetést is veszélyeztetheti az alkalmatlan ruházat. Az ipar kezd ugyan már foglalkozni a motorosok ruházatával, ámde amit eddig nyújtott, abban nem sok öröme tellett a két vagy három keréken közlekedőknek.

Azok, akik ezeket az alkalmi ruhákat, mellényeket (dzsekiket), nadrágokat tervezték, ritkán, vagy aligha ültek motoron. A szaküzletekben kapható, műbőrből készült úgynevezett motoros öltöny esetlen, ormótlan, és ennek folytán nem is praktikus. A kulturált motorozáshoz tartozik a célszerű öltözködés is (amelyhez szorosan kapcsolódik a tisztán tartott bukósisak, szemüveg és kesztyű, az ápolt csizma vagy cipő, — de ezt a kiegészítést már a motorosoknak címeztük).

Milyen legyen a célszerű motorosruha?

Elsősorban anyaga és kidolgozása legyen vízmentes, ujjainál és nyakánál ne bocsássa be a szelet, és, ha szabad még azt is kérni, ne váljék a motoros ebben a ruházatban esetlen mackóvá. Ezek a kívánságok — gondoljuk — nem igényelnek újabb beruházást az ipartól, és talán nem is növelnék lényegesen az előállítási költséget. Csupán a szabást kellene módosítani.

A városban közlekedő motoros ez irányú igényét kielégítené egy erre a célra készült esőkabát, amelynek nem kellene úgy festeni, mint egy katonai őrbódé, vagy ahogy tréfásan mondják: „fakabát". Erre az esőkabátra az lehetne a jellemző, hogy azt nemcsak motoron lehetne viselni...

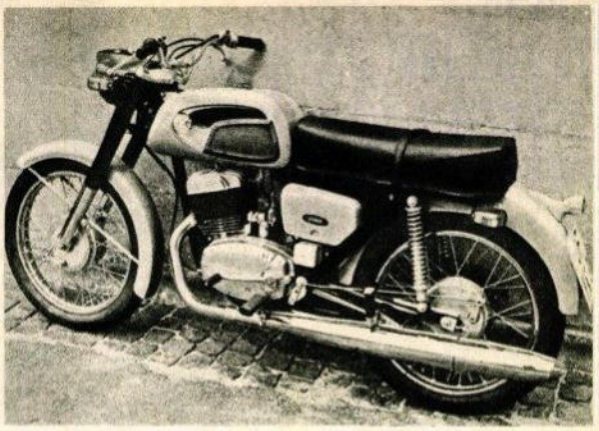
Közel 700 000 motorkerékpárt tartanak nyilván. És ha ezeknek tulajdonosai közül, nagyon szerényen számolva csupán 3 százalék kívánna kulturáltan öltözködni, akkor is 18—20 ezer ember szeretne alkalmas motorosruhát vásárolni! (Azokat nem is számoltuk, akik e motortulajdonosok mögött ülnek, és akik — általában — ugyancsak igényelnek ilyesmit.)

Talán mégis érdemes lenne az állami vagy a szövetkezeti ruhaiparnak ezzel a nagyon is időszerű kérdéssel foglalkozni. (Az AM szerkesztősége szívesen nyújtana ez ügyben segítséget.)

A motoros második bőre a célszerű ruházat...!



A keverékes CZ-175 bevált az NSZK-ban



Fahrbericht CZ 175

Daß man es in der CSSR versteht, gute und leistungsfähige Motorräder zu bauen, ist bei fahrt war nicht zuletzt auch ein Erfolg für die tschechische Motorradtechnik. Natürlich auch wenn sie mit Regelmäßigkeit seit Jahren registriert werden können, nicht unbe Möglichkeit auf technischen Stand und Fertigungsqualität der Serie gegeben. Um so int mal ein tschechisches Serienmotorrad über eine längere Teststrecke zu fahren. Reine seine Erfahrungen mit der CZ 175, die zusammen mit ihrer kleineren Schwester, der 1 Katalogangebot des Versandhauses QUELLE steht.

Seit der Vorstellung der QUELLE – CZ 175 in Heft 20/71 konnten bis zu Beginn der ersten Gütteperiode über knapp 2300 Kilometer Erfahrungen, besser gesagt: Eindrücke, gesammelt werden.

Vorteile:
- Trotz niedrigen Anschaffungspreises ein ausgewachsenes Motorrad, an dem nichts fehlt.
- Gute Fahrwerkseigenschaften
- Zufriedenstellender Sitzkomfort
- Sehr gute Bremsen

„Tudott dolog, hogy a ČSSR-ben jó és megbízható motorkerékpárokat tudnak csinálni, ezt bizonyítja a legutóbbi Hatnapos verseny, amely egyben a csehszlovák motorkerékpáripar eredménye volt."

Ezzel a vastagbetűs mondattal kezdődik az NSZK-ban megjelenő „Das Motorrad" c. újság január 15-i számában az a bevezető, amely a CZ—175 hosszútávú próbájáról, teszteléséről számol be.

A szóban forgó motort a CZ-motorokat az NSZK-ban képviselő Quelle nagyáruház bocsátotta az újság szerkesztőségének rendelkezésére.

Az összefoglalóban megállapítja a próbát végző kollégánk, hogy a CZ mint egy igénytelen őszvér végezte napi, mintegy 80 km-nyi munkáját, országúton, városban és autópályán. Kezdetben több apró, bosszantó hiba jelentkezett, de amikor a gyár utazó szerelőjének kezébe került a motorkerékpár, utána a legteljesebb megelégedésre szolgált. (Ennek a fejezetnek a *„VW-motorkerékpár"* alcímet adta a szerző.) Ettől kezdve csak a keverék tankolásával és a gumik légnyomásával kellett törődni.

A CZ magas építését visszavezeti a motocross-modellhez, amellyel sok rokonságot fedez fel. A nyereg szélesebb a szokásosnál, elég hosszú és nagyon kényelmes. A mai átlagos igényeket kielégíti ez a jármű, és a rendelkezésre álló motorerővel nem kerül az ember kritikus helyzetbe. Részben a jelentős talajmagasság és az esőben is kitűnően tapadó, Barum gyártmányú gumiköpenyek teszik lehetővé a már szinte „szemtelenül mély" dőlési szöget a kanyarokban, és a jó lengéscsillapítás — elöl, hátul — elejét veszi az ugrálásnak. A fékek kiválóak és különleges dicséretet érdemelnek.

Túlzott követelményeket nem támaszthatunk 15 lóerővel és 129 kiló önsúly birtokában. Ezzel az utazási teljesítménnyel „ki lehet jönni" az országutakon és a tempósan haladó teherautókat és buszokat lehet előzni, de előfordulhat, hogy egy ilyen előzést meg kell gondolni. Más a helyzet az autópályán, ahol 120 és ennél is több az iram.

A motor könnyen indít hidegben, melegben (plusz 22 foktól mínusz 5 fokig). Kedvező a félautomata kuplungja, a fényszóró nyújtotta világítás megfelel a motor sebességének. A távfény ellenőrzője kellemetlenül vakít.

Sajnálatos, hogy a CZ is a nyugati piac felé kacsint, ami a most divatos, nevetségesen kicsiny benzintartályán látszik. A Quelle—CZ keverékkel működik, és mert a hozzá adott kezelési könyv az olajszivattyús modellről szól, nem lehetett tudni a keverési arányt. (Kezdetben 25:1 volt a keverék, de mert nagyon füstölt a dob, a szerző áttért a 30:1 arányú keverékre.)

„Kétségtelen, hogy a CZ mindazon tulajdonságokkal rendelkezik, amely szerintünk VW-motorrá teszi" — írja a tesztelő. — *„A karbantartási igénye olyan csekély, hogy nem kíván specialistákat. Igaz, a CZ—175 nem egy »csodaparipa«, de aki egy igénytelen járművet keres, amelyik megbízhatóan ellátja szolgálatát, az megtalálja mindezt a CZ—175-ben."*

Befejezésül még csak azt a keretbe foglalt végső eredményt ismertetnénk, amelyben a szerző néhány mondatban foglalja össze a próbált jármű előnyeit és hátrányait. Íme:

Előnyei: *Kedvező ára ellenére komplett motorkerékpár, amelyről nem hiányzik semmi. Jó utazási tulajdonságok. Kielégítő ülési komfort. Nagyon jó fékek. Szép kidolgozás — részleteiben is.*

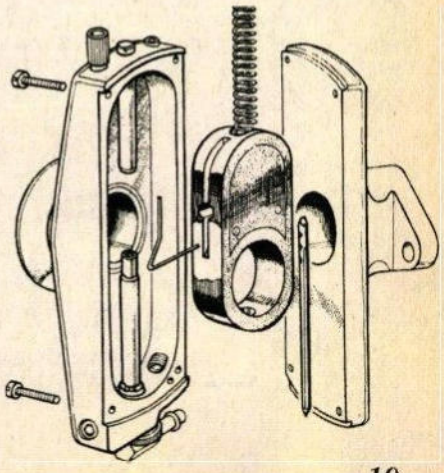
Hátrányai: *Kicsiny benzintartály, csekély, 0,5 liter tartalékmennyiséggel. Csak a legszükségesebb láncvédelem. Kevés kormányállítási lehetőség. Csak a legszükségesebb szerszámkészlet. Kicsi szervizhálózat.*

Újfajta fék — új porlasztó



A fék fontosabb, mint a motor — mondta állítólag a Nagy Varázsló, a versenyautóiról nevezetes Ettore Bugatti. Ezt az elvet vallja budapesti olvasónk, Tálasi György, aki a P20-kerékagy felhasználásával készítette az itt látható kétkulcsos féket, amelynek lassulási értéke kedvezőbb, mint a hagyományos féké. A fékpofák is eredetiek, csakhogy most felfekvésük a fékdobon teljesen körkörös, mert a második fékkulcs megemeli az eddig síkban el nem mozduló fékpofavégeket is. Végül is, levele végén olvasónk örömmel tudatja, hogy az általa készített fék lassulási értéke kitűnő

Az egyszerűség jegyében született meg ez az angol porlasztó, kétütemű motorok számára, 25 és 35 mm toroknyílással. (Létezik még négyütemű motorokhoz is ez a „Gardner" porlasztó.) Tulajdonképpen nem egészen újszerű ez az elgondolás, hiszen az NDK-ban már sorozatban is gyártottak hasonló, lapos fojtószelepes porlasztót, de a gyakorlatban nem bizonyult előnyösebbnek a hagyományosnál. A laposan kiképzett fojtószelep a mellette látható rugó segítségével viszi magával a háromállásos (furatos) szabályozó fúvókatűt



VÁLTOZÁSOK A P20 MOTORKERÉKPÁROKNÁL (2)

Írta: SZENTE GYULA, a Csepeli Motorkerékpárgyár főkonstruktőre

Tengelykapcsoló

A tengelykapcsoló **(2. ábra)** élettartamának megnöveléséhez szükséges volt, hogy az átvitt nyomatékot csökkentsük. A motor főtengely-nyomatékának változatlanul tartása mellett csak úgy volt lehetséges, hogy a főtengely—tengelykapcsoló közötti, úgynevezett primér áttételt csökkentjük. Ezért az eredeti $\frac{z_1}{z_2} = \frac{20}{65}$ helyett $\frac{z_1}{z_2} = \frac{25}{69}$-re módosítottuk.

A 14 078 sz. $z = 20$ ferdefogú fogaskerék helyett a 14 098 sz. $z = 25$ ferdefogú fogaskereket alkalmazzuk.

A tengelykapcsoló nagy ferdefogú fogaskereke a részegecselt házzal együtt (14 125 sz.) $z = 65$-ről $z = 69$ fogúra módosul (14 097 sz.). A kis fogaskerék és a nagy fogaskerék a szerelt tengelykapcsolóházzal csak párban cserélhető, a fogszám és a fogferdeség változása miatt.

A primér áttétel változása, a nyomaték csökkenése kedvezően hat a sebességváltó élettartamára is. Az áttételváltozás a végsebesség biztosítása érdekében szükségessé tette, hogy párhuzamosan a külső, úgynevezett szekunder láncháitás áttételét is megváltoztassuk. A régi $z = 15$ fogú lánckerék (14 189 sz.) helyett $z = 14$ fogú lánckereket alkalmazunk (14 187 sz.).

A forgattyústengely és a tengelykapcsoló tengelye közötti tengelytávolság nem változott, tehát a fogaskerekek párban a régi P20 motorba is beszerelhetők.

A P20 típusú motorkerékpár kilométeróra-meghajtása a sebességváltó kihajtó tengelyén levő csigakerékhez csatlakozik. Ennek a fordulatszám-változása miatt tehát meg kellett változtatni a $z = 16$ fogszámú (14 177 sz.) hajtott kereket is. Az új hajtott kerék rajzszáma 14 186, $z = 18$ foggal.

A $z = 16$ és a $z = 18$ hajtott kerék egymás között, a tengelyen levő meghajtó csiga cseréje nélkül cserélhető, a szekunder áttétel változásával a hátsó lánckerékagyra szerelt $z = 40$ (15 260 sz.) fogszámú lánckerék a $z = 41$ fogszámú (15 298 sz.) lánckerékre módosult.

A primér fogaskerékhajtás cseréje tehát szükségszerűen megköveteli a szekunder lánckerekek és a kilométeróra-meghajtó fogaskerék cseréjét is.

A tengelykapcsoló által átvitt nyomaték csökkentése mellett a biztonság, a jobb működés érdekében biztosítottuk a viszonylagosan nagyobb kiemelési magasságot. A kiemelési magasság abszolút értékének megtartása mellett ezt úgy értük el, hogy a lamellák számát eggyel csökkentettük. A régi súrlódó felületszám azonban szükséges volt, ezért a konstrukciót úgy módosítottuk, hogy a sima és parafás tárcsák kapcsolódását megfordítottuk, tehát amíg a régi tengelykapcsolónál a nyolckörmös parafás mozgótárcsa a külső nagykosárhoz kapcsolódott, addig az új megoldásnál a parafás tárcsa a belső kosárhoz kapcsolódik. Ezen túlmenően a régi megoldás sima kiemelő lemezére is parafát ragasztottunk. A körmök kiverődésének megakadályozására a külső házon nyolc köröm helyett tizenkét köröm kapcsolódását tettük lehetővé, mivel a körmök és a ház kiverődése elsősorban a nagy kosárnál jelentkezett. A belső ház kapcsolódó hornyainak száma változatlan maradt.

A parafás mozgó tárcsa (külső köröm, 14 109/A sz.) helyett mozgó tárcsa parafa nélkül (12 körmös, 14 198 sz.); álló tárcsa (sima, belső körmös, 14 106 sz.) helyett álló tárcsa (parafával, belső körmös, 14 196 sz.). Kiemelő lemez parafa nélkül (14 112 sz.) helyett kiemelő lemez parafával (14 197 sz.).

A mozgótárcsa körömszám- és méretváltozás miatt az új tengelykapcsolóba nem szerelhető be. Az állótárcsa, amennyiben parafát ragasztunk rá, felhasználható az új tengelykapcsolóhoz, ugyancsak felhasználható parafa ragasztásával a kiemelő lemez is. A parafa surlódó betéteket epokittal fel lehet ragasztani, de ragasztás után méretre kell munkálni.

A súrlódó betétek anyaga csak összefüggő parafalemez lehet. A tömítések céljára gyártott, parafahulladékból ragasztott lemez nem alkalmazható.

A felsorolt változások, elsősorban a nyomaték csökkenése, lehetővé tették a rugóerő csökkentését is. Az összes nyomóerőt 120 kg-ról 80 kg-ra csökkentettük, ezzel a kiemeléshez szükséges kézi erő kedvezőbbé vált. A 14 128 sz. nyomórugó helyett a 14 220 sz. nyomórugót alkalmaztuk. Ez a nyomórugó értelemszerűen a régi tengelykapcsolóhoz nem használható fel.

Indító

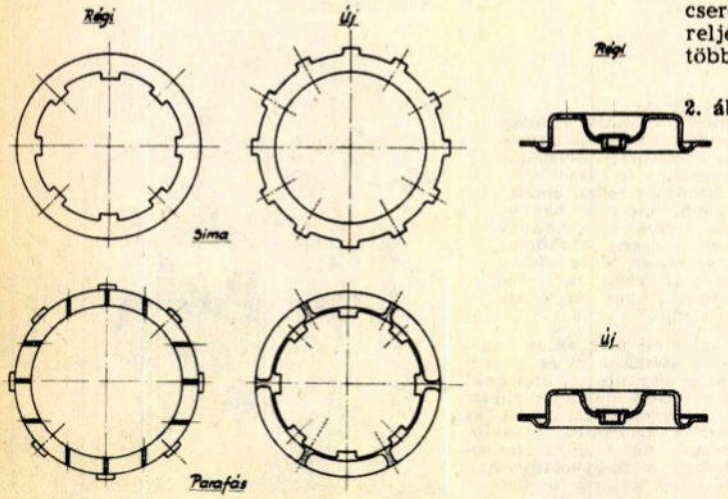
Előfordult néhány esetben az indítószerkezet **(3. ábra)** meghibásodása. Ennek kiküszöbölésére az indító fogasív $z = 21$ (14 311 sz.) helyett az indító fogasív $z = 16$-ot (14 341 sz.) alkalmazzuk. Ennél az alkatrésznél megváltozott egyrészt a fogszám, másrészt a fogazás modulja 2-ről 2,5-re, és a régi típusnál alkalmazott ékes felerősítés helyett a fogasívet az indítótengelyre felhegesztjük.

Változik a kapcsoló fogasív $z = 28$ (14 159 sz.) is, $z = 23$ fogúra (14 318 sz.). A fogazás modulja 2 helyett 2,5.

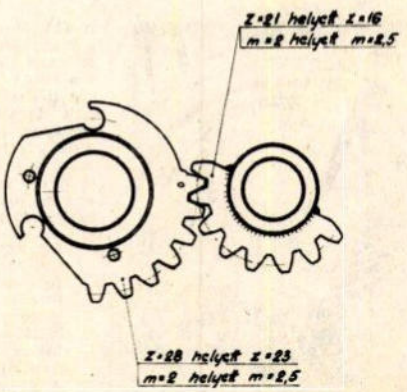
Az indító fogasív és a kapcsoló fogasív tehát csak párban cserélhető, a fogszám és a modul változása miatt. Az új indítószerkezet azonban a régi motorba beszerelhető.

A felsorolt változások jelentős mértékben módosítják a P20 motor konstrukcióját, azonban a motor kezelhetőségét megkönnyítik, üzembiztonságát fokozzák. A Motorkerékpárgyár a régebbi típusú P20 motorral rendelkező motorosok részére természetesen biztosítja a szükséges régi alkatrészeket.

Javasoljuk azonban, hogy ahol lehetséges, alkatrészcsere esetén még akkor is az új típus alkatrészeit szereljék be, ha a kapcsolódó alkatrészek megvásárlása többletköltséget jelent.



2. ábra



3. ábra

KÖZEL AZ ÉLMEZŐNYHÖZ



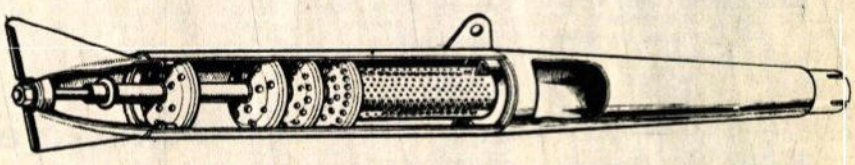
Valahol a félmezőny táján helyezkedik el a magyar motor ebben a nemzetközi választékban, ha a teljesítményt vesszük figyelembe, és az első harmad végét foglalja el a fajlagos súly mutatószámainak oszlopában.
Az is kiderül e táblázatból, hogy a már nagyobb hengerűrtartalmú kategóriához tartozó motorok között is mind jobban hódít a kétütem, valamint a dupla hengerszám. Nagyon megemelkedett a motorok fordulatszáma (amely szoros függvénye a mind jobban növekvő teljesítménynek) és a táblázatban nem szereplő sűrítési viszony.
A lóerő/fordulat oszlopban sorakozó számok között nincsen semmi szégyenkeznivalója a P350-nek, amelyet a csepeli kollektíva aránylag rövid idő alatt teremtett meg.
A hazai piacon igen jelentős érdeklődési hullámot váltott ki ez a 350 kcm-es motor. Ámde még akkor sem lenne gazdaságos a gyártása, ha ennek többszöröse lenne a tényleges vevő. Tudott dolog, hogy csak akkor szabad egy régi vagy új modellt sorozatban gyártani, ha ennek mennyisége elér egy bizonyos számot. Ellenkező esetben veszteséggel dolgozik a gyár.
Ettől függetlenül büszkék lehetünk a csepeli konstrukciós gárdánkra.

Gyártmány	Furat-löket	Munka-módszer	Hengerszám	Henger-űrtartalom	LE/fordulat	Fajlagos telj. LE/liter	Porlasztó torokméret	Seb.-v. fokoz.	Legnagyobb sebesség	Önsúly	Fajlagos súly kg/LE
Aermacchi	74×80	4ü	1	344	29/7500	84	1×30	5	160	140	4,8
Ducati Mark 3	76×75	4ü	1	340	/8000		1×29	5	145	128	
Harley-Davidson Sprint ERS 350	74×80	4ü	1	344	25/	72,5	1×27	4	160	140	5,6
Honda CB 350	64×50,6	4ü	2	325	33/9500	102	2×32	5	165	170	5,2
IZS Jupiter	62×58	2ü	2	347	19/5500	55	1×28	4	110	158	8,3
Jawa 350	58×65	2ü	2	344	18/5250	52,5	1×26	4	125	140	7,8
Jawa California	58×65	2ü	2	344	25/5500	73	1×26	4	135	145	5,8
Kawasaki A7	62×56	2ü	2	338	42/8000	124	2×	5	175	149	3,6
Kawasaki S2	53×52,3	2ü	3	346	45/8000	130	3×24	5	175	150	3,4
MV Agusta GT	63×56	4ü	2	349	32/7600	92	2×26	5	155	149	4,7
Suzuki T Rebel	61×54	2ü	2	315	40/7500	127	2×32	6	165	150	3,8
Triumph (BSA) Bandit	63×56	4ü	2	349	34/9000	97,5	2×26	5		157	4,6
Yamaha R5	64×54	2ü	2	347	36/7000	104	2×28	5	170	140	3,9
P 350	62×54	2ü	2	324	32/7500	98,8	2×28	5	140	148	4,6

Gondoljon a másikra is

A motorosok idősebbje is megérti az Agostini-fiókákat, akik dagadó kebellel feszítenek a nyeregben vagy éppen hasalnak a tankon, és ebben az önkábulatban, Grand Prix-győztesnek illő fensőbbséggel tépnek az újkorában (úgy 1950 táján) sem szapora Dunuvián. De annál keservesebben fogadják gyalogjáró embertársaink (márpedig azok vannak lényegesen többen) a fentebb, testileg és lelkileg leírt fiatal motorost.
Miért?
Csak csupán egyért. A motorkerékpár (hogy szelíden fogalmazzunk) agresszív hangjáért. Ifjú barátunk, akinek jogosítványán még alig száradt meg az aláírás, az általa elképzelt száguldás örömmámorában érzi magát. Hogyan? Kérdezi az olvasó, hiszen az öreg csotrogány aggkori gyengeségben szenved, hát akkor mitől érzi a „versenyző-csemete" a régente szélvészhez hasonlított sebességet?
Attól, hogy a szegény motor kipufogódobját „kibelezi". Amitől az ugyan semmivel sem lesz gyorsabb, csupán kellemetlen hangerőben gyarapodik, és ez a durranás-többlet adja fiatal — és éppen ezért neveletlen — motorosunknak a száguldás csalfa érzetét.
Arról most ne is essék szó, hogy ezzel az értelmetlen önámítással nemcsak az egyetemleges motoros társadalomnak tesz nagyon rossz szolgálatot, hanem saját pénztárcájának sem igaz barátja, mert motorjának eredeti konstrukciójánál figyelembe vették a hangtompító-rendszer fojtási hatását, amelyet azért nem tanácsos megváltoztatni, mert ez károsan befolyásolhatja a mozgó, forgó motoralkatrészek élettartamát.

Ha tudnák ezek a motoros-süvölvények, hogy milyen sok munka, fejtörés, kísérletezés van egy ilyen kétütemű motor kipufogódobjának megalkotása mögött, bizonyára nem próbálnák azt, az ismert brutalitással „módosítani".





Egy svéd motoros 2500 km-t hajtott le, hogy ő is részese lehessen az 1956 óta rendszeresen megrendezett „Elefánttalálkozónak". Akkor 35 Zündappos jött össze, most több mint tízezer motorkerékpár, vagy 25 000 ember, öreg és fiatal találkozott a Nürburgringen



Az autósok becsületrendje

A „BALESETMENTES KÖZLEKEDÉSÉRT" JELVÉNY

Az idén is kiosztják a magánautósoknak a *„Balesetmentes közlekedésért"* jelvényt és oklevelet. Mint már többször megírtuk, a közlekedés- és postaügyi miniszter 13/1960. számú utasítása az adományozás jogát az Autóklubra ruházta.

Emlékeztetőül ezúttal is megismételjük az utasítás kivonatos szövegét:

„Értékelve a magánautósok széles tömegének a balesetmentes közlekedés érdekében kifejtett törekvését, a hivatásos gépkocsivezetőkhöz hasonlóan jutalmazni kívánom azokat a személyeket is, akik a saját tulajdonukban levő gépkocsit maguk vezetik (magánautósok), és huzamosabb ideje balesetmentesen közlekednek. Az elért eredmények jutalmazására a magánautósok részére is »Balesetmentes közlekedésért« elnevezésű emlékérmet rendszeresítek. Az emlékérem négy fokozatban készül. Csak annak adományozható, aki igazolja, hogy:

a) *vezetői igazolvánnyal és autóval öt évnél hosszabb idő óta rendelkezik, és azt maga vezeti;*

b) *saját hibájából közúti balesetet nem okozott, és megvan az 1. sz. ellenőrzőlapja;*

c) *a rendőrség által tartott Kresz-előadásokon rendszeresen részt vesz.*

A IV. fokozat eléréséhez 5 évi, a III. fokozathoz 10 évi, a II. fokozathoz 15 évi, az I. fokozathoz 25 évi balesetmentes közlekedés igazolása szükséges.

Az emlékérmet évente a Magyar Autóklub adja át, és azt a jutalmazottak kocsijuk elejére szerelhetik fel."

Az érdekeltek az igényléshez szükséges kérdőívet személyesen, írásban, vagy telefonon kérhetik: Budapesten az Autóklub Szervezési Osztályán (VI., Nagymező u. 20. Telefon: 118-835), vidéken az Autóklub helyi szervezeteinél. A vidéken átvett kérdőíveket április 15-ig kell visszaküldeni az illetékes szervezethez. A budapestiek azonban március 15-ig juttassák vissza a kérdőívet a Szervezési Osztályra.

A budapesti kérelmeknél ugyanis a rendőrségi láttamozást nem kell egyénileg kérni, ezt a kérések összegyűjtése után az Autóklub együttesen intézi.

Az igényjogosultság megállapítása után a kérelmezők az Autóklubtól írásban értesítést kapnak, hogy a kitüntetéseket hol és mikor vehetik át.

Az autós főiskola várja hallgatóit!

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola Gépjárműközlekedési tagozatán, a volt Felsőfokú Gépjárműközlekedési Technikumban — X., Újhegyi út 14. sz. alatt — az oktatás nappali és levelező tagozaton egyaránt folyik, s az intézmény várja a tanulni vágyó fiatalokat. A nappali tagozaton három, a levelezőn négy év a képzési idő. A végzett hallgatók üzemmérnöki oklevelet kapnak.

AZ AUTÓGÉPÉSZ SZAKON végzettek a következő munkakör betöltésére kapnak képesítést:

1. Autóközlekedési és Autójavító Vállalatoknál: műszaki ügyintéző (pl. technológusi, termelésirányítási stb.), középszintű vezetői (főművezetői, üzemvezetői, járműfenntartási, osztályvezetői) munkakörökben.

Meghatározott gyakorlati idő után lehetőség nyílik arra is, hogy felsőszintű vezetői (üzem- és gyáregységvezetői, főmérnöki, műszaki osztályvezetői) munkakört töltsenek be az itt végzettek.

2. Közép- és felsőszintű irányító szerveknél gépjármű-műszaki intéző, valamint meghatározott gyakorlati idő után és megfelelő rátermettség alapján felsőszintű vezetői munkakörök betöltésére is lehetőséget ad a főiskola elvégzése.

3. A szakon végzett hallgatók középfokú gépjárműközlekedési oktatási intézményekben műszaki tárgyakat oktató munkakör betöltésére is képesítést nyerhetnek.

A GÉPJÁRMŰ-ÜZEMI SZAKON végzett hallgatók gépjárműközlekedési vállalatoknál, üzemeknél, gyáraknál, kereskedelmi vállalatoknál, szállítási, anyaggazdálkodási és áruforgalmi osztályoknál:

a) forgalmi és kereskedelmi ügyintézői, központi előadói;

b) középszintű vezető (csoportvezető, főmérnök-vezető, forgalomvezető, vállalati szállítási osztályvezető stb.) munkakörök betöltésére kapnak képesítést;

c) meghatározott gyakorlati idő után, a rátermettség és a személyi adottságok figyelembevételével felsőszintű vezetői (osztályvezetői, szakosztályvezetői, üzemegységvezetői) munkakörök betöltésére is nyílik lehetőség.

A nappali tagozatra jelentkezők abban a középiskolában (gimnáziumban, szakközépiskolában) kérjenek felvételi jelentkezési lapot, ahol éretségit tesznek, vagy az utóbbi két éven belül tettek. A levelező tagozatra jelentkezők az üzemi oktatási felelősön keresztül, az üzemvezetőség javaslatával kérhetik felvételüket.

A jelentkezési határidők: a nappali tagozatnál március 15, a levelező tagozatnál május 15.

A részletes feltételeket a Művelődésügyi Minisztérium kiadásában márciusban megjelenő Felsőoktatási Tájékoztató tartalmazza. Ebben a füzetben a felvételre vonatkozó tudnivalókon kívül a felvételi vizsga anyaga is megtalálható. A Tájékoztatót a könyvesboltokban lehet majd beszerezni.

A felvételi vizsga tárgyai: matematika és fizika — mindkettőből írásbeli és szóbeli.

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola Gépjárműközlekedési Tagozata a vidéki hallgatók elhelyezésére 120 személyes diákotthont is tart fenn.

És végül: mindkét szakon „hivatásos" — gépjárművezetői — jogosítványt, illetve képesítést is kapnak a nappali tagozatos hallgatók.

Fokozza erőfeszítéseit az FKBT

A közúti forgalom biztonságának alakulását tükröző öt év — 1966—1970 — statisztikája alapján figyelmeztető adat: 99 145 közlekedési balesetnél történt személyi sérülés és 105 742 esetben keletkezett anyagi kár. A balesetek időpontjától számított 30 napon belül 6416 személy halt meg, az összes sérültek száma 127 655. Tehát öt év alatt az ország lakosságának 1,3 százalékát érte baleset a közutakon. Az anyagi kár öt év alatt mintegy 530 millió forint. A balesetet szenvedettek kiesése a munkából, valamint a kórházi költségek, a táppénz stb. öt év alatt 11—13 milliárd forint terhet hárított a népgazdaságra.

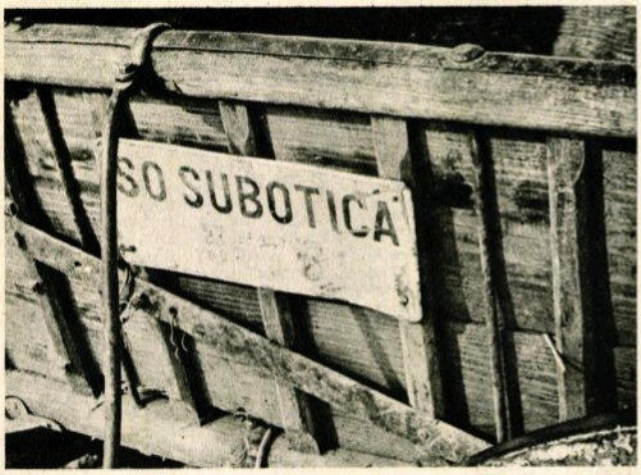
Tudvalevő, hogy a közúti közlekedés három fő tényezője — a gépjármű, a közlekedési morál, valamint az úthálózat — közül a gépjárműállomány fejlődött a leggyorsabban. Az úthálózat javulása a harmadik ötéves terv időszakában a jelentős ráfordítások ellenére (öt év alatt 930 km új út épült és 2200—2300 km utat korszerűsítettek) elmaradt a forgalom követelményei mögött.

A legnagyobb gondot azonban — a gépjárművezető-képzés színvonalának jelentős emelése ellenére — a volán mellett ülők felelőtlensége okozza. Még nem vált általánossá az a felismerés, hogy a gépjármű „veszélyes üzem", s a közlekedés szabályainak bármilyen egyszerű megszegése is súlyos következményekkel járhat. Budapesten 1966—1970 között a közlekedési balesetek száma 41,8 százalékkal nőtt. Kisebb mértékben, mint vidéken, ahol az említett időszakban jóval több volt a súlyos baleset, mint a fővárosban. Tavaly Budapesten az összes balesetek 3,3 százaléka okozott halált és 26,7 százaléka volt súlyos, ugyanakkor vidéken a balesetet szenvedőknek 6,3 százaléka vesztette életét és 41,9 százaléka sérült meg súlyosan.

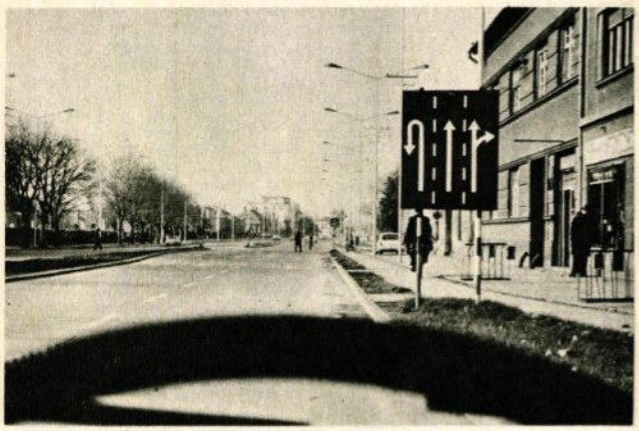
Az FKBT január 28-án megtartott tanácsülésén szőnyegre került nagyon sok téma között végeredményben mindenki közös nevezőre jutott abban: ahhoz, hogy a közlekedésünket mennél kevesebb balesettel tudjuk lebonyolítani, társadalmi összefogásra van szükség. És ezen belül is mindenkinek egyéni magatartásával kell hozzájárulnia Budapest — és az egész ország — biztonságosabb közlekedéséhez.

JUHÁSZ ANDOR autómérnök:

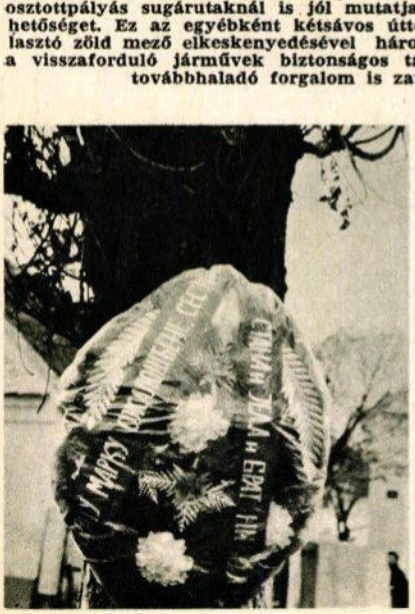
MOZAIKOK JUGOSZLÁVIÁBÓL



Mindjárt a határt átlépve találkoztunk Szabadkáról jövő lovaskocsikkal. Nagyon meglepő volt, hogy a lovaskocsikon is „szabályos" rendszámtáblákat láttunk, méghozzá igen korszerű — a mi gépkocsijaink számára is követésre méltó — formában: a tábla nemcsak a jármű sorszámát, hanem tartózkodási helyének közigazgatási központját is mutatja . . .



A visszafordulás már a széles utakon is gondot okoz. Novi-Sadban láttuk ezt a nagyon világos útbaigazító táblát, ami az osztottpályás sugárutaknál is jól mutatja a visszafordulási lehetőséget. Ez az egyébként kétsávos úttest a két irányt elválasztó zöld mező elkeskenyedésével háromsávossá bővül, így a visszafordulók járművek biztonságos tájékozódása mellett a továbbhaladó forgalom is zavarmentes



Az általában jó minőségű, széles utakon kellemesen autózóknak néha szívszorongató látványban van részük. Az utastér elcsendesedik, összeszorul a torkuk, és kicsit enyhébb lesz a gázpedál nyomása, amikor egy-egy útszéli fán friss virágból font hatalmas koszorút pillantanak meg. Nem tudom, van-e meggyőzőbb, vagy hatásosabb intés a közlekedési szabályok megtartására, az óvatosságra, mint e koszorúk megpillantása, melyek egy-egy ott bekövetkezett egyéni tragédia figyelmeztető jelképei . . .



Belgrádban a „gyors közlekedés" igényéből már maga a közlekedés is eredménynek számít, a gyorsat kívánni sem érdemes. Hiszen azt sok helyen nemcsak a forgalom, hanem a sebességkorlátozások is lehetetlenné teszik. Íme, egy kiegészítő lámpa a zöld fény mellett: szabad az út, de csak 50 km/ó sebességgel. Van olyan lámpa is, amelyben a 40-es szám ég!



Ha valakinek sikerül mégis eljutni, ahová akart, jön az újabb probléma: a parkolás. A járdák szerencsére sok helyen elég szélesek, így adódik a lehetőség a felállásra. Néha már nem is egy sorban, hanem egymás mögött is. Míg végül a járda egy része is az autóké lesz és a gyalogosok kabátjuk egyik oldalával az autókat súrolják, másik oldalon válluk a szembejövőbe vagy a falnak ütközik. És ezt mindenki természetesnek találja . . .

Házak alatt vezet át ez a belgrádi alagút, melyet a különleges világítás bemutatására fényképeztünk le. A belépésnél erős, ötsávos fénykígyó teremt átmenetet a külső, nappali fény után, majd a szem adaptálására támaszkodva fokozatosan csökken a világítótestek száma. A kilépési szakasz előtt újra növekszik a fénymennyiség, ami fokozatosan felkészíti a szemet a várható erős, külső, nappali fényre. Biztonságos, figyelmes megoldás!



A jogosítványok érvényességéről és a gépjárművek átírásáról

Különösen időszerű témákról kértünk részletes tájékoztatást a BRFK Közlekedésrendészetén dr. Buncsák László r. alezredestől, a Forgalomszervezési Osztály vezetőjétől, valamint Holicza István és Lovász Imre r. őrnagy alosztályvezetőktől. Kérdéseinket lényegében az olvasóink által felvetett témák alapján állítottuk össze.

Hát igen, immár eljött az ideje anank, hogy a régi jogosítványokat kicseréljük. Mit értünk régi jogosítványon? Talán nem mindenki tudja, hogy az úgynevezett rózsaszínű, tehát új mintájú jogosítványok mellett még szép számmal forgalomban vannak a valóban régi, kemény kötésű barna (hivatásos) és szürke (magánvezetői) jogosítványok is. Ezeknek a régi jogosítványoknak az érvényességi ideje jár le 1972. december 31-én, ami azt jelenti, hogy azokat eddig az időpontig ki kell, illetve ki lehet cserélni.

De csak az 1959. augusztus 1-től kiadott barna és szürke színű jogosítványok tulajdonosai élhetnek ezzel a lehetőséggel! Az ennél régebbi jogosítványok ugyanis — amelyeknek egyébként a borítója is eltér az előbb említettekétől — ma már minden szempontból érvénytelenek.

A nyilvántartás szerint Budapesten mintegy 60 ezer személynek kell a kicserélésre jelentkeznie. Hogy ez ne történjék egyszerre, „csere-jelentkezőlapokat" rendszeresítettek, amelyeket rövidesen a kerületi Rendőrkapitányságon is kiadnak. Ezeket az állandó vagy ideiglenes budapesti lakással rendelkezők, továbbá a tartósan itt dolgozók jelenleg a Közlekedésrendészeten (IX., Nádasdy u. 1—3.) kérhetik. A jelentkezések sorrendjében a Közlekedésrendészet értesítést küld majd az érdekelteknek, és megjelöli az időpontot, amikor a jogosítványukat 20 forint okmánybélyeg ellenében az európai egyezménynek megfelelő (rózsaszínű) jogosítványra azonnal kicserélik.

A Pest megyei lakosok, illetve dolgozók régi jogosítványát a Pest megyei Rendőrfőkapitányságon (VI., Aradi u. 21/23 alatt) cserélik ki.

Természetesen a Közlekedésrendészet továbbra is soron kívül kicseréli mindazok régi mintájú jogosítványát újra, akik külföldre utaznak.

Mikor kell a „fehér nemzetközi jogosítványt" kiváltani? Ha nem európai országba utazunk, illetve európai utazásunk során Albániát érintjük. Albánia ugyanis még nem csatlakozott az európai egyezményhez. A „fehér nemzetközit" is a Közlekedésrendészet adja ki, azonban felhívják az érdekeltek figyelmét, hogy ne az utolsó pillanatban jelentkezzenek. Egy űrlapot kell kitölteni, mellékelve 20 Ft-os okmánybélyeget és egy 35×45 mm-es fényképet. A kész nemzetközi engedélyt ennek alapján rövid időn belül postán megküldik.

Sok autós-motoros jogosítványát vonták be valamilyen okból egy évre, vagy annál is hosszabb időre. Ilyen esetekben — mint a Kresz előírja — csak újabb gépjárművezetői vizsga letétele után adják vissza a jogosítványt. A tanfolyamot nem kell megismételniök, azonban célszerű, ha a vizsgára jelentkezéssel egyidejűleg gyakorló órákra is kérnek lehetőséget az Autóközlekedési Tanintézet illetékes iskoláján.

Sokan kérdezik: ha valakinek mondjuk egy évre bevonják a jogosítványát, honnan számít az egy év? A kérdés 1972. január 1-től rendeződött. Ettől az időponttól az egy évbe beleszámít az az idő is, ami a jogerős bírói ítéletet megelőzte, tehát amelyik naptól bevonták a jogosítványt.

De itt hívjuk fel a figyelmet arra, hogy 1972. január 1. előtt nem ez volt a helyzet. Akkor csak a jogerős bírói ítélet keltétől számolták a jogosítvány visszavonásának idejét.

Érdemes megemlíteni, hogy mindenkinek saját magának kell számon tartania azt az időpontot, amikor a bevont jogosítványért a Közlekedésrendészeten meg kell jelennie. Erről értesítést senkinek nem küldenek.

Más a helyzet viszont a bevont Ellenőrzőlapok esetében: ezeket a határidő letelte után mindenkinek külön kérés nélkül is visszaküldik.

Előfordulhat az is, hogy valakinek valamilyen ügyből kifolyólag a rendőrség a helyszínen bevonja a jogosítványát (ehhez természetesen joga van), de később, miután a tárgyalás megtörtént, az ítélet nem terjed ki a jogosítvány bevonására is. Ilyenkor természetesen jogosan kérhetik vissza a jogosítványt a rendőrségtől. Vissza is adják, de csak a jogerős bírói ítélet felmutatása ellenében!

Sokan térnek haza külföldről, vagy éppen külföldi állampolgár vállal hazánkban tartós munkabeosztást a külföldön megszerzett jogosítvánnyal. Hogyan érvényesíthetik az ilyen vezetői engedélyeket?

Először is, ha ez a jogosítvány megfelel az európai egyezmény előírásainak (mint például a nálunk is használatos új mintájú — rózsaszínű — jogosítvány), akkor az ilyen vezetői engedélyt 20 Ft illeték és egy 35×45 mm-es fotó ellenében a Közlekedésrendészet azonnal kicseréli. De ha a szóban forgó vezetői engedély nem felel meg az európai egyezményben foglalt előírásoknak, akkor a magánvezetőknek csak Kresz-vizsgát, „hivatásos" jogosítványtulajdonosoknak viszont (jóllehet tanfolyammentesen) teljesen új vizsgát kell tenni Kreszből, műszaki elméletből és gyakorlati vezetésből egyaránt. Ebben az esetben az eredeti külföldi jogosítványról a hivatalos Fordítóiroda (Bp. VII., Damjanich u. 12.) által készített fordítást is csatolni kell a Közlekedésrendészeten benyújtott kérelemhez. Külön felhívjuk a figyelmet arra, hogy az ilyen külföldi jogosítványokat egy éven belül mindenkinek ki kell cseréltetnie. Könnyítést jelent azonban, hogy amíg a jogosítványcsere le nem bonyolódik, a Közlekedésrendészet külön kérésre — az eredeti jogosítvány és hivatalos fordítása ellenében — ideiglenes vezetői engedélyt állít ki.

Nagyon sokan megfeledkeznek arról, hogy a vezetői engedélyben szereplő orvosi bejegyzés időpontját figyelemmel kísérjék! Nem egy autóstól-motorostól vonták be a jogosítványt az ellenőrzés során csupán azért, mert „elfelejtették", hogy az orvosi vizsgát a határidő lejárta előtt meg kellett volna újítani. Ha ezt pótoljuk, a vezetői engedélyünket természetesen újra visszakapjuk, de lényegesen több utánjárással, mintha egyszerűen csak az időszerűvé vált orvosi vizsgálatra jelentkeztünk volna.

A gépjármű-adásvételek intézése nagyon sok felesleges munkát is okoz a Közlekedésrendészetnek. Nem ritka, hogy a Nádasdy utcai ideiglenes épületben egy-egy fogadónapon 1200—1300-an is jönnek az átírással kapcsolatos ügyeik intézésére. Van olyan adásvételi ügylet, amelynek lebonyolításánál az eladón és a vevőn kívül az úgynevezett „szakértők" népes tábora is megjelenik. A tényleges munkát akadályozva és teljesen feleslegesen. Ezért a Közlekedésrendészet a gépjárműátírási kérelmekhez formanyomtatványokat bocsátott ki. Amennyiben ezt pontosan kitöltötték, és a szabályos adásvételi szerződést is csatolták, a gépjármű átírását egyetlen személy — aki lehet akár megbízott is — elintézheti.

A tapasztalat azt igazolja, hogy a gépjármű-adásvételi ügyleteket nagyon sokan — különböző megfontolások miatt — hanyagul intézik, és a Kresz ide vonatkozó rendelkezéseit (például hogy az átírásnak 48 órán belül meg kell történnie) figyelembe sem veszik. Sok olyan ügyet tartanak nyilván, amelynél az eredeti jármű már a negyedik vagy az ötödik kézben van, de a szabályos átírás elmulasztása miatt a jármű — az összes vele járó kötelezettségekkel és a felelősséggel együtt — az eredeti tulajdonos nevén szerepel. Éppen ezért elsősorban az eladónak érdeke — és egyben természetesen kötelessége is —, hogy az adásvételnél az átírást rendezze és ellenőrizze. Jelenleg a Közlekedésrendészeten mintegy 600—700 ilyen rendezetlen adásvételi ügylet és átírási kérelem tisztázása ad felesleges munkát. És nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy a sok egyéb velejáró kellemetlenség mellett az ilyen mulasztásért elég tekintélyes pénzbírságot (1000 Ft) is kivethetnek.

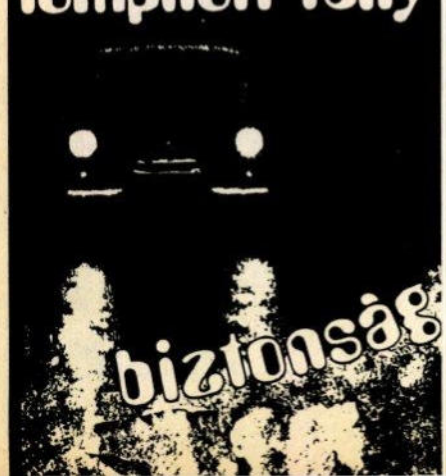
A forgalmi rendszámok kiadása és pótlása is külön téma. Érdemes kiemelni, hogy a gépjárműveket nem a rendőrség, hanem a KPM Autófelügyelet vizsgálja. Csak ez után kell a Közlekedésrendészetet felkeresni a forgalmi rendszám és a forgalmi engedély kiadása érdekében.

Más a helyzet azonban akkor, ha valakinek a járművén a rendszám tönkrement (esetleg baleset következtében), vagy elveszett. Ebben az esetben új rendszámot 90 Ft, illetve teherautóhoz 60 Ft ellenében újra kicserélik. Sokan ezzel a lehetőséggel is visszaélnek. A hanyagul elveszett rendszámtáblák körülményeit nem is említve (bár nagyon sok van ilyen) a rendszámtáblák csere-igénye, „elvesztése" gyakorta egészen naiv megfontolásokra vezethető vissza. Egyesek úgy vélik, hogy az elaggott automatuzsálem is megifjodik azzal, ha a régi rendszámot „elvesztik" róla, és újjal cserélik fel. És azt remélik, hogy az ősautónak az autóbörzén a friss rendszámmal nagyobb varázsa lesz. Naív dolog, hiszen a forgalmi engedély — amely az autót végigkíséri — megőriz minden jellemző adatot, tehát az első tulajdonost, az első rendszámot stb. És mindezt bejegyzik az „elveszett" helyett kiállítandó új forgalmi engedélybe is!...

A Közlekedésrendészeten mutattak nekünk egy szobát, amelynek polcain több ezer feleslegesen cserélt, illetve a gondatlanság miatt tönkrement rendszámtáblát őriznek. Roppant sok munkába kerül ezeknek a nyilvántartása, tárolása. De hát nemcsak a rendőrséget tehermentesítjük a feleslegesen időt rabló ténykedésektől, hanem a saját érdekeinket is védjük...

A. T.

TÖBB FÉNYT!



Ezt az érdekes plakátot Kudász Ferenc grafikus a következő megjegyzéssel küldte el hozzánk: „Mint lapjuk rendszeres olvasója, régóta figyelemmel kísérem azokat a cikkeket is, amelyekkel nagyon következetesen a tompított fényszóró használatának elterjesztéséért szálltak síkra. Én is úgy érzem, hogy ennek a fontosságára újra és újra fel kell hívni a figyelmet. Mindaddig, amíg helyes értelmezése általános gyakorlattá nem válik. Ezt a törekvésüket szeretném én is erősíteni e plakát-terv közreadásával."

Itt így közlekedjünk

A FERENC KÖRÚT—TŰZOLTÓ UTCA KERESZTEZŐDÉSE

A kedvező időjárás lehetőségeit kihasználva tovább folyik a jelzőlámpák építése. S akik a környéket gyakran járják, személyesen is tapasztalhatták, hogy közel a nemrégiben átadott Ferenc körút—Üllői úti kereszteződéshez, azzal összehangoltan immár működik a Tűzoltó utcai jelzőlámpaegység is.

Sokan felvetették: miért volt szükség arra, hogy ide, ebbe a nem is útkereszteződésbe, hanem csupán úttorkolatba jelzőlámpákat telepítettek. Túl sűrűn követik egymást a lámpák a Nagykörúton! . .

Nos, igen. Lehet, hogy valóban szokatlanul sűrűn találkozhatunk jelzőlámpás forgalomirányítással a Nagykörúton. De erre ma már óhatatlanul szükség van. Ha azt akarjuk, hogy zavartalanul haladjunk az összehangolt lámparendszerben, akkor nem maradhatnak szabályozatlan gyalogátkelőhelyek és frekventált útkereszteződések. Az ilyen „fehér foltok" ugyanis felborítanák a folyamatos forgalomáramlás ritmusát, és külön balesetveszélyes szituációkat teremtenének.

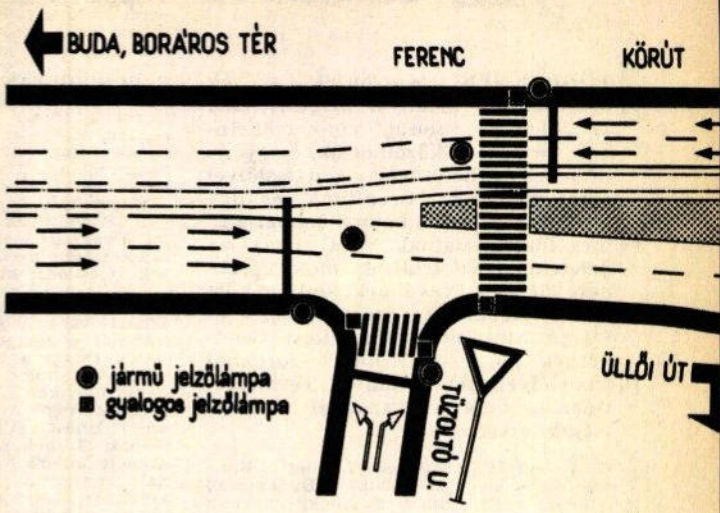
Ismeretes, hogy a Ferenc körúton (tehát a Nagykörút Boráros tér és Üllői út közötti szakaszán) a nagy teherbírású teherautók is közlekedhetnek sőt, a 4-es számú országos főútvonal irányából Budára haladóknak ez az ajánlott, átvezető útvonala. Így a teherforgalom csúcsidőszakában, vagyis a déli órákban, gyakorta adódik torlódás az Üllői útról a Ferenc körútra balra nagyívben kanyarodó irányban. A fürgébb, mozgékonyabb autóval ezt a „dugót" könnyen elkerülhetjük, ha a Nagyvárad tér felől érkezve, a Ferenc körúti kereszteződést megelőzően bekanyarodunk balra a Tűzoltó utcába, és ezen hajtunk ki a Nagykörútra.

A Tűzoltó utca jelenleg a Ferenc körút felé egyirányú, és az itteni torkolatából jobbra és balra egyaránt kikanyarodhatunk. A Tűzoltó utcai torkolat azonban csak szűken elegendő két kocsisor felállításához. Éppen ezért még időben úgy helyezkedjünk, hogy a torkolatban már a kanyarodási iránynak megfelelő sávban legyünk. Ebből az irányból a zöld jelzés idejét nem a járműforgalom mennyisége, hanem a Körutat keresztező gyalogosok átkeléséhez szükséges idő szabja meg. Csúcsforgalomban hasznos lehet ezt az időtöbbletet kihasználni, ugyanis itt még nem tapasztalható a torlódás.

A kereszteződés „T" alakja és a betorkolló utca egyirányú volta egyértelműen utal arra, hogy a Ferenc körúti irányokból csak egyenesen mehetünk tovább, irányonként két-két forgalmi sávon. A kereszteződésen az Üllői út felé túlhaladva találjuk a tájékoztató jelzést, hogy miként kanyarodhatunk a Kálvin tér irányába balra, természetesen közvetve jobbra kisíves kanyarodásokkal. A kereszteződésben működő kétfázisú jelzőlámpa fázisonként a következőképpen biztosítja irányonként a szabad utat:

Az elsőben: a Nagykörúton haladó járművek mindkét irányban, és a Tűzoltó utca torkolatában levő átkelőhelyen a gyalogosok mehetnek;

A másodikban: A Tűzoltó utcából jobbra és balra kanyarodhatnak a járművek, a gyalogosok pedig a Ferenc körúti átkelőn közlekedhetnek. Ez utóbbi, együttes mozgásból következik, hogy a jobbra kisívben kanyarodóknak ügyelniök kell az éppen átkelő gyalogosok elsőbbségére.



A FERENC KÖRÚT—TOMPA UTCA KERESZTEZŐDÉSE

Érdekes, hogy milyen nagyon sokan megszokták az aluljáró építése idejére kialakított terelő útvonalat; ugyanis a Bakáts tér irányából még mindig igen nagy a Tompa utca forgalma. Persze, ebben azért közrejátszhat az is, hogy a rendkívül forgalmas és mind „szűkebb" Boráros teret is sokan igyekeznek errefelé elkerülni.

A Tompa utcának a Bakáts tér felőli szakasza mindössze két forgalmi sávos. A bal oldali sávból csak balra a Ferenc körútra, a jobb oldaliból pedig egyenesen és jobbra kisívben mehetünk. Mindenképpen ajánlatos így helyezkedni, mert a két sávban várakozók nem egyidejűleg kapják a szabad jelzést. A balra kanyarodók zöld ideje hamarabb véget ér, mint a szomszédos sávé. Mégpedig azért, mert a balra kanyarodókat a szembeni úttestről a Ferenc körútra jobbra kisívben kanyarodók követik, s egyidejűleg nem kaphatnak szabad jelzést. Nagyon lényeges tehát, hogy a Bakáts tér felől a Tompa utcán kihajtók figyeljék a saját jelzőjüket, és csakis annak zöld színére induljanak el.

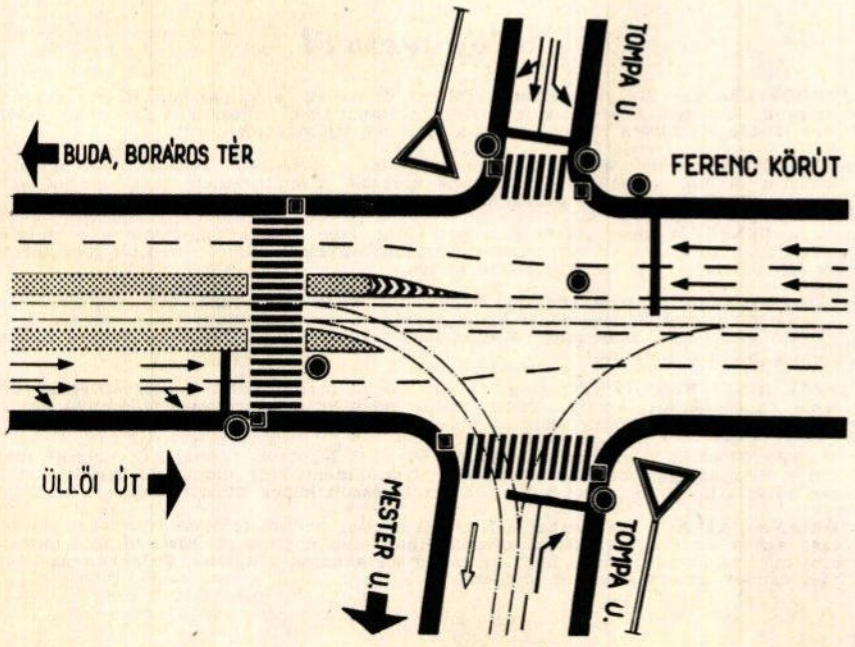
A balra kanyarodók itt nem találkoznak gyalogosokkal, mert azok számára a Ferenc körúton csak a Boráros tér felőli torkolatban van átkelőhely, mégpedig — a Tompa utcába kanyarodó villamosvágányok miatt — viszonylag távol a közvetlen kereszteződéstől. És éppen ezért ebben a körzetben arra számítanunk kell, hogy a távol kijelölt átkelőhelyet nagyon sok gyalogos figyelmen kívül hagyja, s a közelebb eső szabálytalan helyen, nemegyszer tilos jelzésben megy át az úttesten. Ennek a veszélyes szabályszegésnek mindenesetre elejét lehetne venni azzal, ha itt néhány méter lánckorlátot helyeznének el.

A Tompa utca másik torkolata kétirányú. Mint korábban említettük, innen a Körútra csak jobbra kisívben szabad kihajtani, a Körútról pedig csak jobbra kisívben szabad behajtani a Mester utca felől. Egyébként ennek az iránynak a követésével érhetjük el a Mester utcát is. A Ferenc körúti irányokból jelenleg tilos a balra kanyarodás. (Jóllehet szóba került, hogy az Üllői út felől megengedik a balra kanyarodást a Tompa utcába, de jelzéstechnikai problémák, és az ebből eredő balesetveszély miatt végül is erre mégsem kerülhetett sor.) A kereszteződésben levő jelzőlámpa fázisai az összehangolás miatt egymásba tolódtak, s ez különösen a Ferenc körúti irányban érezhető.

Az első fázisban kapnak szabad jelzést a járművek a Ferenc körúti irányokban, és a Tompa utcát keresztező gyalogosok (a jobbra kanyarodók ügyeljenek erre!);

A második fázisban a gyalogosok számára a Ferenc körúti átkelőhelyeknél nyílik szabad út. Ugyanekkor a járművek a Tompa utcából (a Bakáts tér felől) hajthatnak ki. Ügyeljünk arra, hogy a balra kanyarodók szabad jelzése hamarabb befejeződik, és ezt követően a Tompa utca másik torkolatából jöhetnek ki a járművek jobbra kisívben a Ferenc körútra.

A Nagykörúton közlekedő járművezetőknek ügyelniök kell a jelzőlámpák elhelyezési módjára. Általában a jobb oldali jelző vonalában kell a kereszteződés előtt megállni. A belső forgalmi sávok jelzőlámpáit konzolon, vagy sodronyon befüggesztve találjuk. Mégpedig a megállás helyétől (a helyzetjelző vonaltól) 5—15 méterrel előbbre, hogy a rálátásunk zavartalan legyen. És itt hívjuk fel ismét a figyelmet arra, hogy a megszokott forgalomirányító lámpák mellett vagy azok közelében látható fehér fénypontos világítótestek (holdfény-jelzők) csak a villamosforgalom irányítására szolgálnak, tehát azok jelzési képeit a gépjárművezetőknek nem kell figyelniök.



Az AM válaszol

TÖBBEKNEK. Köszönjük a sok hozzászólást, amellyel kiegészítették az „Álom és valóság" című cikkeinket. Örömmel közölhetjük, hogy az illetékes főhatóságok képviselőivel azóta többször összeültünk, és úgy áll a dolog: remélhetően hamarosan megoldást találnak arra, hogy az üzletekben vásárolt új motorkerékpárokat ne a vevőknek kelljen közlekedésbiztonsági szempontból levizsgáztatniuk. És könnyítést vezethetnek be a rendszámok, forgalmi engedélyek kiadásánál is. Természetesen a döntésről azonnal tájékoztatjuk olvasóinkat.

K. J. — PÉCS. Kifogásolja, hogy „Autósok könyvesboltja" csupán Budapesten létezik, pedig immár a vidéki nagyobb városokban is sok autós—motoros igényelne ilyen üzletet, ahol az őket különösen érdeklő könyveket árusítanák, és — a fővárosi kijelölt üzlethez hasonlóan — kedvezményeket is kaphatnának. Beszéltünk erről a Művelt Nép Könyvterjesztő Vállalattal. Mivel a könyvterjesztés új rendszere — amely a vidéki könyvárusítást immár egységes irányítás alá vette — ezt lehetővé teszi, igyekeznek megoldást találni e jogos kívánság teljesítésére.

IZING FERENC — TATA és **SÁNDOR IMRE — HÓDMEZŐVÁSÁRHELY.** A P350 még nem jutott túl a zsűrizésen, sorsa még bizonytalan. Amennyiben gyártásra érett lesz, akkor is legfeljebb 1973-ban kerülhet sor az árusítására. Ezek szerint az ára sincs megállapítva, de alig lesz drágább a P20-nál. A kérdezett P250 is csak abban az esetben látna napvilágot, ha a nagyobb testvérét is gyártanák, mert a P250 ennek vázába épített P20-as motorral készített jármű lenne.

SÁRRÉTUDVARI OLVASÓ. Régi, 350-es BMW motorkerékpárját, amelyet nagyon szeret, rövidesen műszaki vizsgára kell vinnie. De rossz a berúgó-fogaskereke (kilincskerék kilincscsel), s ha lenne valakinek ilyen alkatrésze, szívesen megvenné. Kérésének, íme, helyet adunk — de mit ér, ha elfelejtette megírni nevét és címét!

SIKLÓS BALINT — BUDAPEST. A Kresz 56. § (5) bekezdése valóban engedélyezi, hogy a gépjárművek a vasúti átjáróban előzhessenek emberi vagy állati erővel vont járművet és kerékpárt. A gépjárművet azonban sem a vasúti átjáróban, sem annak közvetlen közelében nem szabad előzni. A „közvetlen közelében" kifejezés azt jelenti, hogy az előzést az átjáró előtt csak akkor szabad elkezdeni, ha azt még az „Andráskereszt" előtt be tudjuk fejezni, mégpedig úgy, hogy a járművet szükség esetén még a vágányok előtt meg tudjuk állítani.

O. BÉLA — CEGLÉD. A vállalat köteles gondoskodni arról, hogy a kollektív szerződésből megfelelő helyeken megfelelő számú példány álljon a dolgozók rendelkezésére, hiszen csak így válik lehetővé, hogy az abban foglalt szabályokat mindenki megismerhesse és alkalmazhassa. A sokszorosított példányok egyikét minden egységnek számító munkahelyen (műhely, kirendeltség stb.) vagy ki kell függeszteni, vagy — ha erre nincs alkalmas hely — a szakszervezeti bizalminál vagy az egység vezetőjénél legyen az mindig megtekinthető.

PÁROS ZOLTÁN — SZÉKESFEHÉRVÁR. Tudomásunk szerint a Merkur az idén importál 128-as Fiatot, kisebb mennyiségben. Arról azonban még nincsen határozat, hogy ezt a típust hogyan lehet megrendelni. A Merkur a közeljövőben tartja szokásos év eleji sajtótájékoztatóját, amelyet lapunk is ismertetni kíván. Figyelje az AM következő számait, mert valószínűnek tartjuk, hogy a sajtótájékoztatón az Ön által felvetett kérdések is választ kapnak.

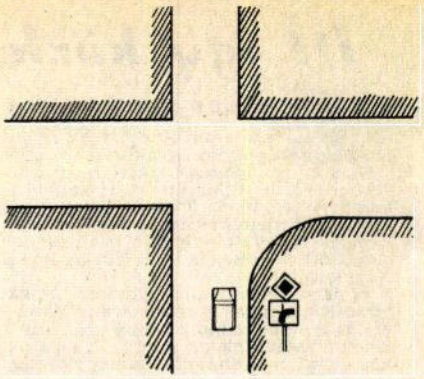
N. M. Panaszolja, hogy egy állami vállalattól vásárolt használt személyautó átírásánál a hengerűrtartalom után fizettették Önnel a kcm-enként 2,50 Ft illetéket, — holott lapunkban olvashatta, hogy ilyenkor a vételár 3%-át kell leróni. Mi nem tévedtünk. Az illetékekről szóló 11/1966. (VI. 29.) PM rendelet 43. §-ának (5) bekezdése írja elő: „Az erre kijelölt állami vállalattól vásárolt használt gépjármű, továbbá a segédmotorkerékpár tulajdonjogát igazoló okirat illetéke a vételár 3%-a." A Pénzügyminisztériumtól kapott tájékoztatás szerint ez minden állami vállalatra vonatkozik, amelyik engedélyt kapott arra, hogy akár a saját járművét is áruba bocsássa. Adjon be tehát fellebbezést a tanács pénzügyi osztályára.

TOMPA LÁSZLÓ — SZOLNOK. Köszönjük észrevételét. Lapunk más helyén is olvashat arról, hogy a bevont ellenőrzőlapok visszaadását most már nem kell kérelmezni, hanem azokat a bevonási időpont lejárta után a rendőrhatóság kérés nélkül is visszaküldi.

GODÓ JÓZSEF — BICSKE. A piros CK-betűs rendszámot az olyan külföldi állampolgárok kocsijai kapják, akik a diplomáciai testület tagjai ugyan, de nem tartoznak a külképviseletek vezetői közé. — A „Vám" feliratú rendszámtáblákat egyrészt a magyar állampolgárok vámköteles kocsijaira teszik fel, a vámügy elintézéséig, másrészt azok a külföldi állampolgárok kaphatják, akik hosszabb ideig tartózkodnak hazánkban.

ELVESZETT: 1. Budapesten a Szalay utca—Kossuth tér—Balassi utca—Dunapart útvonalon egy R—4 kocsira szabott sötétzöld orkán védőtakaró. Értesítést kér jutalom ellenében dr. Horváth János, V., Szalay u. 2. Tel.: 319-822. — 2. Január 7-én éjjel illetéktelenek elvittek a XIII., Fivér útról egy autó fölé emelt négerbarna összecsukható sátorgarázst. Aki tud róla, értesítse Kovács Ferenc mérnököt, XIII., Fivér út 8/a. Tel.: 209-137.

TALÁLJA KI...



Kancsar László olvasónk, Dabasról küldte be ezt a rajzot, amely fölött vitáznak egy kis gépkocsivezetői közösségben. A rajz a Budapestről Kecskemétre vezető 5-ös főútvonal egyik kereszteződését ábrázolja. A főútvonal itt jobbra kanyarodik, és az a kérdés: hogyan kell jelezni, ha útját valaki a különböző irányokban akarja folytatni? A március 6-ig beérkezett legjobban megindokolt válaszok beküldői között három jutalomkönyvet sorsolunk ki.

•

A 2-es számunkban közölt feladványra nagyon sok, túlnyomó részben helyes megfejtés érkezett. Olvasóink többsége idézte is a Kresz ide vonatkozó előírását, amely szerint, ha az éles, be nem látható útkanyarulatban és bukkanónál — amennyiben az útburkolatra záróvonal van felfestve és az előzés nem jár annak átlépésével, vagy annak érintésével — **az előzés végrehajtható.** Nagyon helyesen sokan utaltak arra is, hogy ebben az esetben — mivel lovaskocsi előzéséről van szó — külön ügyelni kell a megfelelő oldaltávolságra, mert a ló, vagy a lovak a kürtjelzéstől (amit ilyen esetben nem szabad elmulasztani!) esetleg megbokrosodhatnak. Ha tehát az autós ilyen esetben előre látja, hogy ilyen, vagy hasonlóan „szűk helyen" ijedező állattal vont fogatot kell megelőznie, bizony **jobban teszi, ha mindaddig mögötte baktat, amíg az előzést valóban biztonságosan és nem csupán a jogok szerint módjában áll végrehajtani.**

A jutalomkönyveket a sorsolás alapján **MEDOVARSZKI PÁL** (Újkígyós, Gyulai út 77.) — **POGÁNY JÚLIA** (Tapolca, Arany János u. 1.) és **JÁMBOR ISTVÁN** (Szentendre, Jobbágy út 3.) címére postázzuk.

Könyvekről

ERDŐS LÁSZLÓ: Kényszerleszállás (Móra). Nemcsak a kamaszkorúak — akiknek szánták —, hanem a felnőttek is szívesen olvashatják a fantasztikus történetet, amely egy időgép kis hibája révén felidézi a felnőttek ifjúságának korát...

MIČUNIČ: A csetnik vajda (Magvető). A groteszk történelmi regény egy jugoszláv kisváros lakóiban bemutatja a háborús korszak kisembereinek csetleseit-botlásait, akik a világégés közepette próbálják élni a maguk jelentéktelen életét.

K. J. BENEŠ: A piros pecsét (Európa). Egy szép, fiatal hegedűművésznő tövises életútjában Prága és az európai nagyvárosok művészeti életét ismerjük meg, árny- és fényoldalaival. Nemzetközi sikerű könyv.

KOVALOVSZKY MÁRTA: Bokros Birman (Corvina). Századunk nagy képzőművészgenerációjának egyik legérdekesebb egyénisége a nemrég elhunyt szobrász, akiről ez az első összefoglaló ismertetés. A 48 szoborról készült kép és a 14 grafika jól illusztrálja a művész életútját.

SZÁZ HÍRES REGÉNY (Táncsics). Új kiadásban, új művekkel is kiegészítve kaptuk kézbe az összállítást, amely a regények „meséjének" ismertetésével felkelti az érdeklődést maguknak a könyveknek az olvasásához.

ILLYÉS GYULA: Tiszták (Szépirodalmi). A költő legújabb drámájának szövege mellett a megírás körülményeit feltáró műhelytanulmányokat, feldolgozás-kísérleteket is tartalmaz a könyv, amelyet a bemutatókról készült képek illusztrálnak.

ORIANA FALLACI: Ha meghal a Nap (Kozmosz). Az ismert olasz riporternő látogatást tesz az amerikai űrhajózási központokban — és naplószerű írásában apjával vitázik: mi értelme van annak, hogy az ember elszakadjon a Földtől. Érdekes megvilágítást kapunk az autóskorszak jövőjéről is...

AUTÓKEREK DÍSZTÁRCSÁK
DÍSZKARIKÁK,
SPECIÁLIS KÉSZÍTÉSE MINDEN TÍPUSRA
Vidékre utánvéttel
MÉSZÁROS fémnyomó
Bp. VI., Csengery u. 66. Telefon 127-584

Shell

INTERAG RT
INTERSERVICE

TÖLTŐÁLLOMÁSAINKNÁL ÜZEMANYAG ÉJJEL-NAPPAL

SZERVIZEINK 6–22 óráig

Budapesten

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

INTERSHOP
XIII., Rajk L. u. 11.

Vidéken

Balatonfüred
Balatonszántód
Dunaföldvár
Miskolc
Pécs
Szeged
Veszprém

Hazánk örvendetesen fejlődő, növekvő gépkocsiállománya egyre szélesebb körű és egyre korszerűbb karbantartási és ellátási igényeket támaszt. A

SHELL INTERSERVICE

hálózat ezeknek az igényeknek kielégítését tűzte ki célul.

Ennek érdekében a

SHELL INTERSERVICE

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

SHELL INTERSERVICE

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

A szervizállomásokon kívül autóápolási cikkekkel, kenőanyagokkal, különleges felszerelési cikkekkel áll az autósok rendelkezésére az

INTERSHOP

amelynek bőséges áruválasztékát a világ minden tájáról importálják. Az

INTERSHOP-ban

megtalálható mindaz, amire az autósnak szüksége lehet, hogy gépkocsiját ápolja, karbantartsa, speciális felszerelésekkel elláthassa, egyéni jelleget adhasson neki.

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

SHELL INTERSERVICE

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

Sík- és palástköszörülés hengerfejek, hengerblokkok síkköszörülése
olajemelők és hidraulikák felújítása
RENNER gépműhely
Bp. VII., Nagydiófa u. 31. Tel.: 211-832

TRABANT-SPECIALISTA
MATTYASOVSZKY ALBERT
autószerelő-mester
Bp. XIV., Kőszeg utca 40.

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

Megrendeléseket az alábbi helyeken fogadunk el:

Belső-külső huzatok, ponyvák:
BUDAPEST XI., BARTÓK BÉLA ÚT 115.
TELEFON: 665-194

Kárpitozás, kárpittisztítás:
BUDAÖRS, BUDAPESTI ÚT 24.
TELEFON: 662-733

Központ:
PEST MEGYEI SZOLGÁLTATÓ ÉS CSOMAGOLÓ VÁLLALAT
Budapest XII., Kékgolyó u. 6. sz.
telefon: 153-689



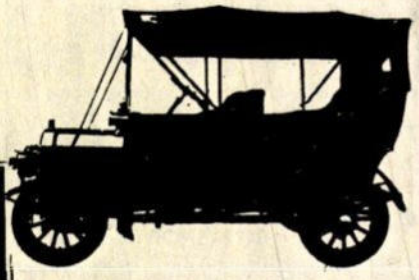
Összes keleti és nyugati
AUTÓLENGÉSCSILLAPÍTÓK
teljes felújítása
gyors cserével!
Garanciával!
Vidékre utánvéttel
KERÉKEGYENSÚLYOZÁS
legmodernebb műszerrel
DÍJTALAN BEVIZSGÁLÁS
„BÁRDI AUTÓTECHNIKA"
A SZAKMA MESTERE
Bp. VI., Szondi u. 15.
Telefon: 329-449

LENGÉSCSILLAPÍTÓK
Skoda Octavia
Opel Rekord
Simca, Fiat
Wartburg
Trabant
Moszkvics stb.
javítása jótállással
HORVÁTH L.
Budapest IX., Telepy u. 2/c.
(Hámán Kató út sarok)
Telefon: 144-513

Elektromos és mechanikus elven működő
autóműszerek javítását
jótállással, rövid határidőre vállaljuk.
BUDAPEST XIII., Pozsonyi út 30.
Tel.: 494-395.
PÉCS I., Zsolnay V. út 44.

ÓRÁSOK SZÖVETKEZETE

HASZNÁLT SZEMÉLYAUTÓK



MERKUR

VÉTELE ELADÁSA

BIZOMÁNYI ÉRTÉKESÍTÉSE
a
MERKUR SZEMÉLYGÉPKOCSI ÉRTÉKESÍTŐ VÁLLALAT telepein:

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

Személyautók

MOSÁSA
ÉJJEL–NAPPAL

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

A TÉLI IDÉNYBEN IS ÉJJEL–NAPPAL MŰKÖDIK!

Telefonja: 295-695

AFIT II. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT
Központi Vevőszolgálata:
205-944

AFIT

Autótulajdonosok, figyelem!



TRABANT FŰTÉSJAVÍTÓ

A Trabant gépkocsik belső fűtésének fokozására kiváló eredménnyel alkalmazható; mind a három típusba beszerezhető

TOPAREX AUTÓRIASZTÓ

gépkocsilopások ellen kitűnő

SPOLANA és GLOBO

autóápolószerek

CSEPEL mintaterem

Keresse fel a
CSEPEL MINTATERMET: Budapest VI., Bajcsy-Zs. út 59.

Bemutatjuk: BALATONI MIHÁLYT



Amikor 1953-ban elszerződött autószerelő iparitanulónak, az atlétika, pontosabban a hosszútávfutás vonzotta, és ki is elégítette sportolási igényét... Miután apja, az egykori kovácsból átképzett gépkocsivezető, megszerettette vele az autót, nincsen abban semmi különös, ha a Misi egyre hevesebben kereste a kapcsolatot a benzinszagú járművekkel.

Még kezdő inas volt 1954-ben, amikor a Mátyásföldi Javítóműhelyben biztos kézzel, de még dobogó szívvel kormányozta a húzásra-tolásra szolgáló elefántnyi Weapont. A szívdobogást az okozta, hogy a műhelyfőnök engedélye nélkül ült a volánnál. Amint elérte a korhatárt, eredményesen levizsgázott autóvezetésből. Ez 1958-ban történt, amikor még a Vörös Meteorban atletizált. Aztán jóval később, kereken egy évtizeddel ezután, mint szervizmester dolgozott a Dévai utcai javítóban, a Pados mesternél, akihez szívesen hozták kocsijukat a sportolók.

— Itt kezdődött... Egyszercsak a fülemben volt a bogár, amelyik azt zúgta, hogy próbáljam meg a versenyzést. Akkor volt már egy MB Skodám, amellyel az előző évben ügyességi versenyeket nyertem. Csakhogy ifjú nejem nem akart a bogárról tudomást venni. Némi vita után beneveztem a Cordatic versenyzőjeként a Mecsek Kupára, és a célban csak Kesjár, az NSU-val, és Ferjáncz a Skodájával tudott a kategóriában megelőzni. Erre az eredményre még álmomban sem mertem volna gondolni. Mondanom sem kell, hogy otthon is szellővé szelídült az ellenállás. Aztán a Rába Kupa következett. Ezen ismertem meg a versenyzők legkeservesebb lelkibánatát. Kedvező pozícióban voltunk, amikor leszakadt a motorom hajtókarja. Az első versenyidény végére kategória-negyedikek lettünk.

Azóta minden évben, azaz eddig háromszor nyertük el Sándor Pistával és a Skodával a kategóriabajnok címét.

Hogy mennyi kemény munka, izgalom, lemondás, fáradozás van a három bajnoki serleg mögött, azt hosszú lenne elmondani. Csak egy példát. Pista távollétében alkalmi versenyzőtársam elnézte az 1969-es Cordatic Rallye útvonallapját, és a sötét éjszakában az egyik kanyar előtt ellenkező irányt mondott. Csodával határos módon, a négyméteres zuhanás után épségben másztunk ki a felborult és összetört Skodámból. A versenynek már lőttek, de nyakunkon volt a München—Wien—Budapest Rallye. És lám, a család gyorsan összeadta a pénzt, és időre elkészült a kocsi. Rohantunk ki Ausztriába edzeni, ahol a leghevesebb vérű lengyellel, Nowiczkivel frontálisan összeakadtunk. A bécsi Skoda-képviselet, a Tarbuk cég méltányolta a helyzetet, és időben ott lehettünk a münchenі rajtnál. Ott voltunk, de ebben nem volt sok örömünk. Ugyanis megeredt az eső, és a Semperit-radiáljaink oda vitték a Skodát, ahová akarták. Szeretem a sportszerű izgalmat, de nem az oktalan életveszélyt. Kiálltam, amíg ép volt a kocsi, meg a mi csontjaink.

Nem kártyázik, nem feketézik, egy pakli cigaretta egy hétig is elég. Ha ideje lenne, több könyvet forgatna, így főleg újságokat olvas. Most önállósította magát, autójavítót nyitott Kispesten, a Petőfi utca 7-ben, ahol Skodákat akar istápolni, mert ezt a márkát szereti és nyilván nagyon jól ismeri.

— Nagyon szeretem a rallye-zást, és ha a most két és féléves Győző fiamnak lesz egyszer jogosítványa, nem fogom ellenezni a versenyzését. Magam még egy-két évig szeretnék a Volán színeiben rallye-zni. Aztán már csak közlekedésre használom a kocsimat.

Hogyan vezet, ha nincsen rajtszám a Skodán? *„Flottan"* — mondja. És hozzáteszi: *„Évente ötven-hatvanezer kilométert hajtok le, de a közlekedési rendőrségen tiszta a lapom...*

— ergyé —

MOTORKERÉKPÁR VERSENYNAPTÁR 1972

FELNŐTT EGYÉNI BAJNOKSÁG

1. Motocross

Országos szenior bajnokság

I. forduló V. 14. Szfehérvár, Videoton
II. forduló VI. 4. Kiskunlacháza, Községi Sportkör
III. forduló VII. 2. Ajka, Alumínium SK
IV. forduló VIII. 20. Esztergom, SZIM Vasas
V. forduló IX. 24. Budapest, Zalka Máté MK

Országos junior bajnokság

I. forduló III. 19. Kaposvár, Volán SK
II. forduló IV. 9. Pécs, Dózsa
III. forduló IV. 23. Sopron, IKV Sportkör

2. Salak

Országos szenior bajnokság

I. forduló IV. 23. Miskolc, Borsodi Volán SE
II. forduló V. 14. (?) Szolnok, MTE
III. forduló VI. 11. Miskolc, Papp J. SE
IV. forduló VI. 24. Debrecen, Volán SE
V. forduló VII. 16. Szeged, Volán SE
VI. forduló VIII. 6. Gyula, Medosz

Országos junior bajnokság

I. forduló IV. 30. Gyula, Medosz SC
II. forduló VI. 4. Szeged, Volán SE
III. forduló VII. 9. Miskolc, Borsodi Volán SE
IV. forduló VII. 30. Szolnok, MTE
V. forduló IX. 3. Debrecen, Volán SE
VI. forduló IX. 17. Miskolc, Papp J. SE

3. Gyorsasági

Országos bajnokság

I. forduló VI. 11. Budapest, Zalka Máté MK
II. forduló VIII. 6. Budapest, Bp. Honvéd SE

4. Országos I. o. versenyek

Motocross Duna Kupa IV. 4. Budapest, Honvéd SE
Motocross orsz. meghívásos IV. 16. Ajka, Alu. SK
Salak Nemzetközi IV. 30. Szeged, Volán SE
Salak VB páros V. 14. Debrecen, Volán Debrecen
Salak VB selejtező II. futam V. 21. Miskolc, Papp J. SE
Motocross, Nemzetközi V. 14. Szfehérvár, Videoton SC
Gyorsasági hegyi verseny V. 21. Visegrád, Honvéd SE
Motocross orsz. meghívásos kupa V. 21. Nagykanizsa, MAV
Gyorsasági orsz. meghívásos VI. 4. Budapest, Honvéd SE
Gyorsasági Nemzetközi V. 28. Budapest, Zalka Máté MK
Motocross orsz. meghívásos VII. 9. Kaposvár, Volán SK
Motocross orsz. meghívásos VII. 30. Szeged, Volán SE
Gyorsasági Nemzetközi VIII. 6. Budapest, Honvéd SE
Salak Nemzetközi VIII. 20. Debrecen, Volán SE
Motocross Misina Kupa IX. 3. Pécs, P. Dózsa
Salak Nemzetközi Kupa IX. 17. Miskolc, Borsodi Volán
Motocross Nemzetközi IX. 24. Budapest, Zalka Máté MK
Motocross orsz. meghívásos X. 1. Kaposvár, Volán SK
Salak orsz. meghívásos X. 15. Miskolc, Borsodi Volán

Jövőjére gondolt a legnagyobb motoros, Agostini, amikor vállalatot alapított, az „Italtorba"-t amely a mezőgazdasághoz szükséges anyagokat állít elő. A nevét és versenyképét díszítő műanyag-zsákot maga emeli két öccsével (természetesen csak a fotóriporterek kedvéért...)



Ki, kivel és mivel?

A Buenos Aires-i versennyel megkezdődött a Forma—1 nagyüzem; tehát rendeződtek az érdekeltek sorai. Ez a milliókat emésztő és veszélyes sportág mindig is élvezte a gazdag emberek, gyárak, cégek támogatását, és most sem a versenyistállók adják, hanem kapják a pénzt. Hogy kik ezek a „véradók"? Elsősorban a nikotinellenes hadjárat „áldozatai", a cigarettagyárosok, mint például a *Players, Marlboro, Rothams, Kent, Astor,* aztán a férfikozmetikai szereket előállító cégek: *Yardley, Arden, For Men, Smog.* De itt vannak még az „alkoholosok", mint a *Martini, Johnny Walker, Ricard,* aztán az olajosok, gumisok: *ELF, Gulf, Shell, Duckhams, STP, Goodyear, Firestone.*

Az egykori fakereskedő, KEN TYRRELL ismét a világbajnok *Jackie Stewart*ot és a nagyreményű *François Cevert*-t szerződtette, akiket az ugyancsak francia *ELF* ásványolajtársaság segít. Azonkívül a *Goodyear* adja a gumikat. *Stewart*nak külön „üzlete" van a gumisokkal, akiknek reklámosztályán havonta hét napot tevékenykedik. A versenymotorjairól nevezetes *Cosworth* tuningüzem a 6 speciálmotorjából kettőt ad (persze drága pénzen) a Tyrrell-istállónak, a fennmaradó négyet a *March*- és a *Lotus*-istálló kapja.

A MARCH céget mintegy hatmillió forintnyi összeggel az *STP* támogatja, ebből négymilliónyit az üstökösként feltűnt svéd *Ronnie Peterson* hoz a konyhára; további félmilliónyit a *Vick*, és a *Smog* cégektől inkasszál, amelyek ezért a márkájuk jelzéseit festhetik fel a kocsijára. További „zsebpénzt" kap a svéd tévétől egy 12 részes kémfilmben vállalt szerepért, és a még fennmaradó szabadidejében ellátja az „Expressen" című újság versenykommentátori szerepét. Az istálló második pilótája a 23 éves bécsi *Niki Lauda*, aki nemcsak a volán csodagyereke, hanem még jelentős „hozományt" is hozott, amiért az ismert nadrággyáros *Levis*, valamint a *Raiffeisenkasse* emblémáival díszíti majd a kocsiját.

Az olasz autóipar gigásza, a Fiat által támogatott FERRARI meghosszabbította szerződését *Jackie Ickx*szel, akinek társai lettek *Regazzoni* és *Andretti*. Elkészült a Ferrariék 3 km hosszú próbapályája, amitől nagyon sokat vár a világ legtöbb, pontosan 48 GP-győzelemmel rendelkező versenyistállója. Miután a Ferrarinak a Fiat a „véradója", ez pedig a Fiat—Citroën—Michelin konszernhez tartozik, magától értetődik, hogy a maranelloi kocsikon próbálják ki a Michelinék acélszövet-betétes radiálköpenyeit. A versenyeken — egyelőre — a Firestone-t használják.

Közel húszmillió forintnyi fontot fizetett a *Marlboro* cigarettagyár, hogy védjegyzett márkáját felfessék a *Jean-Pierre Beltoise, Peter Gethin* és *Howden Ganley* által vezetett BRM-versenykocsikra. *Beltoise* hét évig szolgált a francia állami, most visszavonuló Matránál. A *BRM* főnöke, *Louis Stanley* most *Beltoise*-ra osztotta a szerencsétlenül járt *Rodriguez* és *Siffert* egykori főszerepét.

A hét darab BRM versenyautóból Stanley egy-egy példányt ad, „nemzeti csapat" alakításra a spanyol *Alex Soler-Roig*, a holland *Gijs van Lennep*, a svéd *Reine Wisell* és az osztrák *dr. Helmut Marko* részére. Ez utóbbi a *Firestone*-tól kapta a hozományát — merthogy a kocsiba ülésért mindenkinek fizetnie kell.

Az ismert autóversenyző MCLAREN 1962-ben alapította versenyistállóját. Amikor kiírták a Can-Am bajnokságot (Kanadában és az USA-ban rendezett versenyek, amelyek természetesen nem világbajnoki futamok, ezzel szemben pénzt, méghozzá nagyon sok pénzt lehet ezeken keresni), McLaren erre a versenysorozatra specializálta magát, mégpedig nagyszerű eredménnyel. Szinte verhetetlenek voltak a kocsijai. A 32 éves New York-i *Peter Revson*, aki tavaly a Can-Am bajnokság győztese volt (mellesleg *Mr. Revson* egy nagy befolyású amerikai kozmetikai konszern másodfőnöke; hozzájuk tartozik többek között az autóversenyzést támogató *Yardley* cég is), most sztár-pilótája a *Bernie Ecclestone* nevű, nálunk ismeretlen autóversenyző által roppant pénzért megvásárolt McLaren-istállónak. *Revson* kijelentette, hogy felhagy a Can-Am versenyekkel, csupán az Indianapolison rajtol, mert minden energiájára szükség lesz a VB-futamokon. Ebben a csapatban versenyez *Denny Hulme*, aki eddig is nagyon eredményes volt a Can-Am bajnokságon, és ezt a sikersorozatot nem hajlandó megszakítani.

JOHN SURTEES, a sokszoros volt motorkerékpár-világbajnok honfi- és ugyancsak nagyon sokszoros (9-szeres) VB-társát, *Mike Hailwood*ot szerződtette. (Mi, motorosok tartsunk össze...) Mellékesen *Surtees* mester jelentős kilométerpénzért gumit tesztel a Firestone cégnek. (Ez sem lehet gyenge üzlet...) *Tim Schenken* is tolja a nagy John szekerét.

Colin Chapman volt az első versenymenedzser, akinek sikerült a nevezetes LOTUS istálló számára milliós nagyságú összeget kipréselni egy cigarettagyártól. Első lépésként a sok sikert hordozó Lotus nevet változtatta át az adakozó kívánsága szerint *Gold Leaf Team*-re, és a kocsikra felfestették a *„John Player's Special"* márkajelzést. (Merthogy Nagy-Britanniában is egyre erősödik a nikotinellenes reklám, az érdekeltek ezt a hatásos propagandát használják fel a füstölnivalóik értékesítésére. Ezeket a száguldó reklámtáblákat nemcsak a versenyek nézői látják, hanem az újságok képes sporttudósításaiban, a film- és tévé-híradókban is feltűnnek, de mindez már nem kerül egy pennybe sem!) A *Gold Leaf Team* első embere *Emerson Fittipaldi*, és a volt F—3 csillag, az angol *Dave Walker* lesz a második Cosworth-motorral meghajtott GLT rakéta parancsnoka.

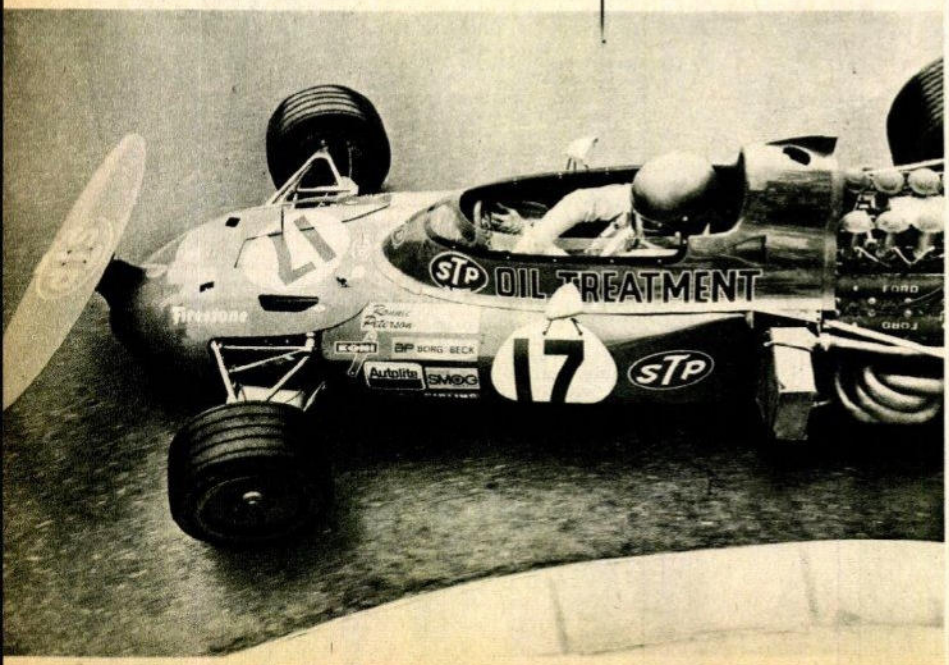
A legfiatalabb versenyistálló, az olasz TECNO, amelynek „istállómestere" a volt *Wyer* „cég" irányítója, *David Yorke*, és véradója (80 millió lírával) *Martini Rossi*. A Tecno lapos motorját *Luciano Pederzani* műhelyében alkották, miközben 440 lóerőt leheltek bele. A kocsi teljes súlya 590 kg (az engedélyezett alsó súlyhatár 550 kg). A Tecno apró volánjánál *Nanni Galli* és *Derek Bell* foglalnak helyet.

•

Nos, hozzávetőleg ez a kezdeti helyzet a Forma—1 frontja mögött.

—a—y

Angliai munkatársunk, Andreas Frankl lőtte ezt a remek képet a tavalyi Monaco GP-n a svéd Ronnie Petersonról és az STP mellett további 6 cég reklámját hordozó, áramvonalas March—711 kocsiról



A 41. MONTE-CARLO RALLYE

A favoritnak számító öt darab gyári Alpine-kocsiból egyik sem érte el a célt, és amire még nem volt példa, olasz legénység, olasz autón győzött a legklasszikusabb Rallye-n, a 41. Monte-Carlón.

Kilenc városból (köztük az afrikai Marokkóból) a benevezett 298 kocsi közül 264 indult el január 21-én az első 3500 km-es távnak. Az útvonal nem volt különösen nehéz, hiszen több mint 200 autó ért el Monacóba. Január 25-én újabb 1500 km-es útvonalon mérkőzött 199 kocsi vezetője — és csak 52 tért vissza a célba, s közülük is csupán 34 kvalifikálta magát a 672 km-es döntő rajtjához.

Az idei MCR-en a gumiknak jutott a sorsdöntő szerep, ugyanis olyan nagy volt a választék. Egyes favoritoknak mintegy 150 darab különböző köpenyt bocsátottak rendelkezésre a gumigyárak.

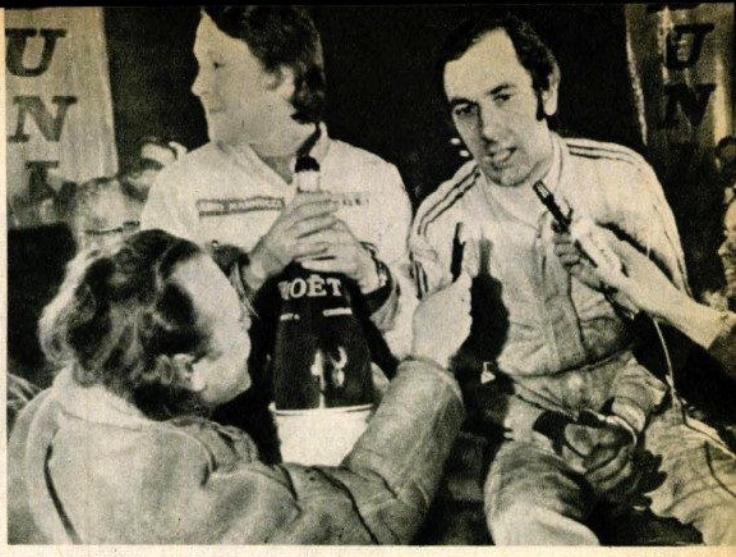
Az Alpine és a Porsche „veszteségei" jelentősek voltak. *Therier, Nicolas* és *Andruet* vezetési hiba (ütközések) miatt, továbbá *Darniche*, valamint *Owe Andersson* sebességváltó-sérülés következtében esett ki a 155 lóerős Alpine-nal. Helytelen gumiválasztás áldozata lett a két Porsche-csillag, *Waldegaard és Larrousse*.

A „legrázósabbnak" a 2. futam bizonyult, amelynek harmadik speciál szakasza előtt mintegy 10 perccel havazni kezdett. A legtöbben arra gondoltak, hogy rövidesen elál az égi áldás, és ezért nem szereltettek szöges gumit. Ámde a hóvihar kitartott, olyannyira, hogy időnként 3—4 méterre romlottak a látási viszonyok. Erről így beszélt *Andruet: „Helyenként 3 km-es tempóban hajtottam, amikor valaki, egy teljesen elmeháborodott, 6 km-es iramban húzott el mellettem!"*.

Ennél a fontos szakasznál *Munari* (Lancia) ideje volt a legjobb. A hosszú és hóviharos éjszaka széles rendet vágott a legjobbak között. A háromszoros Európa-bajnok, a lengyel *Zasada* is túl sok időt vesztett, amikor a Torinóból kapott, rövid sport-hátsótengelyt cserélte P-Fiatján. *Lampinen* elvesztette Lanciájának egyik rosszul szerelt kerekét. Aztán később, a gyorsasági szakaszon elszakadt a gázbowdenje, amit a továbbiakban kézzel huzgált. *Waldegaard* Porschéja nekicsapódott az út szélének, időn túl érkezett Monacóba.

A rostában maradt 34 kocsi vezetőjére váró hétpróbás 672 km nem sok jót ígért. A vezetőhelyet *Owe Andersson* (Alpine) foglalta el, őt követte három másodperccel márkatársa, *Bernard Darniche*, harmadik volt *Munari* 42 mp hátránnyal. A mögöttük következők között már nagyobb volt a „hézag". Nehezítette a versenyzők helyzetét a radar, amivel a rendőrség ellenőrizte a limitált tempót az összekötő szakaszokon. És aki átlépte a 100-as iramot, az büntetőpontot kapott. Ez ellen azok is tiltakoztak, akik szárazon úsztak meg ezeket a szakaszokat. Az utolsó éjszakán a legjobb négy között még mindig volt három Alpine, ami ugyebár biztos győzelemnek tekinthető. Lanciáék már csak *Munarit* tartották „a tűzben". *Larrousse* (Porsche) esélye is nullára zsugorodott, akár *Aaltonené* (Datsun 240 Z), vagy *Piot*-é (Ford Escort RS—1800 — 205 LE).

Nos, a harmadik gyorsasági szakaszon robbant a bomba, azaz *Andersson* Alpine-jának a sebességváltója. Sebaj, mondták a franciák, *Darniche* fut az élen, hiszen közben Munari több mint 3 perccel szakadt le a győzelmi esélyestől. Aztán az 5. speciál szakaszon végleg elvérzett a gall kakas: *Darniche* kocsijának sebességváltója annyira beszorult, hogy még tolni sem lehetett az Alpine-t. És ezzel gyakorlatilag eldőlt a 41. MCR sorsa. *Munarit* 10 percre követte *Larrousse*. Győzött a *Munari—Mannucci* pár Lancia Fulvia HF kocsival.



A győztesek a célban... Amíg Sandro Munari, a Lancia tetején ülve nyilatkozik a rádiónak, a sajtónak, addig bátor pályatársa, Mario Munnacci azt a pillanatot várja, hogy az ölében tartott óriás pezsgőspalack dugóját kilőhesse... (Erre is sor került, akárcsak később a Lanciáék bankettjére, amelyen, a Lancia-szokás szerint, a megjelent férfiak nyakkendőjét lemetszik...)

(AFP Telefoto)

A széria túraautók szoros harca a volt teherautósofőr, *Jean Ragnotti* (Opel Ascona) győzelmével fejeződött be, *Chasseuil* (Alfa-Romeo) előtt. A Hölgyek Serlegét ismét *Pat Moss-Carlsson* és *Crellin* (Alpine Renault A 110) nyerte.

Az első hat helyen három Lancia érte el a célt. A nagy favoritnak, az Alpine-nak becsületét egy gyárilag nem támogatott vezetőpár, *Neyret—Terramorsi* mentette meg a 7. hellyel, míg *Pat Moss* a 10. helyet foglalta el az abszolút értékelésben.

EREDMÉNYEK: 1. Munari—Mannucci (Lancia Fulvia HF) 5.57,55 (4. csoport győztese) — 2. **Larrousse—Perramond** (Porsche 911—S) 6.08,45 — 3. **Aaltonen—Todd** (Datsun 240—Z) 6.12,35 — 4. **Lampinen—Andreasson** (Lancia Fulvia HF) 6.20,04 — 5. **Piot—Porter** (Ford Escort RS—1600) 6.26,23 (2. csoport győztese) — 6. **Barbasio—Sodano** (Lancia Fulvia HF) 6.34,17 — 7. **Neyret—Terramorsi** (Alpine Renault 4—110) 6.34,53 — 8. **Pinto—Eisendle** (Fiat—124 Sport Spider) 6.42.17 — 9. **Ragnotti—Thimonier** (Opel Ascona 1900) 6.44,10 (1. csoport győztese) — 10. **Moss-Carlsson—Crellin** (Alpine Renault A 110) 6.53,04 (Hölgyek Serlegének győztese) — 11. **Henry—Di Nicola** (Alpine Renault A 110) 6.58,15 — 12. **Beaumont—Biche** (Opel Ascona 1900) 7.02,03 — 13. **Haldi—Keller** (Porsche 911—S) 7.04,23 — 14. **Ballot—Morenas** (BMW) 7.07,06 — 15. **Koob—Müller** (BMW) 7.11,31 — 16. **Fiorentino—Gein** (Simca 1100 S) 7.21,33 — 17. **Pilota—Brambilla** (Porsche 911 S) 7.26,08 — 18. **Laurent—Marche** (Daf—55) 7. 30,21 — 19. **Romaozinho—Morais** (Citroën DS 21) 7.43,57 — 20. **Miersch—Loewenhardt** (Opel Ascona) 7.45,12 — 21. **Lie—Frattini** (Fiat—128 Rallye) 8.03, — 22. **Luybregts—Luybregts** (Daf—55) 8.15,41 — 23. **Gaupp—Fuchs** (Opel Kadett LS) 8.23,17 — 24. **Mucha—Jaworowicz** (P. Fiat) 10.10,24 — . . 32. **Smorawinski—Zyszkowski** (BMW 2002 TI) 15.23,39. A sort, a 34. helyen az olasz **Paganelli—Russo** (Fiat—124 Sport Spider) fejezte be, idejük 19 óra 00,13 perc volt.

CÍMLAPUNKON:

Az évnyitó Brüsszeli Szalon slágere egy Bertone-karosszériás szállítókocsi. A „GO" nevű, 700-as, 67 lóerős Suzuki-motorral hajtott különlegesség fedélzetén egy 250-es Suzukit állítottak ki

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

Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza

INDEX: 25.108

72.7324 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató

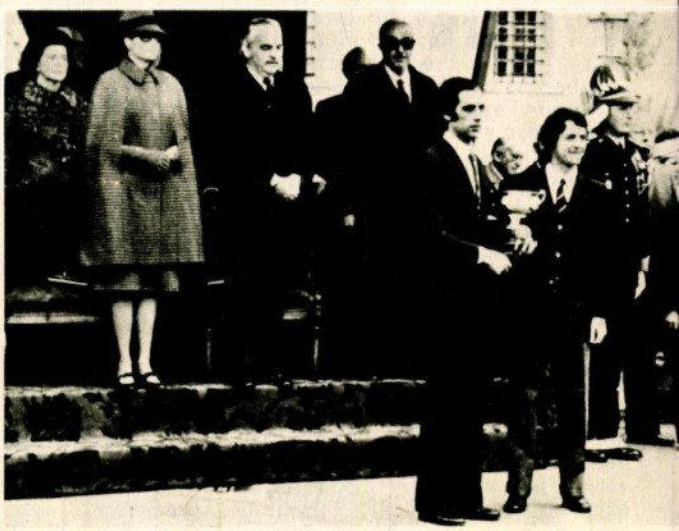


Legutoljára mintegy tíz évvel ezelőtt győzött olasz autó ezen a klasszikus rallyeversenyen. És csak a 41. alkalommal sikerült olasz versenyzőnek olasz autóval elsőnek lenni. Az utolsó, jeges-havas versenyéjszakának utolsó szakaszán készült ez a felvétel a győztes Lancia—Munari—Mannucci „hármasról" — (Alul) A győztesek a Serlegel, mögöttük Grace hercegnő a férjével, Rainier uralkodóherceggel

A 41. MONTE-CARLO RALLYE



A francia Gerard Larrousse-t körülveszik a mikrofonokkal felfegyverzett riporterek, hogy nyilatkozatra bírják a nagy vetélkedő második helyezettjét. Mögötte balra áll a Porsche navigátora, Jean-Claude Perremond, akivel a nehéz versenyben mintegy 10 perccel maradtak el a győztes Munariék mögött



Az abszolút harmadik helyen végzett Datsun-csapat a monacói rajt előtt. A versenyre előkészített 240—Z típusú japán kocsi bal oldali fényszórójának támaszkodik a navigátor Jean Todt, a másik sárvédőt Rauno Aaltonen támasztja. A három japán versenyszerelő volt a kísérőjük

(UPI, AFP és AP fotók és telefotók)

Felkészülten vár a rajtra az Alpine-kocsik mellett a későbbi győztes angol hölgy-csapat: Pat Moss-Carlsson és L. Crellin, valamint a francia női együttes: Marie Desvignes és Claudine Trautmann

