



**a
m**

autó-motor

XXIV. évf.
1971. V. 21.
Ára: 3 Ft

10



A HUNGAROSZERVIZ

1971. június 1-től

ZSIGULI MÁRKASZERVIZÉT

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



MEGNYITJA

Kijelölt vevőszolgálati állomás. 1-2-3-as szemlék. Garanciális javítások.

Karosszéria javítás és fényezés. Komplex diagnosztikai állomás. Garancián túli javítások.

Autóvillamossági javítás. Szerviz. Minőségi olajok. Mérnöki szaktanácsadás.



AUTÓMENTŐ SZOLGÁLAT

VEVŐSZOLGÁLAT

TEL.: 136-093

MINDEN ZSIGULI-IGÉNYT

KIELÉGÍTÜNK.

KERESSE FEL MÁRKASZERVIZÜNKET!

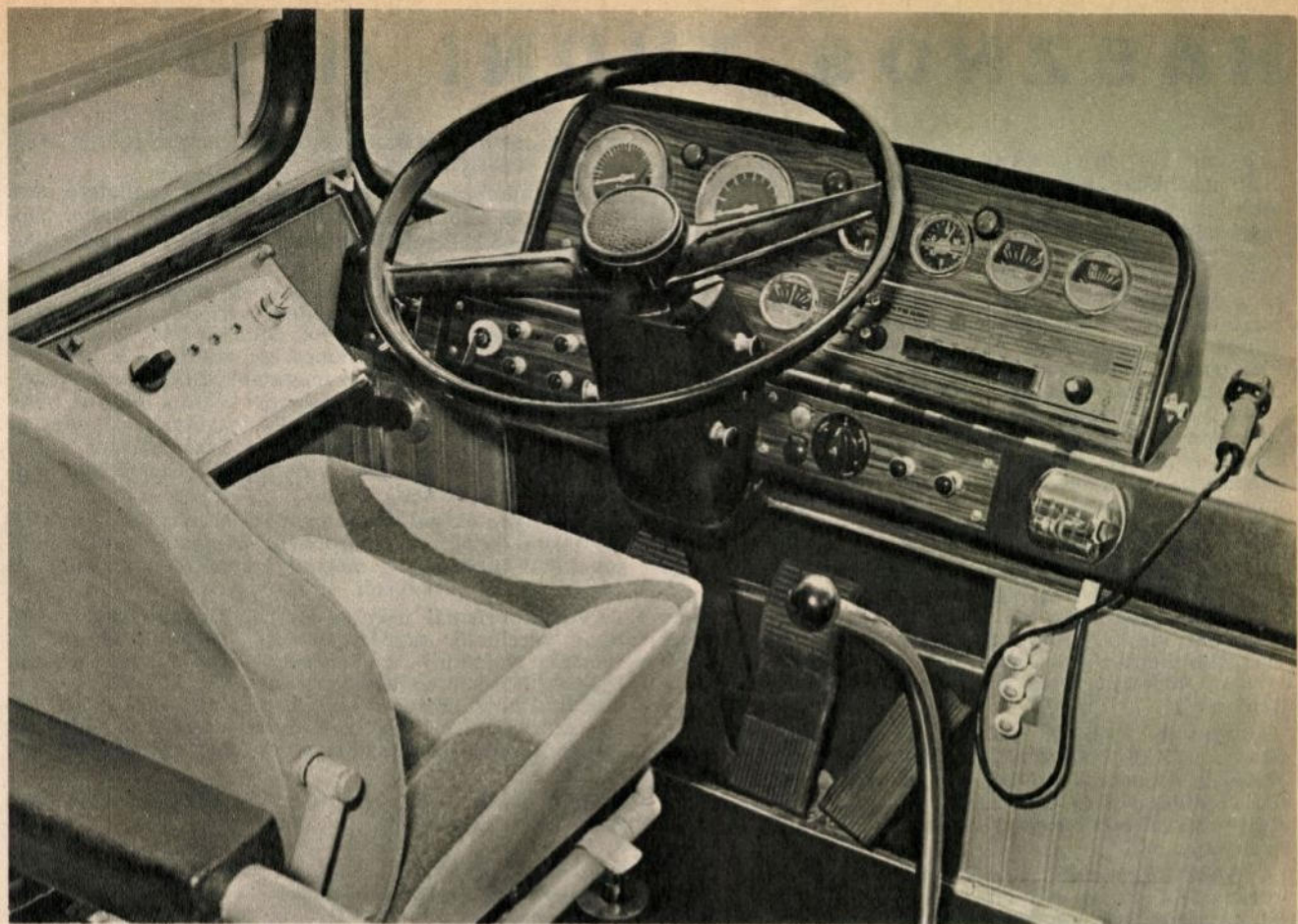
VILÁGSZÍNVONAL



MINDEN KOCSIHOZ

MINDEN IDŐBEN





ÚTIRÁNY: MONACO

Nem az első eset, hogy Ikarus autóbuszok nemzetközi versenyre indulnak Monte-Carlóba, és onnan értékes díjakat hoznak haza. Most még csak a rajtolásról adhatunk hírt, de reméljük, hogy a következő lapban már jó eredményeikről számolhatunk be.

Az indulásra május 4-én került sor, amikor is egy Ikarus-250 típusú speciálkivitel, egy Ikarus-Volvo és egy Ikarus-Steyr busz vágott neki az útnak magyar pilótákkal.

A verseny, ahol a technikai megoldásokat, a menettulajdonságokat, no meg az esztétikát, a kocsik szépségét egyaránt értékelik, a lapzártá utáni napokra esik. Most tehát csak arról tudjuk tájékoztatni olvasóinkat, hogy a 250-es úgynevezett tárgyalótermi változata 192 lóerős Rába-MAN motorral a luxuskategóriában szerepel. A túrabuszok csoportjában a 48 személyes, 230 lóerős Volvo-motoros, illetve a 40 személyes, 210 lóerős Saurer-motorral épített Ikarus-Steyr változattal igyekeznek díjat szerezni.

Reméljük, az érdekes berendezésű 250-es típusú konferenciabusz, no meg a serlegek, az oklevelek kiállításra kerülnek a május 21-én nyíló Budapesti Nemzetközi Vásáron is. Ott különben az Autó- és Traktoripar területén az Ikarus 260-280-as városi buszait is láthatjuk. Ott lesz továbbá a hatalmas Rába 831.571 jelzésű szerelvény, az új D-566-os Csepel terepjáró, a Dutra rakodó és még számos érdekes gépjármű, illetve autós tartozék.



HASZNOS TUDNI (III)

1. a) Új motorkerékpárokkal az ellátás több típus között válogathatnak. Új motorkerékpárokat nemcsak a szaküzletek, hanem az áruházak is árusítanak az ország egész területén, egyes típusokat OTP-hitelre is.

b) A **BIZOMÁNYI ÁRUHÁZ VÁLLALAT** (Bp. IX., Kinizsi u. 12. Tel: 187-940) magánszemélyektől és közületektől egyaránt átvesz használt vagy új motorkerékpárt bizományi értékesítésre. A motorkerékpár állapotától és típusától függően a becsült érték 50—80%-át kifizetik átvételkor az eladónak. Az átvett motorkerékpárt a BAV három hónapig próbálja értékesíteni, és ha ez idő alatt az értékesítés nem jár eredménnyel, akkor leértékelik a motorkerékpárt, vagy a tulajdonosa visszaválthatja. Ha az értékesítés megtörtént, akkor a vételár további részét is kifizetik. (Az átírási illetéket az eladási ár magában foglalja.) Az eladóval közlik az új tulajdonos nevét, címét és a forgalmi engedély átírásának időpontját, melynek alapján a tulajdonosváltást az eladónak kell a Biztosítónál, valamint (ha a jármű adóköteles, vagyis 125 km-nél nagyobb hengerűrtartalmú), a saját lakóhelye szerinti Tanács Adó csoportjánál bejelenteni. (A BAV nem új tulajdonos!)

Budapesten a BAV Műszaki Felvevő és Értékesítő Boltja a XIX., Nagykörösi út 158. alatt van. Tel.: 475-151. Vidéken általában minden megyei székhelyen található BAV felvásárló és értékesítő telep. Az 1000 Ft-on felüli motorkerékpár-vásárlásnál OTP hitel vehető igénybe.

A BAV magánszemélyektől értékesítésre átvesz vagy megvásárol személyautó-alkatrészeket is. Magánszemélyek egymás közötti gépjármű-adásvételét az Autó-Motor az autósávások naptárának rendszeres közlésével segíti.

Vámot kötelesek fizetni azok a magánszemélyek vagy közületek, akik nem magyar gépjárműkereskedelmi vállalatokan keresztül szerzik be gépjárművet. A külföldről ajándékba kapott vagy behozott használt személykocsi után a vám összege a kocsik magyar forgalmi értékének 100%-a, és az újonnan behozott személyautó után pedig a magyar forgalmi érték 60%-ának megfelelő összeget kell vámrá befizetni. A megállapított vámösszeg befizetésére indokolt esetben a vámhatóság részletfizetést engedélyezhet. A részletfizetés időtartama alatt a vámost gépjárművet eladni nem lehet.

Azok a magánszemélyek, akik egy évet meghaladó ideig külföldi kiküldetésben voltak és keresetük megtakarított részéből gépjárművet vásároltak, a munkaadó igazolása alapján vámmentességet kapnak.

Nem kell vámot fizetni a külföldi lakostól örökölt gépjármű után sem, ha az örökös bizonyítja, hogy az a gépjármű az örökhagyó tulajdonában volt még annak halála előtt.

Magyarországon a személygépkocsik vámkezelését a 7. sz. Vámhivatal: Bp. V., Rosenberg házaspár u. 21. sz. alatt végzi. Tel.: 126-730.

2. Akiknek nincs saját autójuk, és céljaikat gyorsan, aránylag kórtetlenül szeretnék elérni, **SEMELY-AUTÓT BÉRELHETNEK** — akár vezetővel, akár vezető nélkül: magyar és külföldi állampolgárok, valamint közületek a Volántouristnál és a Fővárosi Autótaxinál, csak külföldiek az Ibusznál és a Cooptouristnál.

A bérlet személygépkocsik kötelező felelősségbiztosítással és általában cascóval is biztosítva vannak. Rendszerük XX-szel kezdődik.

Magyar és külföldi állampolgárok és közületek nemcsak hazai területre, hanem külföldi utazás céljára is bérelhetnek autót. Általában a 21 évnél idősebb személyek lehetnek a bérlők (az Ibusznál csak 25 évnél idősebb sze-

mélyek), akiknek személygépkocsira érvényes, egy évnél régebbi jogosítványuk van.

Magyar állampolgárnak, ha csak hazánk területére bérl az autót, az első napra 900 Ft-ot és minden további napra 400 Ft-ot kell letétbe helyezni. Külföldiek csak valutával fizethetnek.

Külföldiektől a bérautó igénylésénél az útlevel és vízum felmutatását is kéri. A külföldi bérlőnek magyar területre, két hét időtartamra 100 dollár a letét összege. Ha külföldi vagy magyar állampolgár külföldre is kiviszi a bérelt autót, akkor letétre magasabb összeget kell lefizetni, mint belföldre. A letéti összeget mind a magyar, mind a külföldi bérlőnél a bérleti idő lejártával, valamint az autó visszaadásával egyidejűleg az elszámolásakor a fizetendő összegből levonják. A felhasznált üzemanyag költsége a bérlőt terheli!

A személyautók határozatlan időre bérelhetők. A bérleti díj teljes összege a típusonként meghatározott napidíjon kívül függ még a megtett kilométerektől, valamint a bérleti idő mértékétől.

A **Volántourist**nál jelenleg Bp. V., Belgrád rkp. 21. sz. alatt bérelhető személygépkocsi. Telefon: 296-566 és 296-567, valamint a Ferihegyi repülőtérén, telefon: 340-504. Későbbi időben iroda nyílik a következő címen is: Bp. V., Belgrád rkp. 8. (tel.: 128-400) és VI., Lenin krt. 98. (tel.: 123-171). A nyári időszakban Siófokon, Balatonfüreden és Keszthelyen is lehet személyautót bérelni.

Belföldi bérlőnek a kocsik típusától függően a következő díjat kell fizetnie:

Skoda S—100 naponta 150 Ft + km-enként 1,50 Ft
Polski—Fiat és Ford—Escort naponta 150 Ft + km-enként 1,80 Ft
Zastava naponta 135 Ft + km-enként 1,50 Ft

Külföldiek részére a fenti típusokon kívül Peugeot és Volvo kocsik is rendelkezésre állnak. A napi bérleti díj a típustól függően 4,5 dollártól 12 dollárig terjed. Ha az autót gépkocsivezetővel együtt veszik igénybe, akkor naponta még további 7 dollárt kell fizetni. A kilométerenkénti járuléka: 0,05 dollártól, 0,14 dollárig változik.

A **Fővárosi Autótaxi Vállalat Gépkocsikölcsönző Szolgálata** VII., Kertész u. 24/28. sz. alatt van. Telefon: 221—471, 330-560/175 mellék, vagy 39-39 budapesti telex.

Hazai igénylők számára a következő díjjal adnak bérbe személyautót:

Olasz Fiat—124 és Fiat—125 napidíja 210 Ft + km-enként 1,80 Ft
Warszawa napidíja 165 Ft + km-enként 1,80 Ft

A belföldi bérlőnek legalább 150 km alapteljesítményt kell fizetnie.

Külföldi állampolgárok a következő bérleti díjakat fizetik:

Olasz Fiat—124 napi 6 dollár + km-enként 7 cent
Olasz Fiat—125 napi 6,5 dollár + km-enként 7 cent
Warszawa napi 5,5 dollár + km-enként 6 cent

A közeljövőben várható, hogy Zsigulikat is bérbeadnak, valószínűleg a Warszáwával azonos díjszabással.

Csak külföldiek vehetik igénybe valutáért az Ibusz és a Cooptourist gépkocsijait.

Az **Ibusznál** az V., Felszabadulás tér 5. alatti irodában lehet kocsit igényelni (tel.: 180-860). Bérelhető típusok: Volkswagen, BMW, Fiat.

A **Cooptourist** személyautóbérleti ügyeit Bp. VII., Kertész u. 24/28. alatt intézik (tel.: 221-471). Választható típusok: Fiat—124, Fiat—125 és Warszawa.

A napi bérleti díjak: 5,5 dollártól 12 dollárig. A kilométerenkénti járuléka típusonként változó.

Borisza Gyula

(Folytatjuk)

Hegyi autó EB és egyebek



Az autósportról nyilatkozott Matyko Vilmos, a MAK főtitkára

Az 1945-ben újjászervezett motorsport egyik megindítója, számtalan nagyszerű verseny rendezője, Matyko Vilmos ma a több mint kétszáz-ezer hazai autós érdekvédelmi képviselőtől, a Magyar Autóklubnak a főtitkára.

Úgy is mint a magyar autósport főhatóságának egyik vezetőjéhez, de úgy is mint régi aktív sportemberhez fordulunk most, és egy kérdés-csokrot nyújtunk át.

— Lesz-e nálunk Forma—V?

— A müncheni FV-Europa szervezettel igen jó a kapcsolatunk, első sorban azért, mert ők állnak legtávolabb a profizmustól. Az ezt megelőző Forma—3 mintegy tíz évvel ezelőtt vert nálunk gyökeret, éppen az AM kezdeményezésére. A többi szocialista országban is visszhangra talált ez a mozgalom, amelynek alapján Kupát írtak ki. Közben megjelentek az úgynevezett gyári Formák,

és ezzel szétfoslott az amatőr sport. A FIA nemrégben 1600 kcm-re emelte ezt a kategóriát, és ha szocialista partnereinknél is kifejlesztenek ilyen kocsikat, amire a lehetőség adva van, akkor mi is bekapcsolódnánk.

— Miért maradt el az idén a túraautók EB-futama?

— Egyszerűen adminisztrációs okok miatt. De annyi bizonyos, hogy megrendezzük 1972-ben.

— Rendezzenek hegyi EB-t Magyarországon, ajánlotta már régebben az AM.

— Az ötlet jó, igyekszünk megvalósítani, ha talán kezdetben csak nemzetközi szinten.

— Mit várnak a buggy-któl?

— Érdekesnek tartjuk és kísérletképpen támogatjuk ezt a nálunk most induló mozgalmat. Tesszük ezt annál is inkább, mert ez részben kötelességünk. A Klub vezetőinek elgondolása szerint adunk segítséget a kez-

deményezőknél. Ez ugyan nem könnyű dolog, de reméljük, hogy sikerül áthidalni az akadályokat.

— Milyen az autósok együttműködése a motorsporttal?

— Nincsen éles határ a két sportág között. A Magyar Autóklubnak sok fontos feladatot kell ellátnia, amelyek mellett a sport kissé háttérbe szorul, ennek ellenére jelentős fejlődésről számolhatunk be. Meg kell említeni, hogy sportolónk nagyobb hányada a saját „sporteszközét” használja. A nyilvántartott autósversenyzők száma megközelíti a motorkerékpár-versenyzőkéét. Egelőre csak a versenybírói kar nevelése a közös érdek.

— Mit tesznek az eredményes sportolás elismeréséért?

— A „Kiváló sportoló” kitüntetés helyett arany pecsétgyűrűt ad a Klub az arra érdemeseknek. Az első ilyen kitüntetést a sokszoros bajnokpár, a Ferjancz—Zsemberi ketős kapta. A Klub továbbra is keresi az eredményes sportolók elismerésének lehetőségeit.

— Tud-e a Klub támogatást adni a versenyzőknek gumi és alkatrész beszerzéséhez?

— Csak részben: miként a múltban, a jövőben is segítjük őket a gumi beszerzésénél.

— További tervek?

— Úgy tűnik, újabb fejlődési időszak előtt állunk és azon leszünk, hogy bekapcsoljuk az autósport támogatásába a szakszervezeteket is.



A Villamosipari Kutatóintézetől kísérleti célra kapott műanyag-karosszéria némi változáson esett át és vált ilyené. Valamennyi olyan elemmel rendelkezik, amelyet a Kresz előír, sőt még biztonsági öve is van. És hogy mit tud, azt a jobb oldali kép is bizonyítja

BUGGY TRABANT



Persze ez nem úgy Trabant, mint ahogy egy igazi gyári példány, hanem csak annyira, hogy az újfajta műanyag-„karosszériáját” kivéve minden Trabant, de valahogyan másként. Így például a mellő kerékfelüglesztés eltér a gyári megoldástól: a hátra került benzintartályból elektromos szivattyú szállítja a porlasztóhoz a keveréket. A tervező és kivitelező Kesjár János mégis Trabantnak, azaz Trabcsi—Baginak nevezi ezt a terepezésre nagyon ügyes, dinosárgára fújt kocsikát, amely mintegy 200 kilóval könnyebb, mint egy igazi Trabant. Készül még egy ilyen Trabcsi—Bagi, mint a Jancsó Gyuláé. (Kesjár ugyanis ezt az első példányt a volt magyar autóbajnoknak, Jancsónak készítette.)

És ha lesz már néhány ilyen, vagy hasonló buggy, akkor nálunk is lehet majd látványos autós-terepversenyeket rendezni.



A „CSONGRÁDI NAPOK”

alkalmával, augusztus 14-én és 15-én rendezik meg Csongrád városában az Autóklub helyi csoportja a Veterán Autók I. Országos Találkozóját és az immár hagyományos „Ki a legügyesebb gépkocsivezető” elnevezésű autós ügyességi versenyt. A gazdag programsorozatot közös felvonulás, vacsora, tábortűz és pusztai bemutató is színesíti. Az augusztus 15-i ügyességi versenyen a veterán autók tulajdonosai is — külön kategóriában — részt vehetnek. A veterán kocsik vezetőinek és hozzátartozóinak elszállásolását díjtalanul biztosítják. A résztvevők emléklapot kapnak, s ezen kívül a legérdekesebb veterán autó a városi tanács külön díját fogja elnyerni. A jelentkezéseket június 30-ig, levelezőlapon az Autóklub Csoportja, Csongrád, Dózsa György tér 14. címre kéri beküldeni. Résztvételi díj személyenként 30 Ft, versenyvezési díj autónként 30 Ft. A levelezőlapon kéri feltüntetni a jelentkezők nevét, lakcímét, az autók típusát, rendszámát, évjáratát, valamint azt is, hogy részt kíván-e venni az ügyességi versenyen is. Az érdekesnek ígérkező eseménysorozaton kívül gazdag látványt kínálnak a Csongrádi Napok is, amelynek programját a jelentkezőknek postán megküldik.

NEGYEDSZÁZADOS

jubileumát ünnepli a Műszaki Élet: 1946 áprilisában jelent meg először a Magyar Technika, a Magyar Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezetének központi műszaki lapja, amely 1955 óta Műszaki Élet címmel a Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetségének központi sajtóorgánuma. Az elteit 25 esztendőben nemcsak a lap címe változott meg, hanem — a technikai-tudományos élet fejlődéséhez igazodva — tartalma is színesedett, gazdagodott. A lap jelenleg a magyar műszaki értelemiség és az MTESZ-ben tömörült, rendkívül sok területet képviselő szakemberek egyik legfontosabb orgánuma, információforrása.

SEGÉLYKÉRO TELEFONOKAT

szerelnek fel két kilométerenként a Balatonhoz vezető út két oldalára 1973-ban. A kézbesiző helyett a rongálódásnak kevésbé kitett kaputelefonoszerű megoldást fogják alkalmazni. Ha valaki bajba kerül, felkeresi a legközelebbi készüléket, s az útszakasz ügyeleti központjától kérheti a mentőket, a baleseti helyszínre, illetve, vagy a műszaki segélyszolgálatot. A bejelentőknek a baleset helyét nem kell megjelölniük, mert a segélykérő te-



dást fogják alkalmazni. Ha valaki bajba kerül, felkeresi a legközelebbi készüléket, s az útszakasz ügyeleti központjától kérheti a mentőket, a baleseti helyszínre, illetve, vagy a műszaki segélyszolgálatot. A bejelentőknek a baleset helyét nem kell megjelölniük, mert a segélykérő te-



Április 30-án ünnepelték a Volán I. sz. Vállalat dolgozóit a „Kiváló Vállalat” és a „Szocialista Munka Vállalata” cím, a KSZDSZ „Kongresszusi Emlékzászló” s a hazánk felszabadulásának évfordulójára, valamint az MSZMP X. kongresszusának tiszteletére indított munkaverseny zászlajának elnyerését. Az Ürömön mozban rendezett ünnepségen Czinnermann Mihály, a VSZH titkára, Faisch Nándor, a Vállalat igazgatója és Tapolczai Kálmán, a Volán Tröszt vezérigazgatója méltatta az elért eredmények jelentőségét. Sokan résztültek a Közlekedés Kiváló Dolgozója és Kiváló Dolgozó kitüntetésben, miniszteri dicséretben és pénzjutalomban. Különösen nagy érdeklődés kísérte az évenként megtartott, immár hagyományos sorsolást, amelynek során a balesetmentesen teljesítő gépkocsivezetők, üzemi baleset nélkül dolgozó műszaki karbantartók és rakodók között 200 ezer forint értékben különböző tárgyeremények találtak gazdára. A főnyereményt, egy 500-as Fiat autót Szarvas Kálmán, a vállalat 3. sz. Üzemegységének gépkocsivezetője vette át — akit képünk a május 1-i felvonuláson mutat be — nagy örömmel. Kedves eseménye volt az ünnepségnek az a jelenet, amikor a munkahelye mellől idehívott Zámbo Sándor, az ötsz. Üzemegység kovácsa a tévékészülékre jogosító utalványt Ivócs Béla igazgatóhelyettesétől átvette.

(Dr. Sziráky György felvétele)

AZ AUTÓKLUB TOURING OSZTÁLYÁNAK RENDEZVÉNYEI

1. KÖRUTAZÁS OLASZORSZÁGBAN: 1971. SZEPTEMBER 20—OKTÓBER 3.

Útvonal: Budapest—Zágráb—Ljubljana—Trieszt—Vence (városnézés, tetszés szerint kirándulás Padova—Verona—Garda-tó útvonalon)—Ravenna (a világ legrégebbi mozaikja)—Firenze (egésznapos városnézés, az Uffizi képtár, fakultatív kirándulás Pisába)—Siena (rövid séta)—Róma (3X félnapos városnézés)—Bologna (rövid séta)—Trieszt—Zágráb—Letenye.

Résztvételi díj: 6374 Ft, amely a szállodai ellátást — reggeli, vacsora, három alkalommal ebéd — a városnézéseket szakkísérővel, belpókkal, útlevíl- és vízumdíjakat, ezek intézését, valamint a túratervezést foglalja magában.

Jelentkezési határidő: július 1, ami egyben az okmányok beérkezésének határideje is.

2. ÜDÜLÉS A JUGOSZLÁV TENGERPARTON, CRIKVENICBAN

A) Csoportok: július 3—10, 10—17, 17—24, 24—31, július 31—augusztus 7, augusztus 7—14. Elhelyezés magán szálláson. Teljes ellátás.

Résztvételi díj:

Személyenként	529 dinár = kb. 1215 Ft;
Gyermek 7—10 év között, ágy igénybevétele nélkül	423 dinár = kb. 975 Ft;
Gyermek 2—7 év között pótágyon	423 dinár = kb. 975 Ft;
Gyermek 3—7 év között, ágy igénybevétele nélkül	317 dinár = kb. 730 Ft;
Gyermek 2 éves korig szolgáltatás nélkül ingyenes.	

B) Csoportok: augusztus 16—22., augusztus 23—30.

Elhelyezés a Klub szakszervezeti üdülőben. Teljes ellátás.

Résztvételi díj:

Személyenként:	544 dinár = kb. 1250 Ft
Gyermek 7—10 év között külön ágy nélkül	435 dinár = kb. 1000 Ft
Gyermek 2—7 év között pótágyon	435 dinár = kb. 1000 Ft
Gyermek 3—7 év között külön ágy nélkül	326 dinár = kb. 750 Ft
Gyermek 2 éves korig szolgáltatás nélkül ingyenes.	

A résztvevők a szükséges okmányokat egyénileg váltják ki. Az útiokmányokat a valutanyilvántartó lappal együtt az indulás előtt legkésőbb 21 nappal kell közvetlenül a Touring Osztálynak megküldeni. Az 1971-es évben a Magyar Nemzeti Banktól személyenként 1500 dinár igényelhető (3402 Ft).

Üzemanyagtöltés: gépkocsivezetőknek 240 dinár (552 Ft), utasnak 60 dinár (138 Ft). Jelentkezési határidő: az utazás előtt 35 nappal. A jelentkezéseket a beérkezés sorrendjében fogadják el.

A túrákra közvetlenül a Magyar Autóklub Touring osztályán lehet jelentkezni (Bp., II., Rómer Flóris u. 4/a.), személyesen vagy írásban.

lefona a hívó fél állomásait helyrajzilag is jelezi az ügyeletlen. A beszédhangot továbbító készüléken kívül több, közzérhető ábrával ellátott nyomógombot is felszerelnek a segélykérő berendezésre, hogy a külföldiek minden magyarzkodás nélkül közölhessék, mire van szükségük.

TÖBB MINT KÉTMILLIÁRD

forint értékben kötött szerződéseket belföldi cégekkel a győri Magyar Vagon- és Gépgyár az idei évre Rába—Man motorok és olyan tehergépkocsik szállítására, amelyek ezekkel a nagy teljesítményű motortípusokkal látnak el. A Volán Tröszt részére például 15 darab 215, illetve 230 lóerős motorral ellátott billenőplató kocsi gyártanak az idén. További ötven kocsi szállításáról is tárgyalnak a trösztel. Mint ismeretes, az Ikarus és a Csepel autógyár valamennyi termékébe a győriek által készített mellő és hátsó futóműveket építik be. A két partner most Rába—Man motorokat is vásárolt.

FORGALOMKORLÁTOZÁST

vezettek be a 7. sz. balatoni út 105.400—106.800 km közötti szakaszán, előreláthatólag július 15-ig. Terelőút az M7-es autót út balatonszabadi csomópontjában épített (jövőbeni 70-es számú) főút csomópontja ága, amely az M7-es autót július 15-i átadása után véglegesen átveszi a 70. sz. főút funkcióját.

ÚJ MOTEL NYÍLT MEG

a Mecsek festői környezetű kirándulóhelyén. Abaligetben, amelynek cseppköves gyógyító hatású bariangja, valamint mesteres üdülőtavai sok természetbarát, autós-motoros turistát is vonzanak.

TÖBB ÚJ GYÁRTMÁNY

mintapéldányát készítették el az Autóvillamosági Felszerelések Gyárában. Így a MAN dízelmotorokhoz a VG 701/70A/28 V váltakozóáramú generátort és a KF 701 típusú elektronikus feszültség szabályozót. A vállalat rekonstrukciójával kapcsolatosan számos új, korszerű technológiát alkalmaznak (cseppvetéses impregnálás, porbefűvéses műanyagizetelés stb.)



smerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

26

Vácról észak felé folytatjuk utunkat. A 2-es számú főútvonalon és környékén igen sok szépen hangzó helységnévvel találkozunk: Szendehely, Nőtincs, Rétság, Romhány stb.

Az út minősége egészen az országhatárig — Parassapusztáig — kifogástalan. Meredekebb emelkedő, illetve éles lejtő csak elvétve akad. Sok esetben a földútról sajnos meglehetősen sok sarat hordanak a műútra, és ennek csúszósságát és veszélyességét jól ismerjük. Napos, száraz időben — csökkentett sebességgel haladva — még vezetés közben is élvezhetjük a dímbes-dombos nógrádi táj természeti szépségét. Egy-egy dombtetőn érdemes megállni, és a szép kilátás gyönyörét élvezni. A többi főútvonalunk forgalmához viszonyítva a 2-es számú műút Vác-Parassapuszta közötti szakaszának formája észrevehetően kisebb.

A főútvonal mentén fekvő első település, melyet érintünk: Szendehely. Szép, tiszta, rendezett hegyvidéki település. A tisztasággal és rendezettséggel úgyszólván a megye valamennyi települése joggal büszkélkedhet.

Szendehelyet és a 48-as km-követ elhagyva — a keresztnél — forduljunk jobbra, Nőtincs felé. Az út keskeny, kanyargós, portalanított. Bukkanó is szép számmal akad. A főútvonaltól 5,5 km-re fekszik Nőtincs. Nevének eredete — a szájhagyomány szerint — a török hódoltság idejére nyúlik vissza. A török elől menekülő emberek szakadékokba, barlangokba húzódtak, s a nők tincsből font „kötelen” ereszkedtek alá. A község templománál — 1415-ben épült, majd többször is átalakították — forduljunk jobbra, s mindössze 150 m távolságra találjuk a Néphadsereg Tsz lovaglóiskoláját. A bal kéz felé eső hegyoldalon csikóistálló. A saját tenyésztésű és nevelésű, teljesen megbízható, kimondottan szolid lovak szolid (óránként 30 Ft) áron lovagolhatók (1. kép.) Tanulási lehetőség a jól felszerelt — a kertek alatt szerényen meghúzózó — lovagló pályán is van. Túralovaglást tehetünk a Cserhát olykor merész emelkedőin, meglátogathatjuk a Násznp-barlangot, de akinek éppen kocsikázásra szottyan kedve, itt azt is megteheti. Ha kellő időben jelentkezünk, még az üzemi konyha áldásos szolgáltatását is igénybe lehet venni, s a magánházaknál szállás is akad bőven. Fővárosunkból rendszeresen sokan keresik fel ezt a rendkívül vendégszerető kis hegyvidéki települést — mi sem fogjuk megbánni.

Bánktól csak egy ugrásra fekszik Felső-, illetve Alsópetény. A Fel-

sópetényen bányásztak finom, tűzdilló ipari agyagból készítik Romhányban az országzerte híres kályhacsempéket. Felsőpetény kastélyában jól berendezett és felszerelt nevelőintézet létesült. A szomszédos Alsópetényben 1511—14 között írta Verbőczy István országbíró ítéletmester a hírhedt „Hármaskönyvét”, mely a magyarországi feudális jogokat foglalja össze.

Pontosan a 49-es km-könel balra fordulva, 5,3 km megtétele után érkezzünk a megye névadó helységébe — Nógrádra. A bekötőt portalanított, kifogástalan. A messi távolból is jól látható az ég felé meredő várom-maradvány —, de vegyük közelebből is szemügyre.

Leereszkedve a falu központjába, a vasútállomás felé jelző táblánál forduljunk le. Utunk további részén a jól elhelyezett jelzőtáblák kalauznak. Igéretünkhöz híven most ismét gyalogos túrára invitáljuk kedves útitársainkat. A várhoz kényelmes, de igen meredek út is vezet: ki-kitezése szerint úgyszólván a megye valamennyi települése joggal büszkélkedhet —, jellegzetesen vulkáni eredetre utaló domb tetején a XII—XIII. században erős várat építettek. Neve a Novigrád bolgárszláv szóból származik, ami Újvár-at jelent.

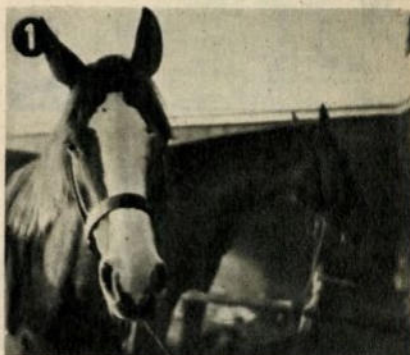
A vár fontos szerepére utal, hogy az Árpád-kortól kezdődően nevét igen gyakran említik. Nógrád vára egy erős belső várból és a belső várat körülvevő erődrendszerből állt. A törökök is — miután 1544-ben elfoglalták — nagy jelentőséget tulajdonítottak az erődítménynek, szandzsáksági székhellyé tették, s meglehetősen nagy — többszáz főnyi — lovas őrséget állomásoztattak itt. A török hódoltság idején a vár többször is gazdát cserélt. 1685-ben a löporrony villámcsapás következtében felrobbant, s Csonka bég lerombolta a még épségben megmaradt részeket is és feladta a várat. A belső vár Öregtornya 3 emelet magasságban megmaradt romjaiból is következtethetünk a vár erősségére és hatalmas méreteire. Még most is — habár csak felkiáltójel formájában — büszkén uralja a környező vidéket. A kilátás igen szép s még a település kertjeibe is pompás belátás nyílik (2. kép.). Az enyhe széljárás még nyáron is igen kellemessé teszi az ott-tartózkodást.

Rétságot érintve haladunk tovább s közvetlenül a 2-es és 22-es út elágazása előtt térjünk jobbra Bánk felé. Az elágazástól közel 4 km megtétele után érkezzünk Bánkra. Bánkot a belső forrásokból és kicsiny patakokból táplálkozó kellemes vízzel 15 hol-

das tava tette nyaraló és kiránduló jellegű településsé. A tó tengerszem benyomását kelti, de nem az (3. kép.). Három oldalról zárt, a negyedik oldal sík mezőségbe csap át s itt kitűnő sátorozási és táborozási lehetőség van (saját sátorral). A tó partja rendezett, kultúrált. A modern, minden igényt kielégítő öltöző közvetlenül a tó partján foglal helyet. Mellette szintén új, teraszos épület, amely kellemes kávéillatával és izletes falatokkal — Bárka-tállal, szombat- és vasárnaponként borjú- és májételekkel — csalogatja s várja kedves vendégeit. Jellegzetesen szép banki népviselettel — főleg főkötőkkel — ma is gyakran találkozhatunk. A községben a rendkívül tiszta házak „tiszta-szobájában” szállás is bőven akad.

(Folytatjuk)

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



ÍRÁSBAN – KÉPBE

Előző számunkban, rövid hír kapcsán írtunk arról, hogy a XVII. ker. Cincota ut 34. alatt felavatták a Hungarocamion Nemzetközi Autóközlekedési Vállalat új forgalmi és műszaki központját. A hír kiegészítésül e fontos szakmai bázisunkról néhány fontosabb adatot is szeretnénk ezúttal kiemelni. A Vállalat 1966. január 1-én alakult meg, s azóta igen gyors ütemben fejlődött. Ma több mint 500 gépjárművel rendelkezik. A Hungarocamion felírású Rába-Man, Volvo, Scania, Mercedes autó-óriások ma valamennyi európai, s ezen kívül néhány közel-keleti és afrikai ország autótúzáin is láthatók már. Az európai darabárus hálózatban az indításuk száma a megalkulásuk óta ötszörösére nőtt. Jelenleg Budapestről London, Párizs, München, Köln, Wuppertal, Milánó, Bologna, Padova, Prato, Tesszalóniki és Athén viszonylatban közlekednek rendszeres járatok, és ezek fokozatosan kiegészülnek Zágráb, Malmö, Koppenhága, Basel, Bratislava, Moszkva, Isztanbul, Teherán, Bagdad viszonylatokkal. Az autóparkjuk

1975-ig 850-re nő, s a gépkocsivezetők száma megkétszereződik. A teljesítmények azonban még ennél is nagyobb mértékben növekednek: a megtett kilométer 120%-kal, az árutonnakm-teljesítmény több mint 100%-kal, az árbevétel pedig 105%-kal nő. A vállalat öt esztendő alatt saját eszközeiből kerekelt 1 milliárd forintot ruház be – mintegy 50%-kal többet, mint az előző 5 éves időszakban – és emellett mintegy 100 millió forint állami támogatásban is részesülnek. Az idén 205 új, korszerű járművet szereznek be. Ebből 60 Scania-Fruheauf típusú hűtökocsi átvételét már megkezdték. Nagy gondjuk a gépkocsivezetői hiány. Jelentkezők ugyan vannak, de az itteni szigorú feltételeknek viszonylag csak kevesen tudnak megfelelni. Ezek a feltételek: tiszta erkölcsi bizonyítvány; állásvállalásra jogosító gépjárművezetői engedély – mindhárom ellenőrző lappal; állandó budapesti vagy közvetlen Pest környéki lakás; magyar állampolgárság; legalább hatéves tehergépjárművezetői gyakorlat és az a körülmény, hogy a jelentkező egy éven



belül nem változtatott munkahelyet. A négyéves vezetői gyakorlat is elegendő lehet abban az esetben, ha a jelentkező ezt autóbuzson, vagy más nagy teherbírási járművön szerezte, ha Autóközlekedési Technikumi érettségivel vagy ezzel egyenrangú más műszaki felkészültséggel (érettségi-szerűl képesítés) rendelkezik. A felvételre jelentkezőket mindemellett orvosi vizsgálatnak is alávetik és a felvételi vizsgán is bizonyítanok kell rátermettségüket.



Avárossá nyilvánításának 700. évfordulóját ünneplő Győr ezekben a hetekben különösen gyakran hívta fel magára a figyelmet. A mosoni Duna-ág, a Rába és a Rábca találkozásánál kialakult természetes központot nagy kitüntetés érte: az Elnöki Tanács határozata alapján április 25-től, hazánk társadalmi, politikai, gazdasági és kulturális fejlődésében betöltött szerepének elismerésül megyei várossá nyilvánították. Nemrég adták át a Volán 19. sz. Vállalat forgalmi műszaki telepét. Ez a legújabb esemény: az 1-es számú főút korszerűsítésének befejeztével, május 8-án új Rába-hidat avattak fel Győrről. Az 1-es számú főút – mint ismeretes – az ország hatezer kilométeres főúthálózatának egyik leforgalmasabb vonala: része az E5-ös jelzésű nemzetközi főútvonalnak. Ez az útvonal köti össze a fővárost az észak-dunántúli, kisalföldi iparvidékekkel. A Tatabányától Hegyeshalomig tartó 120 kilométeres szakasz korszerűsítése 400 millió forintba került; az út szélessége 7 méter, de az érintett lakóterületeken a 10–14 métert is eléri. A korszerűsítés révén több veszélyes kanyart kiküszöböltek, egy-két helyen rövidebb is lett az út. A győri átkelési szakaszon három új hidat építettek, köztük a most megnyitott, 181 méter hosszú, három nyílású, feszített acélszerkezetű, impozáns alkotást. Csapán a győri átkelési szakasz építésére 137 millió forintot fordítottak. Az 1-es számú főút korszerűsítésének befejezése, valamint az utolsó szakasz ünnepélyes forgalomba helyezése egyik különösen jelentős fejezete a közlekedéspolitikai koncepcióban meghatározott közúthálózati fejlesztésnek.

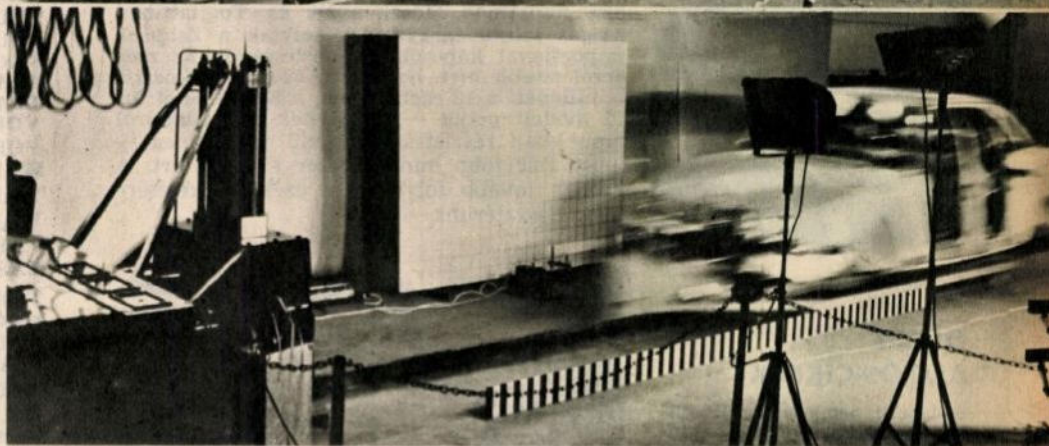
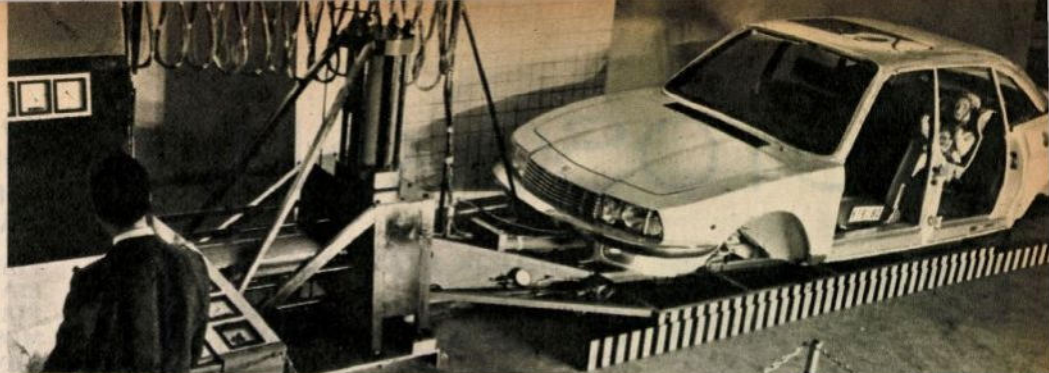


Az Autóklub létszámában és felszereltségében egyaránt megerősített országúti segélyszolgálat immár 3200 kilométerre kiterjedő fontos útvonalon áll a bajbajutottak rendelkezésére. Most pedig országjáró körútjára indult a mozgó vizsgálóállomás is, amely az Autóklub műszakfejlesztési programjának megfelelően olyan vidéki városokat, községeket, településeket fog felkeresni, ahol helyben nincs más lehetőség a személyautók műszaki felülvizsgálatára. Az Autóklub megyei szervezetei időben tájékoztatják majd a tagságukat arról, hogy hol és mikor vehetik igénybe a késő őszi országot járó mozgó vizsgálóállomás szolgáltatását. Az erre a célra beállított mikrobuszt sáterszerkezettel kombinálták és mindössze félóral előkészítés után már munkába is kezdhet. Lényegében minden, a közlekedésbiztonságot befolyásoló vizsgálatot el tudnak lymódon végezni a kocsihoz tartozó korszerű berendezések segítségével. Így motordiagnosztikai vizsgálatokat, futóellenőrzést, kerékkiegyensúlyozást, az elektromos berendezések és az egyéb, kifejezetten közlekedésbiztonságot befolyásoló szerelvények vizsgálatát. A kocsik berendezései mechanikus és tranzistoros felépítésűek, így a vizsgálóállomás bárhol – hálózati áramforrástól függetlenül – felállítható.



Kedves hagyomány, hogy a legszebb tavaszi hónap egyik napján ünneplőruhás fiatalok kart karba öltve utoljára körüljárják a tudományt osztó iskolát. Lampionokkal és virággal a kezükben, a „Ballag már a vén diák” kedves dallamára búcsút vesznek az alma matertől. Nekünk külön jóleső érzés ezek között a sugárzó arcú fiatalok között azokat látni, akik éppen egy-egy autószervízünkbe, vagy más szakmai bázisunkba visznek majd friss vérkeringést. Külön köszönytük tehat a nemrég ballagott fiatalok sorában a Felsőfokú Gépjárműközlekedési Technikum, az Autóközlekedési Technikum és az Autóforgalmi Szakközépiskola végzős hallgatóit. Ószinte szívvel kívánunk a továbbtanulásukhoz vagy újonnan megkezdett munkájukhoz lankadatlan ambíciót és szakmaszeretetet, szívós küzdeni tudást – sok sikert!





Kép az Audi-NSU közös kísérleti laboratóriumból, ahol most már azt is próbálják, hogyan lehet nagyobb biztonságot nyújtani az autókban ülő gyermekek számára. Ennél a vizsgálatnál persze, amikor 45 km/óra sebességnek megfelelő lendülettel vágódik betonfalnak a hidraulikus kaptatóval kilőhető vizsgálati modell eleje vagy hátulja, nem történik baj, mert a benne ülő gyerek fából, illetve ólomból van. Kísérleti bábu, amelynek súlya 25 kg. De ez a kis Muki sok rejtett dologra tud választ adni...

Dummy-papa és Muki-fia

A mikor megkaptuk ezeket a képeket, mindjárt arra is gondoltunk, hogy újból szóvá tesszük a régi témát: hol üljön a gyerek.

Többször írtunk már erről, hangsúlyozva, hogy számára a legveszélyesebb a vezető melletti hely, bár közismert, hogy a kicsik ott szeretnek utazni.

Egy időben örömmel láttuk, hogy mind több autós fogadhatta meg a világszerte egyformán jónak tartott tanácsot, és szépen a hátsó ülésre tessékelté még az ellenkező csemetét is. Sajnos, ott sincs teljes biztonság, de tény, hogy az üléspárnák közötti csöppség kevésbé sérülhet meg, mintha éppen a kemény műszerfal, no meg a szélvédő kerül eléje egy-egy ütközésnél.

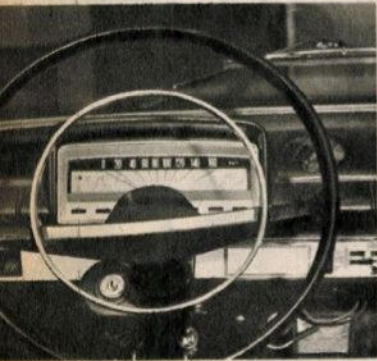
És írtunk már a külön gyerekek számára készülő ülésekről is, amelyek rögzíthetők, és bennük a kicsik is csak korlátozottan mozgolódhatnak. Legutóbb éppen azt jegyeztük meg, hogy az OGV gyártmányai között is van már bébiülés, bár a hazai piacon még eddig nem került forgalomba. Az Interag új autós üléstében láttunk ugyan importált — jónak ígérkező, 500 Ft körüli összegért kapható — kis ülést, de szeretnénk, ha ez sehol sem lenne hiánycikk. Szeretnénk, ha minden autós tisztában lenne a felelősséggel, amely különösen nagy, amikor éppen kicsi gyermek ül a kocsijában. Tekintsék erre emlékeztető figyelmeztetésnek ezeket a képeket is...



Dummy most mint papa szól mindenkilhez: ne ültessék a vezető mellé a kicsiket. Közben arra keresnek megoldást, hogy a vezető mögötti helyen milyen ülés, milyen rögzítés nyújthatja a maximális biztonságot



AUTÓSOKNAK



OLASZ AUTÓS-CIKKEK

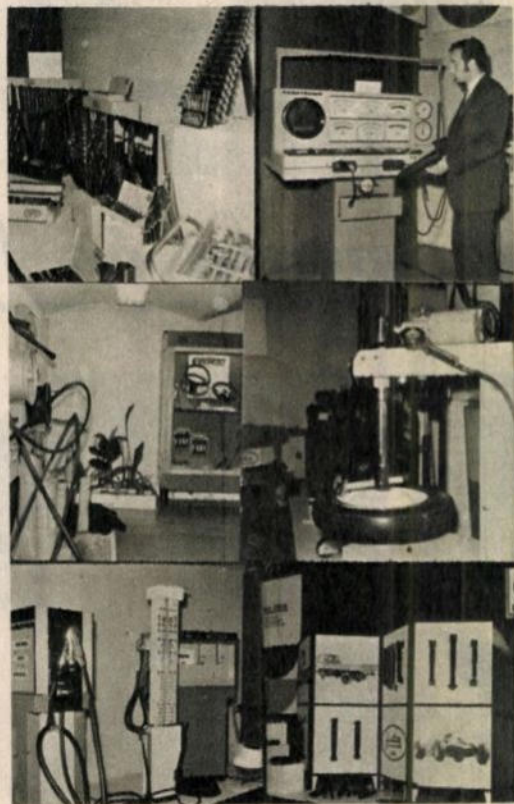
budapesti bemutatóján készültek ezek a felvételek. Az Autóker kiállítási termében (Népköztársaság útja 14.) mindig lehet látni érdekes, hasznos szerviz- és garázsipari berendezéseket, szerszámokat, alkatrészeket, de most a 12 olasz céget képviselő CONSAUTEST ARUBEMUTATOJA mind a szakemberek, mind a magukat egyszerűen csak autósoknak mondó látogatók körében igazán nagy sikert aratott. A Beta és Ravaglioli gyártmányok eddig sem voltak ismeretlenek a magyar piacon, de várható, hogy az Everest, Fispá, Rabotti, Líms, Roncagli, Saleri, SIFAT, Spesso, Ceisa és Uranio emblémákat viselő áruk, újdonságok is forgalomba kerülnek.

A mostani kiállításon Gianni Sinoppi, a Consauest igazgatója elmondotta, hogy a magyar vállalatokkal kialakított kapcsolatok első évében már mintegy 300 ezer dollár értékben szállítottak hozzájuk autóalkatrészeket, garázsfelszereléseket.

A vizsgálóműszereken kívül az autótulajdonosokat közvetlenül érdekítő lengéscsillapítók, a praktikus ülészetek, sportos volánok és más hasonló szerelvények különösen vonzották a nézőket.

A ZSIGULIK SZÁLLÍTÁSA

megkezdődött, várható tehát, hogy a közeli napokban már nemcsak próbaszámos VAZ-kocsikkal találkozhatunk a hazai utakon. Május első napjaiban Moszkvában és Togliattiban magas szintű tárgyalások folytak a Zsigulik importjával kapcsolatos kérdésekről. És még arról adunk hírt, hogy az AFIT próbakocsija is túlélt a 12 ezer km-en, a KERMI-nél futó modell pedig —, amelynek vizsgálatáról lapunkban részletes ismertető jelent meg — most már több mint 16 ezer km-nél tart. A próbák tovább folynak, és ezek értékelésére még visszatérünk.



KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, MÁJUS 14-ÉN

FIAT-500	2457
FIAT-850 Limousine	8336
FIAT-850 Sport Coupé ...	537
MOSZKVICs	23 416
RENAULT R-4	1273
POLSKI FIAT-1300	7076
POLSKI FIAT-1500	1879
SKODA	21 789
TRABANT Limousine ...	35 594
TRABANT Kombi	3626
VOLGA	797
VOLKSWAGEN-1300	2780
WARTBURG Limousine	15 758
WARTBURG de Luxe ...	11 393
WARTBURG Tourist ...	1312
ZAPOROZSEC	2034
ZASTAVA 750-M	2106

Több mint 25 ezer Zsigulik-megrendelés érkezett a Merkurhoz április 19—május 7. között. Ebből más típusokra feladott korábbi megrendelésük módosítását mintegy 16 ezren kérték az új szovjet kocsira.

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

MÁJUS 23. Debrecen Komárom Miskolc Nyíregyháza Siófok Szarvas Szeged Szombathely	JÚNIUS 9., szerda Szentlőrinc
MÁJUS 30. Debrecen Érd Kecskemét Miskolc Nyíregyháza Pápa Szeged Zalaegerszeg	JÚNIUS 13. Baja Békéscsaba Debrecen Miskolc Nagykőrös Nyíregyháza Pécs Siófok Szeged Szentes Szombathely Tata Veszprém Zalaegerszeg
JÚNIUS 2., szerda Miskolc	JÚNIUS 14., hétfő Dabas
JÚNIUS 6. Debrecen Gyöngyös Győr Gyula Kaposvár Kiskunfélegyháza Kiskunhalas Miskolc Nyíregyháza Pécs Szeged Székesfehérvár	JÚNIUS 20. Csongrád Debrecen Dunaújváros Miskolc Mohács Nyíregyháza Oroszlány Szászvár Szeged Szolnok Tatabánya

VÁLTOZÁSOK A 750-ES ZASTAVÁN



A gyár, illetve a Mogürt tájékoztatása alapján és fénykép segítségével igyekszünk olvasóinkat tájékoztatni azokról a módosításokról, amelyek jellemzik az újabb Zastava 750 M szeriát.

A felsorolást a hátrafelé nyíló ajtókkal kezdjük, amelyeknek csuklópántjait is tokozták és a zár konstrukcióját ugyancsak módosították. Ezzel kapcsolatban pusztán érdekességként jegyezzük meg, hogy az ajtók átalakítása folytán 250 alkatrész tervét és gyártástechnológiáját kellett átdolgozni. További eltérés a korábbi típusokhoz képest, hogy az üzemenyagtartály nagyobb, 30 literes lett, más helyen fekszik és a kocsis csomagtartója is nagyobb lett valamivel. Az utazási biztonság és a komfort további javítása érdekében aszimmetrikus fényszórókkal, kormányzárral, más műszertáblával, belső műbőrbevonattal és tökéletesített rádiózavar-mentesítővel látják el az új gyártási sorozatot, amelynek darabjai szebb kivitelű keréktárcsákkal, illetve portárcsákkal kerülnek forgalomba.

Évről évre igyekszünk a túraszezon idején elmondani, vagyis leírni néhány olyan tanácsot, amely a saját gyakorlatunk szerint megkönnyíti a csomagolás gondjait. Persze, jól tudjuk, hogy általános érvényű csomagolási szabály viszonylag kevés van, és az nem ismeretlen. Így például feleslegesnek tűnik azt hangsúlyozni, hogy ne a csomagtartó legaljára rakjuk azt a dobozt, amelyben a tartalékizzók vannak, de még a tartalék-ékszíjat se rejtjük oda, bár az nem törékeny. Azt is felesleges ilyen alapon szóvá tenni, hogy ha kanában is viszünk benzint az útra, gondosan ügyeljünk a dugaszolásra. Ezt mindenki tudja, magunk is tudtuk, ennek ellenére volt úgy, hogy a táskáinkban levő holmikak napokig kellett szellőztetni egy Interpress Rallye alkalmával, mert a párolgó benzint mindent átítatott. Ma sem tudjuk, hogy anyagilag zártuk-e le a 20 literes kan-



NYÁRI CSOMAGOLÁS

nát, vagy feltételezhető, hogy a legfigyelmesebb dugaszolás ellenére is áthatolt mindenben a benzinszag.

Ezzel kapcsolatban tehát azt kellene tanácsolni, hogy ha csak lehetséges, utazzunk külön benzinkannák cipélése nélkül. Még akkor is, ha van hely a bőröndök mellett a csomagtartóban, bár általában akkor kényeserülünk pótbenzin szállítására, amikor anélkül is nehéz pakolni.

Igen, vannak ilyen ellentmondások az autózásban, az autópépítésben. Az év túlnyomó idején egy jókora, üresen kongó csomagter is növeli kocsink hosszát, és amikor centizgetünk a parkolásnál, szívesen lekapszolnánk ezt a nyulványt. A nyári szezonban viszont, amikor a kocsit minden ülése is foglalt, még a valóban nagy csomagtartók is kicsinek bizonyulnak. Akkor vesszük csak észre, hogy mennyi helyet követel magának a pótkerek, mennyit farag le a kihasználható térfogathoz a beépített tüzelőanyagtartály, holott más szempontból meg annak örülnék, ha két pótkerünk is lenne, és kétszer akkora tankkal gyártanák a kocsit.

Az emelőd, a szerelővasat, meg a többi szerszámot sem lehet otthon hagyni, és kezdünk már félni, hogy végül a bőröndök maradnak ki a csomagtartóból.

Ennél a pontnál már megbukik minden általános érvényűnek mondható szabály, hiszen vannak családok és vannak egymásnak gondot. Sokan egy kis 500-as Fiat vagy Steyr-Puch befogadóképességét is megfelelőnek tartják, mert legfeljebb másodmagukkal utaznak, és csak annyi csomagot visznek, amennyi az első ülések mögött elfér. Mások az új Wartburg vagy Opel Rekord félköbméteresnél nagyobb csomagtartójával sem boldogulnak, mert a nyári útra sok az utas, sok a táska, sok a szatyor. Ilyenkor kezdjük nézegetni a kocsit tetejét, és érdeklődünk, hogy milyen rácsokat lehet kapni — esetleg kölcsön kapni. És ha a baráti körben vagy az ismerősöknél nem boldogulunk, akkor megkereshetjük a Belkereskedelmi Kölcsönző Vállalatot, mert ott is akad tető-csomagtartó. Amikor pedig az is megvan, fontos tudni, hogy mennyit bír el a kocsit teteje. Néhány típusra vonatkozóan közlünk itt is pontos gyári adatokat, a többitől viszont ajánlatos a szervizeknél információt kérni. Ha mégsem

tudunk zöld ágra vergődni, akkor kocsink építési jellegét, teljesítményét próbáljuk összehasonlítani a megengedett típusokéval, olyanokkal, amelyekről tudjuk, hogy hány kilót bírnak el a tetőn. Mielőtt azonban a nagy útra indulunk, tréningezzünk egy kicsit, és kellő óvatossággal kóstoljuk ki, milyen is az autózás, ha a tetőre nehezedő terhelés miatt megváltozik a súlypont. Egy-egy ilyen rövidebb próbaút a rács helyes vagy helytelen felerősítését bizonyítja.

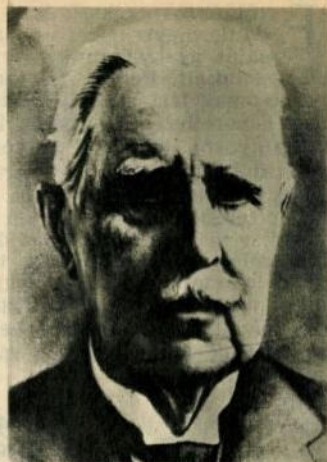
Akinek viszont még a tető sem elég, azok utánfutókkal próbálkoznak. Táblázatunkban kitérünk hát — ugyan csak gyári adatokat közölve — az egyes kocsiknál megengedhető vontatható súly nagyságára is.

És mielőtt jó nyári autózást kívánunk, csak annyit jegyzünk meg, hogy a legkényelmesebb annyi csomagot vinni, amennyi a kocsin belül elfér...
L. Gy.

	Megengedhető tetőterhelés	Vontatható fékez- és utánfutóval	Vontatható fék nélküli
	kg	kg	kg
AUDI			
60 (L) Limousine	50	700	500
100 Limousine (80 LE)	50	850	550
100-S, 100-LS Limousine	50	950	550
BMW			
1600, 2002, 1800, 2000	75	1200	500
2500, 2800, 2800-CS	75	1300	650
CITROEN			
2-CV, Dyane	30	400	200
Ami-8	30	500	250
ID, DS	80	1250	650
DAF			
33	50	420	350
44, 55	60	450	400
FIAT			
500	30	250	250
850-N	50	450	350
850 Special	50	600	380
850 Sport Coupé	50	640	400
128	50	680	435
124	50	700	400
125	50	750	530
130	50	1200	750
FORD			
Escort 1100 S	45	400	400
Taurus 12M, 15M	50	750	450
Capri 1500	50	650	450
MERCEDES-BENZ			
200, 220	60	1200	690
230	60	1200	705
200-D, 220-D, 250, 250-C (CE)	60	1200	715
280-S, 280-SE, 280-SE Coupé	60	1200	750
MOSZKVIC			
403, 408, 412	50	700	450
NSU			
Prinz-4	50	315	315
1000 TT	50	750	350
1200	50	750	390
PEUGEOT			
204	50	850	475
304	50	950	495
404	50	1000	570
504	50	1100	635
RENAULT			
R-4	60	500	350
R-8, R-10	60	750	400
R-16, R-16 TS	75	1000	500
R-16 TA	75	-	-
SIMCA			
1000	50	585	430
1301 Special	50	850	550
1501 Special	50	900	550
SKODA			
S-100, S-110	50	620	410
TRABANT			
601	30	-	200
OPEL			
Kadett 1100	60	700	410
Rekord Limousine	80	950	560
Commodore Limousine	80	1000	610
Commodore GS, GSE Limousine	80	1100	625
VOLKSWAGEN			
1200, 1300, 1500	50	500	400
1600	75	650	465
VOLVO			
142 (S), 144 (S), 145-S, 164	100	1200	600
WARSAWA			
203	60	1000	507
WARTBURG			
353 Limousine	60	650	500
353 Limousine, tolótetős	40	650	500
353 Tourist	50	650	500
353 Tourist, tolótetős	40	650	500

A KARBURÁTOR MAGYAR TALÁLMÁNY!

Folytatjuk azt a levelet, amelyet a porlasztót feltaláló Csonka János fia küldött Amerikából. Lapunk legutóbbi számában közöltük a levél első részét, amelyben ifj. Csonka János — aki maga is túlélt már a hetedik évtizeden — néhány eddig csak igen kevesek által ismert tény és epizódot világított meg a motorizációs korszak egyik alapvető szerkezetéről. A technikatörténet értékes dokumentumának tartjuk a hozzánk küldött sorokat, amelyek kitérnek Csonka János autó- és autómotor-konstruktóri tevékenységére is, valamint a porlasztótalálmány külföldi értékesítése körüli bonyodalmakra. Amint már említettük, a levélírássra egy Magyarországról Amerikába jutott nem autós képeslapban megjelent cikksorozat inspirálta Csonka János fiát, mert abban az öt nagyon közelről érintő témáról, a világ első porlasztójáról, illetve édesapja általános munkásságáról is olvastott.



Id. CSONKA JÁNOS

A Bánki—Csonka-féle amerikai porlasztó-szabadalom. (1897. dec. 14.) Ez a szabadalom csak Amerikában nyújtott volna védelmet a feltalálónak, illetőleg meghatalmazottjának, például esetleg a Ganz-gyárnak. Megadták, tehát érvényes volt! Csak ember kellett volna hozzá, akinek a keze átér az óceán túlsó partjára.

Ez a szabadalom is benzinmotorokon alkalmazott új és célszerű tökéletesítésekre vonatkozik, különösen pedig azokra a módokra és eszközökre, amelyek a benzin bevezetésére szolgálnak, hogy megfelelő keveréket kapjunk a gépezetben. Az első igénypontja pedig így szól:

„Otto ciklusú benzinmotor részére szolgáló porlasztó, amely a légvezetékben foglal helyet, s jellemezve van a szívócsőben levő egy vagy több nyílással benzinvezetés céljából, melynek a szintje állandó magasságban van s a nyílások kiömlő keresztmetszete állítható kúpokkal van szabályozva, amelyek átmenő hosszanti furatban s rajtuk át a szívás porlasztó levegőt visz a folyadékba.”

Ez a szabadalom is, akárcsak az eredeti Bánki—Csonka összabadalom is, főképpen stabil motorok részére volt szánva, hiszen az autómobilokba is ekkor még jóformán stabil jellegű motorok voltak beépítve. De az igénypont nem zárja ki az „autómobilmotorokon” való alkalmazást sem. Főnyereményt tudott volna csinálni az, aki ezt a szabadalmat Henry Fordnak bemutatta volna és eladta volna, mert az még 1903-ban is kétségbe esve kereste az akkor még használatos mindenféle ügyefogyott „elgázósító” helyett az autómobilokhoz való célszerű benzin-tápláló készüléket, vagyis a „porlasztót”.

Bonyodalmak a benzinporlasztó értékesítése körül

Sokan tették fel már jogosan a kérdést, hogy miért nem lehetett a magyar porlasztó-találmányból világra

szóló anyagi eredményt kihozni, annak ellenére, hogy az két oly kiváló motorteknikus kezéből indult el, mint Bánki és Csonka. A válasz meglehetősen elszomorító.

Mikor Csonka János a legelső szabadalmát a Ganz-gyárnak eladta, Gulden, a Ganz-gyár akkori igazgatója, a szerződés aláírása előtt az addigi megbeszélésekkel ellentétben a kézre írt szerződésbe utólag belevette azt a pontot is, hogy Csonka János minden jövőbeli motorszabadalmát is a Ganz-gyár részére fogja átadni értékesítés céljából. Csonka János, aki kispénzű ember volt, kénytelen volt ezt a revolverező feltételt elfogadni. Talán jogilag ez nem lett volna kötelező a Bánki—Csonka-féle szabadalmakra, de Bánki is ki volt szolgáltatva ennek, mert ő meg Ganz-gyári mérnök volt. Talán ez a hátrányos helyzet volt az oka annak, hogy a már elkészült s kitűnően bevált Bánki—Csonka-motor sok újszerű szerkezeti részlete nem is volt szabadalmaztatva, holott Csonka ilyen motorokat már el is adott.

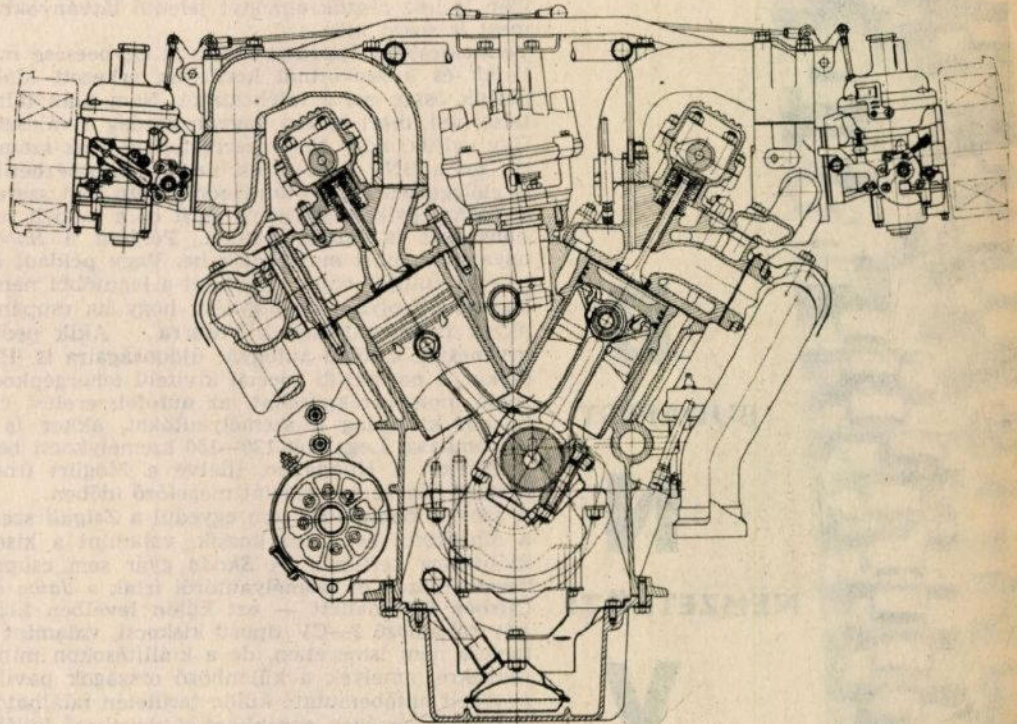
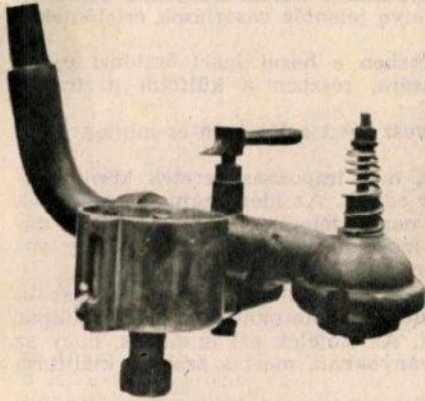
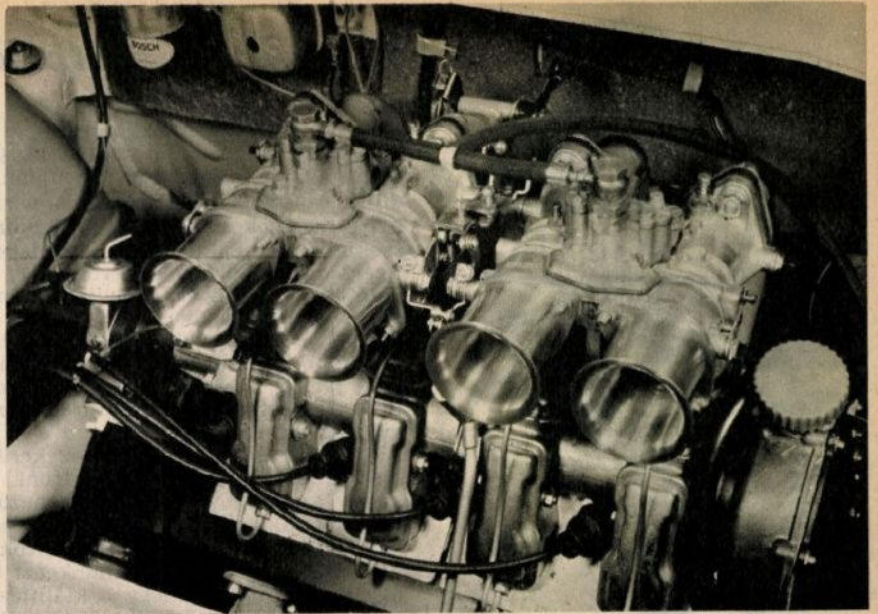
Hirtelen megváltozott ez a helyzet, amikor Lázár Pál, a Műegyetem Mezőgazdasági Gépek Tanszékének tanára, a nyilvánosság előtt ismertette ennek a motornak szerkezeti újdonságait. Emiatt az indiszkrécio miatt most már sürgősen kellett a motoron alkalmazott találmányokat lóhalálában szabadalomra bejelenteni, s ezáltal a fennálló régi megállapodás értelmében az értékesítés jogát a Ganz-gyárnak átadni. A Ganz-gyár vezetői nem ismerték fel a benzinporlasztó jelentőségét a motoriparban, elmulasztották a külföldi szabadalmi díjakat befizetni s így szabad zsákmánnyá tették a porlasztóban levő nemzetgazdasági kincset. Ganzék a magyar vasutak építésekor nagy vagonrendeléseket kaptak a Mechwart-féle kéregöntésű vasúti kerekekkel nagy külföldi üzleteik voltak, az egész világra szállították a Mechwart-féle hengerezékeket, s így a motor nem érdekelte Mechwartot, Bánki hiába beszélt neki. Más lett volna a helyzet, ha a Lá-

zár-féle motorgyár létrejött volna és át tudta volna venni a Ganztól a porlasztó-szabadalmat, be tudta volna utólag pónáléval fizetni az elmulasztott díjakat külföldön is és ki tudott volna várni egy-két esztendő, amíg a porlasztó-találmány értékesítése az egész világon az ölébe hullott volna. A rövidlátás és szűkmarkúság okozta, hogy a porlasztó mint üzlet kisiklott a Ganz-gyár kezéből. Azóta sok százezer példányt készítettek s érdekes szám lehet például az, hogy 1970 végén 86 millió autómobil futott csak az Egyesült Államokban önmagában, s legalább ugyanannyi kis benzinmotor volt használatban.

Ami 75 év előtt oktanul elveszett, azon kár ma siránkozni. De okuljunk belőle —, hisz saját kárán tanul a magyar! Ne rejtjük a gyertyát a véka alá! Álljon itt példának egy idézet az említett újságcikkből, amely Csonka Jánost Lázár professzorral szemben igazságtalanul így állítja be: „Csonka, aki végtére csak egyszerű kovácsmesternek számított...” A cikk írója nem ismerte Csonka Jánost, mint Terplán Sándor okl. gépészmérnök, a Budapesti Műszaki Egyetem docense, aki a „Műszaki nagyjaink” című munkában a 104-ik oldalon így mondja el annak történetét, hogy miként kezdte el műegyetemi működését a fiatal Csonka János, akit a „legkiválóbb magyar mérnök”-nek mondták Bánki Donát méltónak talált arra, hogy hozzá társul csatlakozzék:

„A Műegyetem rektora által hirdett pályázat a Pilch Agoston professzor vezetése alatt álló Gépiparműtani Tanszék tanműhelyének művezetői állására vonatkozott. A megtisztelő állásra 32 jelentkező pályázott, köztük hosszú gyakorlattal rendelkező gépészmérnökök is. A Műegyetem Tanácsának rendkívüli ítélőképességére vall, hogy a legfiatalabb pályázót, a 25 éves Csonka Jánost bízta meg a műhely vezetésével. A pályázó a legfiatalabb volt ugyan, de a világlátott, idegen nyelveket beszélő, nagy gyakorlattal rendelkező ifjú-

Igaz, hogy ma már nemcsak karburátor, hanem benzinbefecskendező is szép számmal található a motortömbökön, de a világ személyautóinak legálább 98%-a változatlanul az ősi szerkezet modern utódainak segítségével jut a mindennapi táplálékhoz. És az ősi porlasztó újabbnál újabb változataival csodálatot keltő teljesítményt érnek el korunk autói



A felső fényképen egy NSU-kocsi két ikerporlasztója csillan fel, a rajzon pedig a legújabb Jaguar-E típus (fotóit az AM 8-as számának címlapján hoztuk) tizenkéthengeres V-motorjának metszetét látjuk. Ennek a 314 lóerős — a legmaibbnak tekinthető — alkotásnak hagyományos jellegű porlasztói mellett különösen gondolatébresztő az első Csonka-féle karburátor képe...

ban a bírálók helyesen látták meg azt a férfit, aki az iparilag elnyomott ország mérnöknevezéseit lesz hivatva kiképezni. Azt természetesen nem sejtették, hogy ezzel a különleges képességekkel megáldott alkotó zenének biztosítottak lehetőséget arra, hogy terveit megvalósíthassa."

Igy jellemezte Terplán Sándor a Mű-

egyetemre fiatalon érkező Csonka Jánost. Es miként vélekedtek róla az őt jól ismerő kortársai, amikor 48 és fél évi szolgálat után műegyetemi órhelyét utódjának átadta? (Műszaki nagyjaink, 133. oldal.)

„Aldozatos, nagyjelentőségű munkáját mind a Műegyetem, mind a mérnöki gárda hálaival ismerte el és nyugalomba vonulása előtt nagy

megtiszteltetés érte: az 1923-ban megalakult Mérnöki Kamara, Herrmann Miksa professzor előterjesztése alapján elsőként (1924. febr. 6.) vette fel egyetemi végzettség nélkül tagjai sorába és ezzel jogosította a mérnöki cím használatára."

Tartsuk nyilván nemzeti értékeinket; az írástudók felelősek érte!

Szerkesztőségi zárszóként fűzünk néhány sort a most nyilvánosságra hozott levélhez. Elsősorban azt, hogy a hazai autóstársadalom valóban nemzeti értékének tekintni mindazt, amit Csonka János alkotott. Ez legutóbb kifejezésre jutott 1965 januárjában is, amikor a Technika Házában jubileumi közgyűlést és kiállítást rendeztek. Ez a kiállítás a „Magyar automobilizmus fejlődése 1900–1970”, illetve „Csonka János emlékezete” címen nyílt meg. Ott sokszerezen láthatták az első porlasztót, és sokan csodálhatták meg a többi, gondosan őrzött autotechnikai ereklyét. Ott állt az autó is, amelyet Csonka János épített és saját maga járt vele. A kocsi, és annak négyhengeres, négyütemű, vízűtéses, 4 lóerős motorja, amely 1903-ban indult fel először, ma is üzemképes. Őrzi a Budapesti Közlekedési Múzeum. Az a kocsi félmillió kilométert tett meg. Akik ismerték, akik jártak vele, Doxának becézték. Akkoriban ezzel jelezték a megbízhatóságot.



HUNGEXPO



Kapunyitás előtti jegyzetek

Évek óta és évről évre figyelemmel kísérjük a Vásár eseményeit, érdekességeit, a kiállításra érkező autókat és a Vásárra érkezők autóit, a mind terebélyesebb, mégis mind zsúfoltabb parkolóhelyeket. Ezek a városligeti parkolók azt mutatják, hogy az újdonságok, amelyek egykor csupán mint kiállítási látnivalók vonzották a nézőket, hosszabb-rövidebb idő alatt többnyire megszokott közlekedési eszközei lettek a hazai forgalomnak. Akik azt szokták reklamálni, hogy a Budapesti Vásáron nem lehet vásárolni, bizonyára megfelelnek arról, hogy nagyszabású külkereskedelmi üzleteket kötöttek ott eddig is a pavilonokban, illetve jelentős vásárlások érlelődtek a tárgyalóhelyiségekben.

Olyan fórummá vált a BNV, amely részben a hazai ipart ösztönzi újabb és újabb piacképes termékek előállítására, részben a külföldi partnerek előtt tár fel kereskedelmi lehetőségeket.

Ebben az évben is több mint 30 ország vesz részt a Vásáron és mintegy 1000 magyar vállalat állít ki.

Amikor lapunk az olvasókhöz kerülhet, már impozáns keretek között látható mindaz, amiről itt csak frunk, hírt adunk. Az idén május 21-re tűzték ki a vásár megnyitását, és ugyanazon a napon jelenik meg az AM is. A dátumok találkozása azt a feladatot adta most szerkesztőségünknek, hogy valami útikalauzt állítsunk össze azok számára, akik a BNV-t felkeresik.

Az évek során volt alkalmunk azt is megfigyelni, hogy igen sokan készítik új programjaikat, hogy a kiállítási autókat, motorokat és a gépjárműipar más érdekességeit feltétlenül megnézzék. Az előjelek azt mutatják, hogy az idén is lesz részük élményt jelentő látványokban, mert a szakma kiállítása most is sokat ígér.

Természetesen éppen a dátumok egybeesése miatt itt még csak az előzetes listák és a szokottnál korábban érkezett kiállítási tárgyak alapján állíthatjuk össze ezt a tájékoztatót. Nem hiánytalan, de nem is lehet mindent felsorolni, mert igazán nagyon gazdag a választék.

Úgy véljük, hogy több ezerre tehető azok száma, akik a Zsiguli miatt keresik fel a BNV-t, mert ott azok is megnézhetik, akik már ugyan pénzüket is előlegezték rá, de látni eddig nem volt szerencsájük. Nem kétséges, hogy a Vásár egyik autóslágere most ez a modell lesz, pedig sok más vonzó újdonsággal is találkozhatunk. Például a Skoda Coupéval, amely nálunk ugyancsak most mutatkozik be. Vagy például a Citroën GS típusúval, amely „Az év autója” címet nyerte el a legutóbbi nemzetközi zsűri előtt.

Hallottunk olyan megjegyzést, hogy ha csupán ez a három autó állna ott, akkor is kimennének a Vásárra... Akik pedig majd ott járnak, nyilván kíváncsiak a többi autógyár újdonságaira is. Ha nem számoljuk az autóbuszokat, a normál és speciál kivitelű tehergépkocsikat, a többi standon is szereplő motorkerékpárokat, az autófelszerelési cikkek ezreit, az utánfutókat, hanem kizárólag a személyautókat, akkor is tekintélyes a gépjárműipar felvonulása. Legalább 130—150 személykocsi bemutatására utalnak a listák, amelyeket a Hungexpo, illetve a Mogyúrt irodáiban néztünk át a vásárynitást, illetve a lapzártát megelőző időben.

A szovjet bemutatón sem egyedül a Zsiguli szerepel az autók között, hanem a Moszkvics és Volga kocsik, valamint a kisebb, UAZ terepjárók szintén kiállításra kerülnek. A Skoda gyár sem csupán a Sport Coupéval jelentkezett, hiszen öt személyautóról írtak a Jawa és CZ motorokon kívül. És a Citroën GS mellett — ezt külön levélben közölte velünk a gyár — még két különböző 2—CV típusú kiskocsi, valamint az Ami—8 áll majd. Számítunk a nem ismeretlen, de a kiállításokon mindig másként ható olyan járművekre, amelyek a különböző országok pavilonjainál, tehát nem az úgynevezett autóbemutató külön területén találhatók.

A tóparti térségen egyébként a következő külföldi márkák részére foglaltak helyet: Audi, BMW, Daimler—Benz, Chrysler—France, Citroën, Fiat, Ford, NSU, Opel, Perkins, Peugeot, Renault, Simca, Vauxhall és Volkswagen. Ezek közelében sorakoznak majd a lengyel és a jugoszláv gyártmányok, az NDK-járművek, és várható, hogy a tó másik partján az USA-pavilonnál ugyancsak kiállítanak személykocsit. Szokásos helyükön találhatjuk a magyar buszokat, teherautókat és a motorkerékpárokat.

A kapunyitás utáni, általános tudósítást lapunk június 6-1 számában közöljük, de a következő oldalakon máris adunk képet az idei BNV-re jelzett érdekesebb személykocsikról. És azért csak a személyautókról, mert ott látjuk mindig a legtöbb autóslátogatót, illetve ott szokták keresni az érdekességeket. Azután átsétálnak a magyar Autó- és Traktoripari Kiállításához, ahol évről évre azt tapasztalhatjuk, hogy sokan ott döbbennek rá, milyen érdekes új gyártmányai vannak a hazai vállalatoknak is. Az idén például a szakosított bemutatón 23 cég szerepel, de érdemes „kutatni” olyan csarnokokban is, ahol a felirat nem is utal autós—motoros látnivalókra.

Egyik esztendőben magunk is az ilyen programon kívüli felfedező úton bukkantunk a magyar gyártmányú elektromobilra...

És ha jut idő tüzetesebben átböngészni a kialakult vásárcentrumoktól kissé távolabbi, kívülről gyakran semmitmondó, pusztán csak számozást viselő csarnokokat, mindig beigazolódnak, hogy egy ilyen jellegű, tíz napig élő nagy nemzetközi kiállítás szinte minden sarkában és jóformán mindenki számára juthat érdekesség.

(Liener)

B

BUDAPESTI

N

NEMZETKÖZI

V

VÁSÁR

1971

A múlt évben az új Volga premierje volt a Budapesti Nemzetközi Vásáron, most pedig tulajdonképpen itt kerül bemutatásra a Zsiguli, amelyből fut ugyan néhány próbaköci nálunk, de eddig csak kevesen ismerkedhettek meg azokkal. A BNV szovjet pavilonjánál most pótolható ez a mulasztás, de reméljük, hogy a Vásárt követő napokban már mind több lesz útjainkon is ebből a típusból



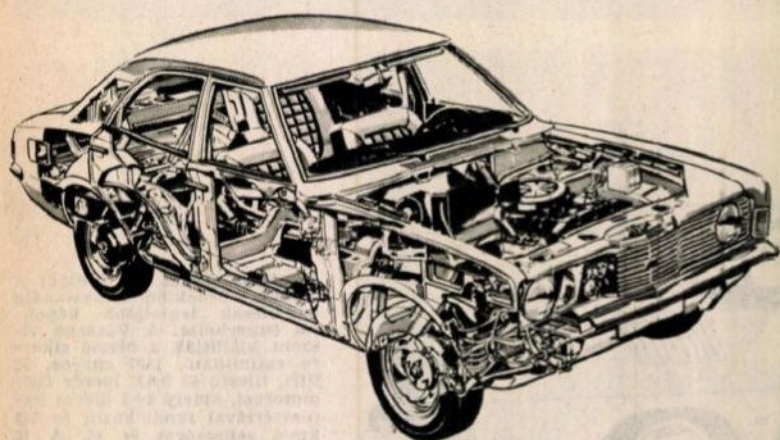
A Skoda 8-110 R Coupé a legtöbb érdeklődő mostanágig ugyancsak legfeljebb képekről ismerhette. A Vásáron viszont kiállítják a biztos sikerre számítható, 1107 cm³-es, 55 DIN, illetve 63 SAE lóerős Iar-motorost, amely 2+2 üléses karosszériával rendelkezik és 145 km/ó sebességet ér el. A 16 kg/DIN LE teljesítményű kocsi 18,5 mp alatt éri el a százastempót.



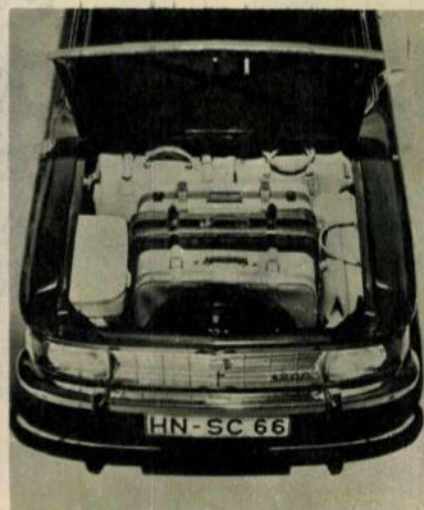
Bizonyára sokan énekel a lehetőséggel, hogy közelebbről megnézzék „Az év autóját” is, az 1970-es esztendő legtöbb jó pontot szerzett kocsiját: a Citroën GS újdonságot, amely szintén kiállításra kerül. Reméljük, olvasóinknak lesz módjuk bepillantani az utastérbe, ahol a nagytömegű sebességjelzőt láthatják. Talán benézhetnek a motortérbe is, ahol tulajdonképpen együtt van minden szerkezet



Az olasz Fiat-standon 11 autónak jelölték ki a helyét. A listán 500-L, 850-Coupé, 123-as Kombi, 124-es, illetve 125-ös speciál típus ugyancsak szerepel a normál változatokon kívül, mint ahogyan a 130-ast is jelezték. Bemutatják a 235-es luxus-kiviteli mikrobuszt is, de arról, hogy a 127-es megérkezik-e most Pestre, nem kaptunk hírt. Anélkül sem lesz sablonos a Fiat kocsi-park, hiszen a hagyományos modelleket is átdolgozták. Képzünk a 124-es normál, valamint Special, illetve a jobb sarkokban a 125-ös Special változatot mutatja a módosított orral



Az új Taunus röntgenrajzát közöljük, mert ebben a nézetben a Vásáron sem lehet tanulmányozni a Capri és Escortok társaságában bemutatásra kerülő 1971-es Fordot, amelyből nemcsak a négyajtós, hanem a kétajtós GT modellt is elhozzák



Az NSU és az Audi már közös érdekeltségű vállalatok, de típusprogramjuk persze nem azonos. Az egyik legnépesebb standot ígéri ez a két cég mintegy 30 kocsi kiállításával. Ezek között lesz az NSU 1200 C — amelynek orrában valóban sok csomag fér el — és az Audi-60 Variant fronthajtású kombi



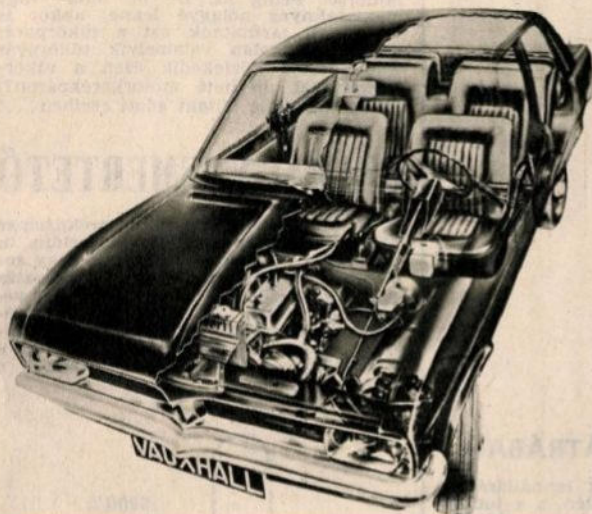
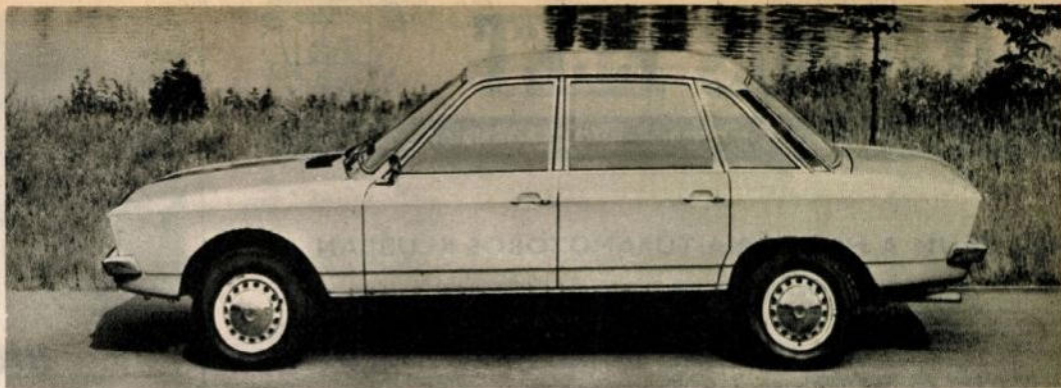
A Renault-12-est mutatjuk itt, de a 4, 6, 16 TL és TS típusok ugyancsak szerepeinek a BNV-n



Simca 1000 LS és S, 1100 LS és GLS, 1301 és két új Chrysler-modell érkezik a francia gyár pesti bemutatójára, a képen látható, 150 km/ó sebességű Simca-1000-es Rallye-kocsin kívül



Impozáns VW-felvonulásra számíthatunk, amelynek élén a most világszerte érdekes K-70 áll. Először hozza a gyár Budapestre a 90 lóerős, fronthajtású, vízűtéses Volkswagent, amely mellett 1200, 1300, 1302 (tolótetés), 1600 TL, 1600 Variant és 411-es modellek szerepelnek, — plusz egy nyithatótetés mikrobusz



A világ legnagyobb autópári egyesülése, a General Motors európai modelljei közül a Vauxhall és Opel kocsikat állítja ki. Az angliai Vauxhall 1971-es Viva típusa és a lendülettel vonalú Opel Manta nagy sikerre számíthat, de újdonság az Ascona modell is, amely a Kadett és a Rekord között kap helyet



Nem új, de kétségtelenül látványos ez a 100 lóerős 2000-es BMW, amelynek kisebb, 1800-as, valamint nagyobb, 2500-as testvére is kiállításra kerül az Idén. Az autókön kívüli motor-kerékpár is lesz a BMW-gyár tóparti területén

Egy ilyen 204-es Diesel Kombi (1255 cm³-es), 45 SAE lóerős motorral is bemutatkozik a 304, 404, 504 számozású Peugeot-sorozatban



A mindig látványos, gondosan rendezett, szabadtéri Daimler-Benz szalon most tüzoltóautót, Unimog-járművet is bemutat, az elegáns 200-as, 250-es — ennek műszerfalát látjuk itt — és 280-S személyautót kívül. Ezek nem új konstrukciók, bár született most a Mercedes-programban olyan új típus is, mint a 350-SL sportkocsi, amely 230 lóerős V-8-as motorral 210 km/ó sebességet ér el. Sajtóanyagát már megkaptuk, később ismergetjük



MOTOROS ÉLET



AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSAGANAK ROVATA

MZ-FÓRUM A HUNGÁRIA TÚRAMOTOROS KLUBBAN

Modern vonalú MZ-motorokkal telt meg május 5-én a Rosenberg házaspár utcai parkoló, s gazdáik zsúfolásig töltötték meg a Hungária Túramotoros Klub helyiségét az MTSZ székében. A nagy érdeklődéssel várt program: Manfred Haubold tájékoztató előadása volt az MZ motoroképítései üzemeltetéséről, karbantartásáról és javításáról.

Az NDK-beli MZ-gyár kiküldött mérnöke tájékoztatójában szót a motor bejáratásáról, a karbantartási módszerekről, a kenő- és üzemanyagok helyes megválasztásáról. Manfred Haubold elmondta: az alkatrészellátás az NDK-ban sem zökkenőmentes, gyártási nehézségekkel küzdenek, s ezért hiányzik Magyarországon is olykor az alkatrész. Befejezésül a házi javítás lehetőségeiről tartott tájékoztatót. Ennek előfeltétele, hogy a motoros ne a szétszedett állapotban ismerje meg a gépet, hanem először könyvből tanulja meg, és annak segítségével keresse a hibát. Az MZ-gyár erre a célra kiadott egy könyvet, amely szövegben és képpel szemléletesen mutatja be a szerelés technikáját. A könyv nálunk nem kapható. Oka, hogy előállításra drága, s ezért feltételezik, hogy nem vásárolják meg az MZ-tulajdonosok. A sok hozzászóló ennek ellenkezőjét bizonygatta: a könyv közhasznú volta miatt nálunk is igen népszerű lenne, ha könyvkiadásunk vállalná megjelenítését...

Az előadás után a klub vendége az MZ-motorok megbízhatóságát igazoló és helyes használatát bemutató magyar nyelvű kisfilmet vetített le. Ezt követően az MZ-tulajdonosok különböző kérdésekkel ostromolták Manfred Hauboldot, kiegészítő szaktanácsokat kértek, és sok szó esett közben a hazai szerviz- és javítószolgálat hiányosságairól is.

Az MZ-gyár embereivel augusztus 19-22. között újra találkozunk, a fonyódi-bélatelepi nemzetközi motoros találkozón.

Frombold Gyula



HIÚ FIÚ

Ki gondolná, hogy ez az MZ egy férfi tulajdona? Pedig az. De ha mini- vagy maxiszoknyás hölgygé lenne, akkor is tűzoltónak tarthatnók ezt a tükörparádét. (Vagy talán valamelyik tükörgyár üzletszerzője közlekedik ezen a tükör-csokrétaival díszített motoroképpáron?) Vajon melyikbe pillant adott esetben...?

CSAPÁGY-ISMERTETŐ

2. A csehszlovák motoroképpárpár egyik legnépszerűbb képviselője, a Jawa-gyár kismotorja, a Pionyr nagy sorozatban készült, majd némi változtatás után Ideal néven hozták forgalomba, végül Super néven gyártották. Csapágyigényük majdnem azonos: a típusok csapágyszámát a típusok sorrendjében látjuk el betűkkel: a (Pionyr) — b (Ideal) — c (Super).

KLUBNAPTÁR

HUNGÁRIA TÚRAMOTOROS KLUB (Bp. Rosenberg hp. u. 1.)

Május 21-én: A „Kamerával külföldi tájakon” c. sorozat 3. előadása: a Tátrában.

Klubestek, előadások minden héten szerdán, 17.30 órakor.

Klubtúrák: Május 23-án: Kiskőrös (250 km) — második számú túra: Szolnok, salakverseny megtekintése (300 km) — harmadik számú túra: Szekesfehérvár, Motocross Országos Bajnokság megtekintése (150 km). — Május 29-30-án: Sopron, Dunamenti országos Kemping Rallye (450 km).

SZEGEDI VOLÁN SC TÚRAMOTOROS SZAKOSZTÁLY (Szeged, Bartók Béla Művelődési Központ, Vörösmarty u. 3.) Klubtúrák: Május 22-23-án: Szolnok és környéke. Salakverseny megtekintése.

ÚJ KLUB MOHÁCSON

Klupalaptásról számol be mohácsi levélírónk:

„Tisztelt Autó-Motor Szerkesztőség!

Rendszeres olvasója vagyok a lapnak, különösen a Motoros Élet rovat érdekel. Mi, motorozni szerető fiatalok megalakítottuk a Mohácsi Motoros Klubot, erről az eseményről szeretnék röviden beszámolni, hogy fly módon is kapcsolatot találjunk a többi túramotoros szervezettel.

Megyéinkben ez a harmadik klub, amelynek megalapításával — az Öntödei Vállalat szervezésében — a helybeli és környékbeli motoros fiatalok régi kívánsága teljesült. Igyezkünk jó programokat, túrákat szervezni, s ebben segítséget nyújt a már nagy hagyományokkal rendelkező Pécsi Klub, amelynek tagjai szívesen adják át tapasztalataikat, ötleteiket a mohácsi motorosoknak.

Hogy kihasználjuk a szép tavaszi napokat, első túránkat Harkányba vezettük, s a kirándulás alkalmával megkoszorúztuk a harkányi Bolgár Emlékművet, tisztelettel adózva a hőskor emlékének. A túrán megtekintettük a síklősi várat és a Mecsekben épülő tv-tornyot. Első közös kirándulásunk nagyon jól sikerült, s máris készülünk a következő programra: a szigetvári ügyességi versenyre...

OSZTOPÁNYI GYÖRGYI
a Mohácsi Motoros Klub egyetlen női tagja”

MOTORVEZETŐI TANFOLYAM

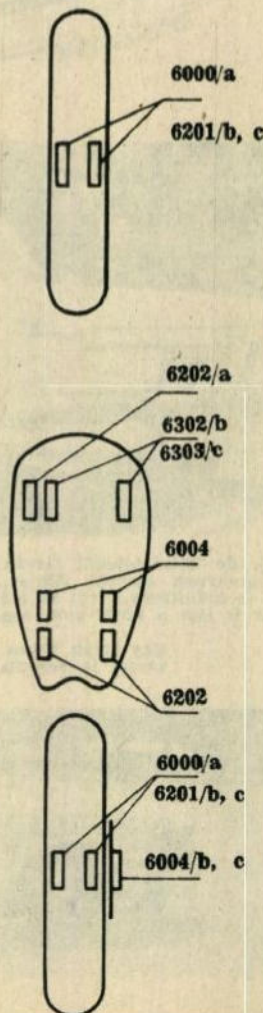
A nagy érdeklődésre való tekintettel újabb motoroképpárvezetői tanfolyamot rendez a Hungária Túramotoros Klub. A tanfolyamra a klubesteken lehet jelentkezni.

A BUDAPESTI MOTOROS BIZOTTSÁG

közi, hogy a fővárosban két túramotoros szervezetbe lehet belépni: Pesten a Hungária Túramotoros Klub (V. Rosenberg hp. 1.), Budán pedig a Robogóklub (III. Tanuló u. 1.) várja a jelentkezőket.

TALÁLKOZÓ A MÁTRÁBAN

A Mátravidéki Féművek fennállásának 20. évfordulóját ünnepli idén, s a jubileum alkalmából megalapították a „Mátrafém” sportkupát. Az évforduló jegyében a Siroki Vasas Sportklub Természetbarát Szakosztálya június 25-26-27-én túramotoros találkozót rendez. A háromnapos gazdag program fénypontjának ígérkezik a motoros tájékoztatói verseny. A vándorkupa elnyeréséért indított vetéledőre meghívják Sirokra más motoros klubok tagjait, s várhatóan érkeznek majd vendégek külföldről is. A versenyzők feladatáról a rendezők egyelőre csak annyit árulnak el: gépeikkel meghatározott sebességgel, a térképen kijelölt ellenőrzőpontokat kell megtalálniuk és érinteniük. A Siroki Vasas a vetéledővel a tájékoztatói sport népszerűsítését kívánja szolgálni, s egyben kellemes programról gondoskodik a Máttra jellegzetes szépségű táján.





Erik a gól... de, mint ahogy ez az igazi focinál is megtörténhet, a beadást az ellenfél kapja. Itt is, a kapu közelében gazdátlan a labda, (Jobbról) A képből kirohanó bíró már nem látszik, csak az általa feldobott labda, mert így indul a meccs...

Foci helyett motorfoci?

„Nézzük csak, mi kell hozzá?” (mármint a motorfocihoz) — kérdezte Dékán György, az MMSZ főtitkára az AM 8. számában. És menten válaszolt is: „Elhanyagolt focipálya, no meg 10 félig kiszuperált crossmotor és sportolni, szórakozni kívánó néhány versenyző.”

Nos, Csomádon csak a pálya volt meg — és a határtalan lelkesedés. De ne vágjunk e meszeszerű történet középebe.

A fent említett cikk megjelenése után a „benzinnel beoltott” Farkasvölgyi János, a Csomádi Zöldmező Mgtasz egyik üzemágának vezetője megkérdezte munkatársait: mi lenne, ha barátságos motorfoci-meccset vívnának? A válasz annyira egyhangú volt, hogy még aznap munka után motorzajtól volt hangos a két igazi, de háló nélküli kapuval ékes legelő. És amiképpen nem kiszuperált crossmotoron üldözték a labdát, ugyanúgy nem voltak a focisták versenyzők, csak vidám fiatalok. Hogy milyen volt a motorjuk? Hát ilyen, meg olyan, volt azok között Schwalbe, Danuvia, Star, MZ. Motorok, amelyeket napról napra használnak. És a labda? Vásároltak egy strandlabdát, olyan fél méter átmérőjűt, műanyagból varrtak hozzá „külsőt”. Persze ilyen csak később volt, először egy nagyobb pettyes gumival fociztak.

És mert a téesznek van homokbányája is, hát „rákaptak” itt a crossozásra. Milyen motorral? Tessék, nézzék meg a képeket. A falunak annyira tetszett ez a motoros hajclhő, hogy ezt kívánták május elsejei műsornak. És a Zöldmezőiek tudták, mit kell tenniök: nagyszerű ünnepi mulatságot rendeztek. Minthogy a téesznek van Sportklubja, ennek szakosztályaként már jelentkeztek is az MMSZ-nél — és várják az őket követők kihívását barátságos mérkőzésekre. Motorfoci-meccsre éhesek a csomádiak.

És lapzártakor már kaptuk is az értesítést az MMSZ-től, hogy „hasonló cipőben járnak” a hódmezővásárhelyi Hódiköt gyár motorosai is. Várjuk a további hasonló híreket!

—ergyé—



Parázs jelenet a kapu előtt; ebből természetesen gól lett. Hogy ki lőtte? Ki tudja ezt megállapítani ebben a vad kavargásban?



Csak azért nem húzott fejére bukósisakot ez a crosszó asszonyka, mert nem akarta elrontani a fígaró ünnepi mesterművét...

Hogy még speciál motor kell a crossozáshoz? Ugyan kérem! Tessék csak megtekinteni, hogy mivel terepeznek a csomádiak: Tomos-szal, Simson SR-rel, Schwalbeval





AKKUMULÁTORTÖLTÉS motorkerékpáron

Régóta panaszkodnak a motorosok, különösen, akik lendkerékmágnással működő motorkerékpáron járnak, mint például a Danuvia, hogy a járműre szerelt akkumulátor sokszor kiforr, sok desztillált vizet fogyaszt, és végül az akkumulátor nagyon rövid élettartamú.

A panaszok tényleg fennállnak. A motorkerékpár szerkesztői is tudták róla, de eddig nem volt mód a segítségre.

Két út látszott járhatónak. Az egyik szerint az akkumulátor töltőteker-csét kis teljesítményűre készítették, hogy csak kevés töltőáramot adjon. Arra számítottak, hogy így a motorkerékpárra rendszeresített 7 amper-órás akkumulátornak csak gyenge töltőáram jut, tehát a túltöltés veszélyét elkerülik, vagy legalábbis mesze elodázzák. Így született meg

növelése, másrészt nem biztosítható a párhuzamosan kapcsolt akkumulátor teljesen egyforma töltése. Ennek hátrányát pedig ismerjük, azokról a tehergépjárművekről, amelyek két párhuzamos akkumulátort soros-párhuzamos kapcsolóval használnak. A hiba az, hogy egyenlőtlen töltés esetében az egyik akkumulátor erősebben van kihasználva és hamarabb is „fogy el”, mint a másik. Mint sok más viszonylatban, a motorkerékpárok akkumulátortöltése terén is meghozta az elektronika az eredményes megoldást, amelyet a kapcsolási rajzunk mutat.

A motorkerékpár töltőteker-cse és a lámpafejben levő D1 egyenirányító után kell az akkumulátor töltővezetékebe a képen a két szaggatott vonal közötti tranzistoros szerkezetet bekapcsolni.

Működése a következő:

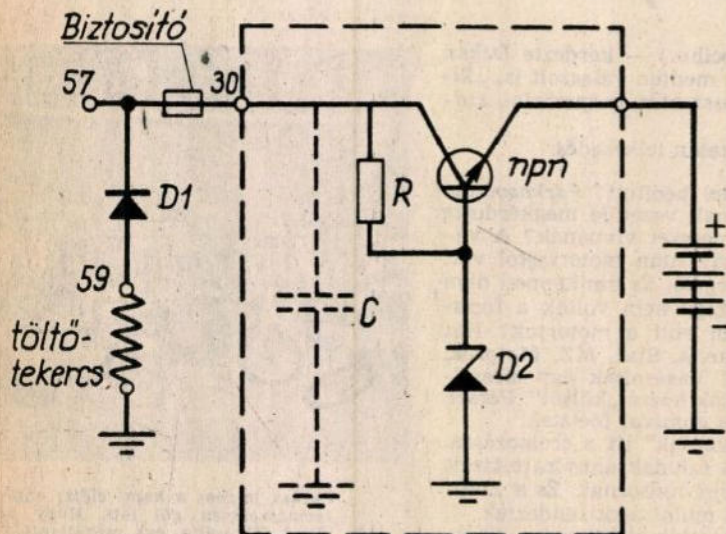
Amikor az akkumulátor töltőáramot igényel, a D2 Zenerdióda nem vezet. Így a töltőteker-csből a D1 által egyenirányított pozitív félperiódus feszültsége az R ellenálláson keresztül eléri az npn tranzisztor bázisát. A tranzisztor nyit és a D1 felől a töltőáram a tranzisztoron keresztül eljut az akkumulátorba, és azt annak rendje-módja szerint tölti.

Töltés közben az akkumulátor feszültsége növekszik. A D2 Zenerdiódát úgy választják meg, hogy pontosan olyan nagy feszültségen válik átértesztővé, amely feszültség az akkumulátor feltöltött állapotában jelentkezik. Ekkor tehát a D2 dióda nyit, a tranzisztor bázis-emitter feszültsége csökken, és ezért megszűnik a vezetése, vagyis megszakad a töltés. A töltőteker-cs minden árama a D2 diódán és az azt védő R ellenálláson át folyik a testhez. Az akkumulátorba nem juthat töltőáram mindaddig, amíg áramfelvétel miatt az akkumulátor újabb töltést nem igényel. Ez pedig azt jelenti, hogy az akkumulátor mindig jól töltött állapotban van és soha túl nem töltődik. Ez a lehető legjobb a működés és az élettartam szempontjából.

A szaggatott vonallal jelölt kondenzátor nem feltétlenül szükséges. Bekapcsolása növeli a töltőáramot, és simábbá teszi a töltést.

A berendezést az ürümi Magyar-Bolgár Barátság Tsz gyártja és a MEGÉV (Budapest XIII., Visegrádi u. 29.) útján kerül forgalomba. Az alkatrészeket 30x30 mm-es lapra szerelik. Igen kicsi a helyszükséglet. Az egész szerkezetet tehát a lámpafejben a már meglévő egyenirányító mellett közvetlenül elhelyezhető.

Tömösy M. Jenő



a 2–3 watt teljesítményű töltőteker-cs alkalmazásának gondolata. Ez a teker-cs 6 volt feszültség mellett 0,3–0,5 amper töltőáramnál többet nem szolgáltat, tehát megfelel a várakozásnak. Ilyen teker-csokkal készülnek világszerte már régóta a kis motorkerékpárok töltőáramkörei. A gyakorlat, sajnos, nem igazolta az elgondolás helyességét, miként a panaszok bizonyítják, mert hosszú úton túltöltődik az akkumulátor, ha a motort huzamosan használják.

A másik megoldás itt-ott kezd felbukkanni. Két akkumulátort, vagy nagyobb kapacitásút szerelnek a motorkerékpárra. Azzal érvelnek, hogy így a töltőteker-cs egész teljesítményét kihasználják, de van is helye a töltőáramnak. Az elgondolásoknak csak az a hátrulatója, hogy egyrészt súly-és ártöbbletet jelent az akkumulátor

KÉNYELEM

Ez aztán a kényelem, amit ez a motoros nyújt az utasának! Jó rugózás, puha ülés és légytámia teszi fáradságmentessé a hátulülő utazását ezen az MZ-en. Ami kevésbé látszik: az átlátszó műanyaglémez-ből szabott lábvédő, amely a motoros ruházatát óvja az út szennyétől. A kulturáltabb utazást egészíti ki az ülések mögötti, utólagosan felszerelt csomagtartó



A volánnál: PAPP LÁSZLÓ

Az igaz, hogy háromszor volt olimpiai bajnok, kétszer nyert Európa-bajnokságot, háromszor Főiskolai Bajnokságot, háromszor veredte ki a profi EB címet, amit ötször védett meg, és csak úgy melleleg több mint féltucatnyi volt Magyarországon ökölvívó bajnoka a nagyváltósúlyban —, de soha nem volt autószerelő, amit csak úgy terjesztenek Papp Laci-ról. Amint elmondta, a MOM-ban tanulta ki az optikai mérnök szakmát, de ezt alig művelte, mert beállt a ringbe és öklözött. Nem is akárhogy. És amilyen versenyző, olyan példamutató ember ez a mindenki Lacija, aki most az egyik minisztérium fontos intézetének műszaki ügyintézője. Még valamit. Reggel 1/28-ra jár be és 4 óráig dolgozik. Csak akkor van távol, ha a gondjaira bízott válogatott keret edzését vezeti. — *Hogy néznék a 16 éves fiam szemébe, ha ellőgnám a munkát, vagy mit gondolnának rólam a sportbarátaim, akiknek az edzését vezetem? Nem, ezt én nem engedhetem meg magamnak.*

Mindig is szerettem az autót, de jogosítványhoz csak 1956-ban jutottam: ugyanakkor felesben egy barátommal vettünk egy kimustrált Fiat 1500-as taxit. Amikor ez évben győztesként hazaérkeztem az olimpiáról, a Minisztertanáctól kaptam vásárlási engedélyt, és így kerültem olcsón egy használt, de jó állapotú 190-es Mercedeshez. Aztán, amikor ez megrokkant, volt egymás után két Opel-Rekordom és most egy Polski-Fiatot nyúzok. Ezt akár szó szerint is veheti, mert hogy én elég lusta vagyok, nem babrálom a kocsi, csak hajtom. Mire való a szerviz? Igaz, nekem könnyű, jól ismernek és ezért

nem kell várnom. De az lenne jó, ha senkinek sem kellene várni.

Szeretek vezetni, azért, mert a jó vezetéshez éppen úgy kell a nyugodtság, higgadtság, a gyors elhatározóképesség, akár a szorítóban. Igyekszem megérinteni a volánnál is, hiszen tisztában vagyok azzal, hogy magam is követhetek el hibát. Nagyon jó lenne, ha ezt még kissé gyakorolnák a hazai autóstársaim. Azt is megfigyeltem, hogy a gyalogjárók között sokan vannak, akik még haragszanak az autósokra, de amikor egy ilyen kerül a volán mögé, akkor ez a fajta új autós csepül lehangosabban a gyalogjárót. Úgy szeretném odakiáltani mindenkinek: a gyalogos éppen olyan ember, mint az autós, de ugyanez áll viszont is!

Jó-e a népszerűség? Igen is, meg nem is. Egyszer jöttem le a bécsi Burgból, és az utolsó pillanatban vettem észre, hogy rossz sávba álltam a kocsival. Aztán amikor az ellenkező irányba fordultam, megállított a policáj. De még oda sem adtam a jogosítványomat, már derűsen tisztelgett és „Grüss Gott, Láci” üdvözléssel utamra engedett. Egy edzés alkalmával, a bécsi erdők mentén felfelé futottam, amikor megállított egy autós, hogy ne kínozzam magam, szívesen felvesz. Ja, Szi szind der Láci. Entschuldigung! És elfüstölt. Aztán egyszer Pesten belémkötött egy kissé pityókás fiatalember, hogy majd ő megmutatja nekem... bocsánatot kértem és elsieltem. A tulajdon érdekemben.

A hagyományos kérdéseink közül Papp László a 2. és az 5. kérdésre adott helyes választ. Hát Önnek hány sikerül? Ellenőrizze a 26. oldalon.



1. Mit jelent a gumil oldalán a piros pont?

- a) A kiegyensúlyozása akkor jó, ha a szelephöz kerül;
- b) A szerelésnél ez az oldal kerüljön kívül;
- c) Minőségi jelzés.

2. A világ legnagyobb ipari vállalkozása?

- a) Autókonzern;
- b) Olajkonzern;
- c) Vegyikonzern;

3. Azonos fonszámú kürt, vagy fanfár a hatásosabb?

- a) Leginkább a kürt;
- b) Egyformán mindkettő;
- c) A fanfár.

4. Mennyi egy angol mérföld (száz-földi)?

- a) 1908 m;
- b) 1609 m;
- c) 1588 m.

5. Milyen nemzetiségű volt Jim Clark?

- a) Amerikai;
- b) Skót;
- c) Angol.

A természeti csapások,



mint a falvakat elborító hófúvás, a házakat romboló vihar, árvíz ellen nem sokat tehet a majdnem csodákra képes ember. Talán még a biztosító társaságok sem vállalják az ily módon keletkezett károk rendezését. Védekezünk ezek ellen, ahogy tudunk, bár gyakran hatástalanul. De miért nem védekezünk olyan ártalom ellen, amely ellen ugyan létezik írásos (rendeleti) és technikai (kipufogódob) védelem, mégis akadnak néhányan, akik mit sem törődnek a rendeletekkel és embertársaik haragjával: fűlsértő zajt okoznak motorkerékpárjukkal.

Tulajdonképpen az AM-nek ezen a helyén valami hasznos, felvilágosító cikk jelent volna meg, amelyből a motoros olvasóink valamelyest profitálhattak volna. Most mégis ennek a csendes füstölgésnek kellett helyet adni, mert akadnak a nyájából elbitangolt motorosok, akik kulturálatlan, hangos viselkedésükkel elsősorban éppen a motorosok nagy tábora ellen hangolják a közönséget. Hiszen ha a járdáról elröppenő átok-fűzér az ilyen és ilyen rendszámú motorkerékpár vezetőjéhez lenne címezve, akkor mi sem sokat törődne e zajos jelenséggel, de ismeretes, hogy e cifra fohászok sommásan a motorosokat bélyegzik meg. Nos, ezért foglaltuk el meditatálásunkkal ezt a helyet, hogy felkérjük elsősorban azokat a motorosokat, akik egyéb híján a zajjal hívják fel a figyelmet magukra: csendesítsék el a zajártalmat okozó járművéket. Másodsorban pedig szólunk a közmegebecsülést érdemlő motorosokhoz, hogy próbálják szép szóval rábeszélni a feltűnési viselkedésben szenvedő társaikat: tegyék vissza motorjuk kipufogódobjába az onnan kirámolt betéteket.

De ha ez sem megy, elég jó megoldásnak tűnne, ha a rendőrség „tömné be” ezeket a fület bántó dobokat.

BETEGKOCSI AZ AUTÓBAN...

Világszerte ellentmondásos probléma, hogy a járóképtelenek — akiknek pedig a legnagyobb szükségük lenne arra, hogy gépjárművel közlekedjenek — vezetőként kiszorulnak az autózásból. A kocsikat ugyanis ép, egészséges felnőttekre tervezik.

Az Autó-Motor ugyan időnként hírt adhat egy-egy „rokkantkocsi” forgalomba kerüléséről — mint legutóbb a szovjet kiskocsiról, korábban a Trabant-Hycomatról. Ezek — ha van belőlük elég, és elfogadható áron — alkalmasak a járásban korlátozottak autózására is. Az egészen járásképtelenek számára azonban eddig különleges, egyedi — s ezért nagyon drága — kocsikat „szpecializáltak”.

Új megoldást láttam az 55. Svájci Mintavásár keretében rendezett első svájci Találmányi Vásáron, Bazelben. Lényege, hogy egy tölthető, illetve kézi karral a járóképtelen ember által is hajtható, ülőszékes betegkocsit úgy alakították át, hogy a nagyobb ajtójú személyautókba — az előre a kocsiba épített hidraulikus emelőszerkezet segítségével — a kiserelt vezetőülés helyére lehessen emelni. Ez a szabadalmi leírásba valóan hosszú, de szabatos mondat magyarul azt jelenti, hogy a teljesen járóképtelen személy önmaga az autó mellé gurulhat, s abba — kocsijával együtt — önmaga beszállhat. A betegkocsi — rögzítése után — vezetőülésként szolgál.

Az aránylag kis kocsik — pl. Morris—1100, Daf—44, Opel-Kadett — is alkalmasak a csekély átalakításra. Csupán két követelmény van: a lehetőleg minél nagyobb ajtó (tehát a kétajtós kocsik előnyösebbek) és a sima padlólemez az elülső ülések között (tehát célszerűbb a kormányváltós, bal kézi-fékes kocsi).

A kocsi padlózatát megerősítik, s arra szerelik a két elülső ülés közé hajtható hidraulikus emelőberendezést, amelynek „gémje” messze kinyúlik a kocsiból. Ha az autó mellé gurult betegkocsit rákapcsolták a gémmre, az a kéziszivattyú néhány lenyomása után annyira megemelkedik, hogy nagy hátsókerekei levehetőek és az ülés mögé helyezhetőek. Néhány további pumpálás után a betegkocsi, a csuklós gém behajlításával a gépjárműbe emelhető, ott a padlózatra engedhető és pillanatszorítókkal rögzíthető.

Ez a különleges hidraulikus emelő, valamint a kocsi együttesen 3200 svájci frankba kerül (amennyiért egy jobb használt kiskocsit kapni)! S ehhez még jön a beépítés kb. 500 frankos költsége. Tehát nem olcsó, viszont műszakilag kifogástalan megoldás. Bizonyos biztosítékot jelent, hogy tervezője és készítője a svájci Csökkent Munkaképességűek Központja — amelynek pontos címét az esetleg érdeklődő olvasóinkra tekintettel itt adjuk: Arbeitszentrum für Behinderte, 4802 Strengelbach, Svájc.

Szücs József



A ZAJ ÉS A FORGALMI DUGÓ ELLEN

Kísérleti irányító központtal ellenőrzik az angliai M1-es autótú északkeleti szakaszának forgalmát. A rendszer lényege, hogy a városokban 1 kilométerenként, az autódúton pedig 3 kilométerenként felállított fényjelzők révén a gépkocsivezetőkkel azonnal lehet közölni a számítóközpontba beérkező különleges információkat. Így az adott jelek segítségével a gépkocsivezetőt tájékoztatják arról, hogy a következő szakaszon ködveszéllyel, jegesedéssel, baleseti helyszínnel, útjavítással, pályaeltereléssel számolniuk kell. A legkülönbözőbb megvilágítási viszonyok mellett is jól látható fénypontok által „klírt” nyolcszögű mezőben levő átlós jelzés arra utal, hogy nincs semmilyen forgalmi akadály.

Ezzel a miniatűr, tenyérbe simuló zajszintmérővel indítottak most támadást Angliában a városokat mind jobban terhelő zajártalmak ellen. A közegészségügyi hatóságok, a közlekedési rendőrség, az autógyártók és akusztikai szakemberek számára speciálisan kiképzett „fegyver” három tartományban — 70, 80 és 90 decibeles értékek mellett — méri és figyel a zajszinteket. Amennyiben az adott értékre beállított skálájú, a zajforrás irányába fordított műszer piros lámpája kigyullad, a vizsgáló intézkedik a csendesebb üzem beállítása érdekében.



Egy hét Svédországban (2)

Írta: KELEMEN LÁSZLÓ r. százados,
Budapesti Rendőrfőkapitányság Közlekedésrendészete

Főként kiemelkedő és dicsérendő a Svéd Rádió segítsége, amely minden hétfőn — péntek déltől hétig reggelig — önálló adóállomást bocsát a közlekedés rendelkezésére. A zömében könnyűzenei műsort nemcsak közlekedési műsorzöveggel tarkítják, hanem az utakon haladó rendőrségi kocsik és motorkerékpárok rádióan adott jelentéseit — helikopterek közvetítésével — sugározzák nyilvános adásban. Így a kirándulók a műsorhallgatás közben szereznek tudomást arról, hogy az ország vagy egyes nagyvárosok melyik autópályáján van nagyobb forgalomtorlódás, — amely a javasolt terelőút igénybevitelével elkerülhető.

Sok gépkocsivezetővel beszélgetünk. Általános jelfogás: szívesebben autóznak egy többletjelölést, mint tízpercet álljanak egy torlódás miatt.

Ha már a járművezetőkről és rendőrökről esik szó, néhány megjegyzést a viszonyukról.

A balesetveszélyes szabálysértéseket (gyorsrajtás, szabálytalan előzés, ittasság stb.) nagyon szigorúan büntetik. A szabálytalan helyen várakozó járműveket elszállítják. A Kreszükben meghatározott sebesség: autópályán 110 km/óra; minden egyéb úton lakott területen kívül 90 km/óra; lakott területen belül 50 km/óra. A helyszínbírságot is nyilvántartják, még pedig komoly következményekkel. Három helyszínbírság egy lyukasztás a vezetői engedélyben. Három lyukasztás után bevonják a vezetői igazolványt. Balesetveszélyes szabálysértéseknél nem bírságnak, hanem lyukasztanak. Nagyon szigorúan járnak el azokkal szemben is, akik akadályozzák az úttisztítási és személtisztítási munkákat.

A városok egyes területein zónaidőket jelölnek ki, amikor a meghatározott részen (például: minden csüttörtök délelőtt) külön értesítés nélküli várakozási tilalom érvényes. Az így kijelölt várakozási zóna helyéről és idejéről a járművezető köteles meggyőződni, ha helyismerettel nem rendelkezik. (Házfelügyelőktől, vagy ott lakó járművezetőktől kérdezik meg a várakozás megkezdése előtt a tilalom térbeli és időbeli hatálya.)

Stockholm utcái egyébként rendezetlenek, szűkek. Kivételt képeznek az autópályák és főforgalmi utak, amelyeket több szintben keresztelik egymást, és szinte megszámlálhatatlanul sok van belőlük. A belvárosi utcahálózat jelentős része igen keskeny, egyirányú forgalommal.

A szűk és nagy forgalmú útkereszteződésnél érdekesen szabályozzák a kanyarodást. Ahol az útkereszteződést teljes szélességben kb. 1×1 méter négyzet alakú útburkolati jelekkel festik be, ott csak időszakos — az akadályoztatástól függő — a kanyarodási tilalom. Ha egy jármű bármely irányban be akar kanyarodni, ezt csak akkor teheti meg, ha a kanyarodása megállás nélkül lehetséges. Amennyiben akár a jobbra, akár a balra kanyarodásnál egy pillanatra is meg kell állni — egyéb jármű vagy gyalogos miatt —, tilos a kanyarodás, és a járművezető előző szándékától függetlenül csak egyenes irányban haladhat tovább.

A továbbiakban a forgalomirányításról szeretnék néhány szót ejteni. Mint említettem, Stockholmban 450 ezer gépjárművet tartanak nyilván. Ez azt jelenti, hogy közel három lakosra jut egy gépjármű. (Svédország világvizonylatban a második, Európában pedig első helyen áll a gépjárműellátottság terén.) E nagy forgalom zavarmentes lebonyolítását nemcsak a megszámlálhatatlan többszintes kereszteződés, autópályas és autótúrhálózat, hanem 300 forgalomirányító berendezés is szolgálja.

A forgalomirányítás rendszere

- Forgalomirányító rendszert nagyrészt a belső városrészben telepítettek, ahol az úthálózat döntő többsége egyirányúsított.
- Az egész városra kiterjedő központi forgalomirányítás nincs, de tervezik a bevezetését.
- A belső városrészben a berendezéseket 5—20 csoportba kapcsolják, amelyeket egy-egy alközpont vezérel. Egy-egy alközpontnak — melyben az egyedi lámpák összehangoltan működnek — 4—5 programja van.
- A programválasztás detektor segítségével automatikusan történik, mégpedig úgy, hogy irányonként keresztmetszetben méri a

forgalmat, melynek mértékét a berendezés 5 percenként értékeli, és a kapott eredménytől függően a forgalomhoz tartozó legmegfelelőbb programot választják ki.

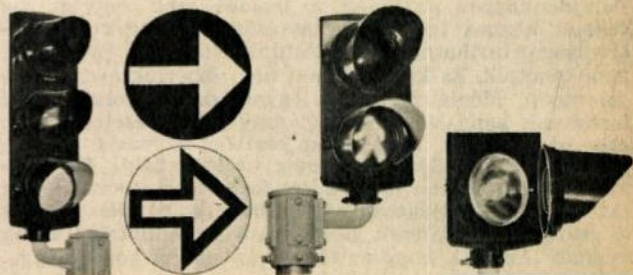
- Az ún. alközpontok városrészenként helyileg szétszórva felügyelet nélkül automatikusan működnek.
- Az egyedi berendezéseknél levő helyi detektorok és a gyalogosok által kezelt nyomógombos egységek a központ által vezérelt fix idejű programot módosítják, az összehangolás veszélyeztetésén belül.
- A külső városrészekben, ahol ritkábbak az irányított csomópontok, járművek által működtetett egyedi berendezések vannak. Ahol a kapacitás megengedi, 3—4 fázisú berendezéseket létesítenek, de igen gyakori a kétfázisú, ahol a balra kanyarodások szabad jelzésnél — a szemben jövő forgalom zavarása nélkül — bonyolódhatnak le.
- A csomópontok forgalomirányításánál nem a sávonkénti, hanem az irányonkénti szabályozást alkalmazzák.

Szerelési elemek

- A járművek részére szolgáló lámpák jelzési képének átmérője 200 mm. A zöld jelzési képben maszkot, a piros és sárga jelzési képben nyílkontúrokat alkalmaznak. Kérésünkre elmondták, hogy nem is vetődött fel még gondolatban sem a fentiek megszüntetése.
- A gyalogosok részére szolgáló lámpák jelzési képei kör alakúak és 200 mm átmérőjűek; ezekben a mi gyakorlatunkhoz hasonlóan, a pirosban és a zöldben is maszkot alkalmaznak.
- Az új lámpák műanyagból vannak, a régiek öntöttvasból, lemezernyővel készültek.
- Kétirányú forgalmú utcákban a gyalogátkelőhelyeken az út közepén védő terelőzsigeteket építenek, melyeket mindkét irányból jól látható módon „Gyalogátkelőhely” táblákkal megjelölnék.
- Nyomógombos gyalogátkelőhelyeknél a vakok részére helyenként hangjelzést alkalmaznak. (Szabad gyalogos-jelzésnél sürű kattogó hang, piros gyalogos-jelzésnél ritka kattogó hang.)

(Folytatjuk)

Svédországban a lámpák zöld lencsében maszkot, a piros és a sárga színben nyílkontúrokat alkalmaznak. És nem is foglalkoznak azzal a gondolattal, hogy ezeket a jól bevált jelzési képeket megszüntetik



A biztonsági tartalék

Rejtett hibáinkra az előző számunkban leírt néhány egyszerű fogással, önvizsgálattal magunk is fényt deríthettünk. A lényeg — és ezt nem árt újból ismételni —, hogy felismerjük és elismerjük adott esetben a látásunk, hallásunk, vagy akár a reflexeink rovására írható gyengéinket. Azokat a gyengéinket, amelyek önmagukban nem kizáró okok ugyan a gépjárművezetés gyakorlása alól, de a létezésükkel mindenkor számolnunk kell. Csak akkor tudhatjuk az ebből eredő esetleges bajt elkerülni, ha tudatos figyelemösszpontosítással valóban számolunk azzal, hogy az átlagosnál gyengébb hallásunk, látásunk, térképészetünk, mélységészlelésünk, vagy éppen elhatároló képességünk az autó volánja mögött magunknak és a közlekedés többi résztvevőjének egyaránt sok zavart, problémát okozhat.

De természetesen nem csupán az ilyen rejtett hibák miatt kerülhetünk nehéz helyzetbe a vezetés közben. A vezetésmódszertani hibákkal, magunkéval és a másokéval is, minduntalan számolnunk kell. És éppen ez utóbbi lehetőség kapcsán kell beszélnünk ma már egyre többet a divatos szóhasználatlaltal defenzívnek nevezett — pontosabban és közzérthetőbben: a védelmi — vezetésről. Sok autós szerzett már keserű tapasztalatot arra, hogy amikor a kocsiját minden kétséget kizáróan a mások hibája miatt összetörték, a baj bekövetkezését jogos előnye ésszerű feladása árán, vagy egy ügyes manőverrel azért elkerülhette volna. Mert hiába fizet ki mindent a másik fél képviselőjében a biztosító, az utánjárást, a kocsit nélkül kényyszerűen töltött napokat, heteket senki nem fogja megfizetni. És hát bármilyen gondos javítás után is, már a féltve őrzött kocsink sem a régi! A bajt tehát mindenképpen jobb megelőzni, súlyosabb erőhatásait kivédeni, enyhíteni. Erre ad lehetőséget biztonsági tartalékával a defenzív, a védelmi vezetési stílus.

Alig hihető, hogy ma már akadna olyan autó- vagy motorkerékpár-vezető, aki nem lenne tisztában a követési vagy a féktávolság pontos jelentésével, értelmezésével. Sokan maguknál is hordanak egy kis kartont, amit valahol szóróanyagként kaptak, amelyen a követési, vagy éppen a féktávolság számszerű értékei szerepelnek. De legalább olyan kevéssé hihető el az is, hogy akadna autós, aki vezetése közben e számok határértékeihez tudatos „visszacsatolással” igazodna a gázipedál taposása közben. Hasonló ez ahhoz, hogy egykor mindenki megtanulta: a különböző sebességfokozatokat a kilométeróra adott határértékein belül szabad csak előre- és visszszakapcsolni. Az ilyen előírásokat egyébként csaknem valamennyi autómárkához csatolt kezelési és karbantartási útmutató is tartalmazza. És vajon ki az, aki — bizonyos rutin megszerzése után már — vezetése közben először tényleg a kilométerórára is pillant, mielőtt a hármasba, vagy a direktbe kapcsol?

Nos, valójában a távolságtartással is hasonló a helyzet. Dogmát erre sem lehet receptként adni. Tulajdonképpen előbb vagy utóbb a vezetőkön biztos készséggé érik a megérzés, hogy mikor kell a következő sebességfokozatot kapcsolnunk, vagy éppen mikor, milyen távolságot kell az előttünk haladó mögött tartanunk.

Tulajdonképpen az lenne a legideálisabb helyzet, ha vezetés közben igen nagy távolságot, szinte csak látótávolságot tarthatnánk az előttünk haladótól. Ezt persze nem tehetjük. És kiváltképpen nem tehetjük a csúcsforgalomban. Mégis, mekkora legyen az a távolság, amit tartanunk kell? Nos, ez a távolság mindenesetre legyen elég nagy ahhoz, hogy adott esetben, a másik kocsiba futás veszélye nélkül még meg tudjunk állni. De semmiképpen se legyen — az adott forgalomritmussal lépést tartva sem — túlságosan nagy. Ebben az esetben ugyanis ki leszünk téve annak, hogy mások minduntalan elénk vágják. Az igaz, hogy az előzés, az előzést kezdeménye-



Sűrű városi forgalomban az indokolatlanul nagy biztonsági távolságtartás az elindítója aztán az ilyen veszélyes és merőben szabálytalan előzgetési manővereknek

ző számára a veszélyesebb manőver. De annak sem veszélytelen akit megelőznek. És kiváltképpen annak, akit — a rosszul értelmezett távolságtartás miatt — minduntalan előzgetnek.

Törvényt tehát nehéz lenne felállítani arra, hogy haladásunk közben, a különböző forgalmi viszonyok között, milyen távolságot tartunk. Mégis, talán érdemes lenne megfogadni azt az ajánlást, hogy mindig csak olyan távolságot, ami a megítélésünk szerint elegendőnek ítélt a legkisebb, de — ehhez biztonsági tartalékként adjunk hozzá még néhány métert. Hogy mennyit? Hát, ez sok mindentől függ. Ha biztos kezű vezetők vagyunk, ha kipihent autósok, ha az út- és a forgalmi viszonyok is kedvezőek, akkor ez a biztonsági tartalék-távolság is kevesebb lehet. Ám, kezdő vezetőnél, vagy ha kimerültek vagyunk, rosszul érezzük magunkat, kedvezőtlenek az út- és a látási viszonyok, akkor kézenfekvő, hogy nagyobb szükség van erre a biztonsági tartalékra. És mindemellett mérlegelnünk kell azt is, hogy milyen állapotban van a kocsink, hogyan gyorsul és milyen a fékhatása. Ezek mind-mind olyan tényezők, amelyeket figyelembe kell vennünk, hogy a legbiztonságosabb követési távolságot tudjuk tartani az előttünk haladók mögött. Az kézenfekvő, hogy gyorsabb tempójú haladásnál nagyobb követési távolságot kell tartanunk. De: fordítva már értelmetlen lenne — a dogmákhoz igazodva — mondjuk egy kereszteződés egészen lassú megközelítésénél 20 méteres követési távolságot tartani.

A kezdő vezető, ha nem is igazán tudja, mindenesetre érzi, hogy az előzés az egyik legveszélyesebb manőver. Mielőtt előzésbe kezdünk, sok mindent kell mérlegelni. Az előttünk haladó vajon miért megy olyan lassan? Rossz a kocsija, beszélget az utitársával? És egyáltalán: milyen kocsit akarunk milyen kocsival megelőzni? Ahhoz, hogy az ilyen manőver eredményes lehessen, a sok egyéb feltétel mellett ma már minden autósnak ismernie illik az egyéb, vagyis a saját kocsijától eltérő leggyakoribb autómárkák legalább az erőforrását és a gyorsulási értékeit. Különböző partner „gonoszkodása” miatt is könnyen káros helyzetbe kerülhet. Mert nyilván nem mindegy, hogy a középszerű erőforrással és gyorsulási készséggel rendelkező kocsinkkal az előttünk éppen lassan haladó dízel-teherautót vagy az egyébként dinamikus sportkocsit kívánjuk-e megelőzni. Mert ha a partner, előzésünket észlelve — jóllehet teljesen szabálytalanul — de éppen emiatt rákapcsol, az eredmény is egészen eltérő, sőt adott esetben végzetes lehet.

Az előzéseknél, a főútvonalra ráhajtásnál, a kereszteződésen áthaladásnál tehát időben és még a manőver megkezdése előtt mérlegeljünk a helyzetet. Ha a legcsekélyebb kételyünk is merül fel a tervünk végrehajtását illetően, akkor már eleve veszélyhelyzetet teremthetünk. A legrosszabb, amit ilyen esetben tehetünk, hogy előbb habozunk és mégis megkockáztatjuk az eleve kétségesnek ítélt manővert. A forgalomban soha nem tarthatunk főpróbát arra, hogy valamilyen akciónk sikeres lehet-e. A jó vezető nem dolgozhat ismeretlenekkel...

A. T

Itt így közlekedünk

A főváros kerületei között a belső és átmenőforgalom nagyságát tekintve első helyen áll a hagyományos autószerület: Angyalpöld. Határán pedig, mint valami forgalmi elosztó központot találjuk a Marx teret. Ez a forgalmi nyomás itt különösen érződik is. Az öreg térnek egyetlen szerencséje, hogy a rávezető útonalakon a jelzőlámpák „szelepei” azért némiképpen visszafojtják, ütemszerűen szabályozzák az ide irányuló roppant nagy járműforgalmat.

A téren a körforgalom szabályainak betartásával juthatunk keresztül: a körforgalomban haladó járművek és a körforgalmat keresztező villamosok áthaladási elsőbbséget élveznek. Ez természetesen a gyalogátkelőhelyeken közlekedőknek is mindenkor biztosítanunk kell az elsőbbséget. A teret mintegy körülfogják a zebrák, amelyeket az előttük elhelyezett a jelzőtáblák rendszere egészít ki. És éppen ez itt az egyik buktató. A jelzőtáblától ugyanis meglehetősen távol esnek azok a helyek, ahol a járművek részére elsőbbséget kell adni. És ezekre a „figyelmeztetésekre” az állandóan nagy gyalogforgalmon átszabadulva a járművezetők egyszerűen már nem emlékeznek vissza.

A körforgalomban lehetőség nyílik a párhuzamos haladásra. A szükséges csatlakozások és kiválások alkalmával a elsőbbségadási kötelezettségen túl nem hagyhatók figyelmen kívül a forgalmi sáv változtatásának szabályai sem.

Sok olvasónk jegyezte már meg, hogy ez a tér is megérett a végleges rendezésre. Ezt a város építészeti is tudja. Csakhogy itt az észak-déli irányú metróvonal egyik állomása kap helyet majd, így ezzel egyidőben kerülhet sor a tér gyökeres átforgalmazására.

A Szent István körúton is sor kerül még az idén az új jelzőlámpák felszerelésére. Ezzel a forgalmi rend ugyan nem változik lényegesen, de mindenképpen finomítanak a jelenlegi helyzeten.

Most három kereszteződésben működik lámpa. A Marx tértől a Margit-híd irányába haladva a Visegrádi utcánál találjuk az elsőt. Ez a lámpa a gyalogosok biztonságos áthaladását szolgálja csupán, ugyanis a keresztirányban járművek nem közlekedhetnek. A lámpa két fázisban váltja a jelzéseket: az egyikben a járművek haladhatnak a Körúton — (vele párhuzamosan a gyalogosok a Visegrádi utcán és a Nagy Ignác utcán át mindig közlekedhetnek!) —, míg a másikban a Szent István körutat keresztezhetik a gyalogosok. A kereszteződésben levő gyalogátkelőhelyek körzetében különösen körültekintően közlekedjünk: igen nagy itt a gyalogosforgalom a villamos-járdaszínek és a járda között!

A következő jelzőlámpát a Hegedűs Gyula utcánál találjuk. A Szemere utcából a Hegedűs Gyula utca irányába haladhat a körutat keresztező forgalom. Innen jobbra és balra is kanyarodhatunk. A jelzőlámpának ebben a fázisában mehetnek át a gyalogosok is a Körúton, de csak egy átkelőhelyen: a kereszteződés Visegrádi utca felőli torkolatában. A másik fázis a körúti irányé: a járművek és a gyalogosok egyaránt közlekedhetnek.

Továbbhaladva a Margit-híd felé, az előbbi jelzőlámpa párját a Rajk László utcánál (volt Pannónia utca) találjuk. Itt a keresztirányú forgalom ellenkező irányából — tehát a Rajk László utca felől — a Honvéd utca irányába mehetnek a járművek, ugyanakkor jobbra és balra is rákanyarodhatnak a Körútra. A gyalogosok a Margit-híd felőli torkolatban kelhetnek át. A másik fázis a körúti egyenes irányoknak biztosítja a szabad utat.

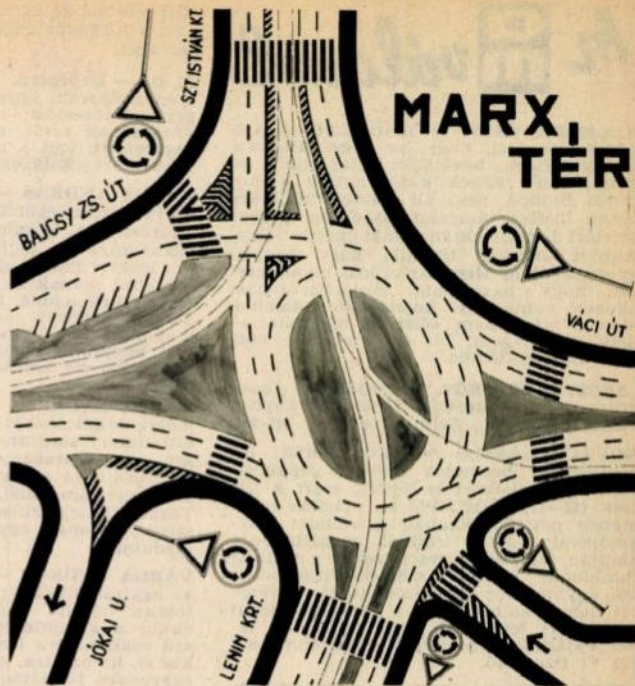
A Körúton a járműbesorolókat beépített burkolati jelekkel alakították ki. A mellékirányok felőli torkolatokban azonban nem találjuk a besorolást elősegítő burkolati je-

leket. Eppen ezért a rajzon csupán a nyilak kontúrjaival jelöltük, hogyan célszerű besorolni a továbbhaladáshoz. A szögletes nyilak az utcákban levő haladási irányokat jelzik.

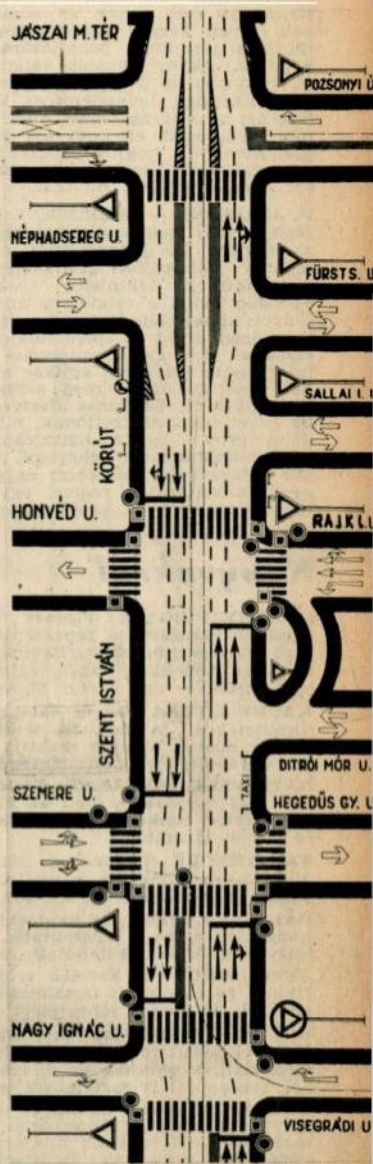
A Marx tértől a Margit-hídig mindkét menetirányban párhuzamosan közlekedhetünk. Erre azonban nem mindig adódik lehetőség. Elsősorban azért, mert néhány szakaszon a várakozó járművek melletti sávon nem lehet biztonságosan és folyamatosan elhaladni — különösen autóbusszal. Ilyen szakaszok: a Visegrádi utca és Hegedűs Gyula utca közötti (természetesen a járműbesorolót kivéve); — a Vigszínház szemközti oldal; — a Nagy Ignác utcától a Bihar János utcáig terjedő úttestrész.

Az az igazság, hogy ezen az utóbbi két szakaszon tulajdonképpen nem is tilos jelenleg a várakozás. Sőt, a szélesebb kialakított külső forgalmi sáv utal a leállás lehetőségére. Mindent összevetve: a Szent István körúton adódik ugyan lehetőség szabályos várakozásra, de a haladó forgalom egyre terhelőbb hatása miatt mégis célszerűbb erre másutt lehetőséget keresni.

Másik forgalmat akadályozó művelet a balra-, illetve a visszszakanyarodás. Ez a manőver általában a Margit-híd felől gyakori a Néphadsereg utcát követően. Felvetődik a kérdés: szabad-e itt egyáltalán visszszakanyarodni? Az igazság az, hogy a Sallai Imre utca kereszteződéséig nem (tábla tiltja), de az azt követő néhány méteren már igen. Sokan élnek is ezzel a lehetőséggel. De ne hagyjuk azért figyelmen kívül, hogy egy balra kanyarodó jármű és egy megállóba beálló autóbussz teljesen meg tudja bénítani (gyakorta meg is bénítja) a Marx tér felé irányuló forgalmat. Tehát forgalmas időszakokban ezeket a manővereket ne erőltessük. (A Vigszínház előtt sem, ahol egy kis szakaszon ugyancsak sokan kanyarodnak vissza. Pedig ezt igazán biztonságosabban lehet végrehajtani a Vigszínház megkerülésével.) A Szent István körúton 07 és 21 óra között hosszú évek óta



tilos a 3,5 tonna összsúlyú meghaladó teherautók átmenőforgalma. Célszerű útvonaltervezéssel erre is ügyeljünk. A Szent István körúton a Pozsonyi utcához közeledve a járművek gyakran csak a belső forgalmi sávot veszik igénybe. A Pozsonyi útról a Margit-hídra kanyarodók sokszor így külön sávot látnak biztosítva a kikanyarodáshoz. A valóságban azonban ilyen nincs. Kellő figyelemmel persze megvalósítható, de az elsőbbségadás szabályaira mindenképpen ügyelni kell. Az ellenkező menetirányból — tehát a Margit-hídról jövet — nagyon sok járművezető nem lassítja járművét kellőképpen. Ezért a Balassi Bálint utca kereszteződésénél levő gyalogátkelőhely előtt már nem tudnak megállni, s ez gyakran okozza itt a gyalogosok elütését.



KELEMEN IMRE — HÖDMEZŐVÁSÁRHELY. Kérdez, hogy ha végzésükben gyógyszerári benzinnel „táplálja” az autót, van-e ennek káros hatása a motorra. Sajnos, nem áll rendelkezésünkre olyan hiteles vizsgálat, amely a gyógyszerári benzint oktánszámát mérte volna. Annnyit azonban tudunk, hogy nagyon gyorsan illan. Nem ismerünk olyan esetet, hogy használata motorkárosodást okozott volna, de kopásálló adalékok hiánya miatt nem célszerű használni — még akkor sem, ha az árkérdést nem vesszük figyelembe.

„SEGÍTŐKÉSZSÉG”. Kérdéseire csak közvetlenül a Merkur Vállalattól kaphat választ: Bp. VI., Szív u. 60. Tel. 127-250.

KOVÁCS LÁSZLÓ — KECSKEMET. Ha géplakatosi beosztása mellett gépkocsivezetői munkakört is betölt, ezért a 123/1964. (16—17) MÜM KPM sz. utasítás értelmében pótlékot kaphat. A vállalat igazgatójával kötött írásbeli megállapodás alapján, ha rendszeresen vezeti a vállalat tulajdonát képező személygépjárművet (és ugyanakkor hivatásos gépjárművezetőt nem alkalmazzák), a vezetési feladat ellátásáért legfeljebb havi 300 forint, tehergépjármű vezetéséért legfeljebb havi 700 Ft fizethető.

FEHÉRVÁRI SÁNDOR — BUDAPEST. Nem írja meg, hogy az adott esetben nem olyan helyen várakozott-e, ahol a járda a járművek behajtására van kiképezve. Akkor ugyanis vétett a Kresz 64. § (2) bek. c) pontjának előírása ellen. Mindenképpen helyteleníteni kell azonban azt az eljárást, hogy kocsiját onnan úgy távolították el, hogy azt megrongálták. Reméljük, hogy a vállalat igazgatója már válaszolt Önnek... Az okozott kárt magánjogi pert indíthat.

P. JOZSEFNE — BEZEDEK. 1. A felelősségbiztosítás nem személyre szól, hanem a járműre. A joggyakorlat értelmében tehát a „mindenkori üzembentartót” kell biztosítottként tekinteni. Csodálkozunk azonban, hogy a rendőrség ártíra a járművet annak ellenére, hogy a kötelező biztosítási díjjal az előző tulajdonos hátralékban volt. De a mulasztást az új tulajdonos is elkövette, amikor a vásárlásnál nem győződött meg arról, hogy a biztosítási díj be van-e fizetve. Jelentse be az esetet a Biztosítónak, mert a rendelet értelmében a hátralékos díjakat adók módjára lehet behajtani. A hátralékos díjakért és pótlékaért egyébként az új üzembentartó a régivel egyetemlegesen felel — 2. A gépjárműadót annak

kell fizetnie az egész évben, akinek a nevén a forgalmi engedély az év első napján volt.

S. D. — Debrecen. Mint már ezen a helyen megírtuk, egyelőre nincs változás a gépjárművezetők nyugdíjkorhatárában. Tárgyalnak erről, mint ahogy általában napirenden van a nyugdíjal kapcsolatos rendelkezések bizonyos módosítása.

KUNOS ANDRÁS — BUDAPEST. A járművek szélességéről a Kresz 69. §-a közöl előírást: „A közúton közlekedő jármű rakományával legfeljebb 250 cm széles... lehet.” Ennek alapján írjuk, hogy egy forgalmi sávnak legfeljebb 250 cm szélesnek kell lennie. Május 6-i számunk 23. oldalán azonban már felhívtuk a figyelmet arra, hogy ilyen célra 2,75—3 m helyet hagyjunk szabadon, hogy az esetleg éppen 250 cm széles jármű is elhaladhasson.

VARGA ENDRE — KOMÁROM. 1. A személyautókölcsönzés lehetőségeiről „Hasznos tudni” sorozatunkban írunk részletesen. — 2. Tatabányán nincs motorsporttal foglalkozó egyesület. Ilyet legközelebb Esztergomban talál, de az ottani SZIM Vasas SE-nek nincs gyorsasági szakosztálya. Fővárosi egyesületek kell tehát fordulnia.

VARGA GYÖRGY — LAJOSMIZE. 1. Ha az egyirányúnak kijelölt keresztutca előtt jobbra mutató nyíljelzést helyeztek el, akkor a kereszteszéhez érve természetesen csak jobbra lehet továbbhaladni, akkor is, ha az utca, amelyen eddig jöttünk, egyenesen folytatódik. — 2. A „Behajtani tilos” táblát csak egyirányú utcák ellentétes oldalán állítják fel. Ha ugyanis a másik oldalról sem lehet behajtani, akkor a piros szélű „Minden jármű forgalma mindkét irányban tilos” táblát helyezik el az utca mindkét bejáratánál. — 3. Időbeni korlátozást jelző táblát kitéhetnek a „Behajtani tilos” tábla alá is. A Kresz 22. § (3) bek szerint mindenféle jelzőtábla alatt lehet annak értelmével nem ellentétes szövegű vagy ábrájú kiegészítő táblát alkalmazni, amely „a jelzőtábla hatályára vonatkozó útmutatást, korlátozást vagy más kiegészítést tartalmazhat”. — 4. Az egyirányú utca bal oldalán lehetséges parkolás értelmezéséről április 6-i számunkban külön cikket közlötünk.

DEMETER AKOS — BUDAPEST. Miként a többi fiatalnak, akik megadták lakcímképet, azt tanácsoljuk, hogy gokart-versenyzés ügyében forduljon a Magyar Autóklub Sportosztályához: VI., Nagymező u. 20. Telefon: 127-720.

A. J. — EGER. 1. A gépjárművezetők bérezését szabályozó 113/1968. (12) MÜM—KPM utasítás 12/a pontja valóban azt írja elő, hogy túlóradíj címén a gépjárművezetőnek pótlék nélkül órabér jár. Ez



...mit ábrázol ez a kép. De mert ez csakugyan nagyon könnyű kérdés, megtoldjuk még alkérdésekkel. 1. Mi a gyártmány neve? — 2. Hol készült? — 3. Milyen tüzelőanyagot fogyaszt? A választát megkérdezzük a három könyvért folyó sorsolásban.

A 8. számban megjelent rejtvény, a „ket-témetszett” autó eredetjé Magyarországon, a Magyar Általános Gépgyár Rt. mátyásföldi telepén készült, nagyon szerény mennyiségben (évi mintegy 400 db). Neve: Magosix, Tip. 12/40. A könyveket elküldtük ÜVEGES LÁSZLÓ (Bp. VI., Eötvös u. 24.) — DELI ISTVÁN (Bp. XVIII., Szélső út 60) és IFJ. GARA JENŐ (Bp. XIV., Istvánfy u. 20/b) olvasóinknak.

azonban nem vonatkozik a heti pihenőnapon végzett munkára. Erről ugyanis a Munka Törvénykönyve 41. § (4) bekezdésének kiegészítésére a 8/1967. (X. 8.) MÜM rendelet 9. §-a általános, minden dolgozóra érvényes előírást tartalmaz. Eszerint: ha nem kapott másik pihenőnapot, „a dolgozónak a heti pihenőnapon végzett munka idejére járó munkabéren felül százszázalékos pótlék jár”. — 2. Az alábbi megállapításhoz nem a jogszabvány kiállításától eltelt időt, hanem a munkaviszonyban, szövetkezeti tagsági viszonyban, fegyveres erők, a fegyveres testületek és a rendészeti szerveknek gépjárművezetőként eltöltött időt kell figyelembe venni”. De: „Gépjárművezetéssel eltöltött gyakorlat után egyéb, gépjárművezetéssel kapcsolatos munkakörben (pl. garázsmester, forgalmi oktató, ellenőr stb.), továbbá társadalmi szerveknek munkaviszonyban eltöltött időt is figyelembe lehet venni”.

D. IMRE — VERSEND. Nem arról van szó, hogy március 1-től nem gyártják a 850-es Fat kocsiakat, hanem arról tudunk, hogy az egyik futószalagra az új, 127-es típust állítják rá, és ez váltja majd fel a 850-es sorozatot. A pótlékteréseket azonban — természetesen — a későbbiekben is gyártják még. Leveleink többi részét továbbítottuk a Merkurhoz.

„VEN MOTOROS”. Honnan tudja, hogy levele kelemetlen hatást váltott ki? Persze, akkor is szívesen állnánk rendelkezésére, ha nem választana jellegt. Felvilágosításul csak annyit, hogy az illető olyannyira tud motorozni, amennyit egy több mint tízszeres magyar motorreklámpárba jónaknak illik tudni. Ettől függetlenül nagyon szívesen elbeszélgetünk Önnel, annál is inkább, mert több hasznos gondolatot érintett. Kérjük azonban, hogy látogatását előbb beszélje meg telefonon a rovatvezetőnkkel.

„REGI OLVASÓ”. A Moszkvics—412 üzemi költségeiről nincsen pontos számításunk. A „saját autó hivatalos utak során történő használatáért” jelenleg a 3/1965. (VIII. 28) MÜM sz. rendeletben meghatározott tételt lehet fizetni: a 600 kcm-t meghaladó hengerűrtartalmú kocsinál kilométerenként 0,80 Ft-ot.

A VOLANNÁL...

A 21. oldal cikkének teszt-megfejtését: 1/a — 2/a — 3/c — 4/b — 5/b.

Könyvekről

Az Autósok Könyvesboltja: Budapest V., Deák Ferenc u. 15.

POGÁNY FRIGYES: Firenze (Corvina). Párizs és Róma után most Itáliának talán legszébb városáról, a reneszánsz művészet központjáról tájékoztat bennünket a nagyírdű művészettörténész. Bevezet az épületek titkaiba, amikor ismertetései nemcsak szép fényképekkel, hanem rajzokkal is illusztrálja. Így lehet igazán megérteni — és megszeretni — egy várost, ahová mostanában sok magyar autós—motoros is eljut.

KRÚDY GYULA: Rózsa Sándor (Móra). Alcíme: „A betyárok csillaga Magyarország történetében”. A nagy író tehát a mondák köréből kiemeli a valóságos embert, s a hiteles adatok alapján mutatja meg a legendás betyárvezér kalandos, izgalmas életét, egyéniségének szertelenségeit.

RÁTH-VÉGH ISTVÁNNE: Férjem története (Gondolat). A polihisztor író élete majdnem egy évszázadot ölelt át. Eredetileg bíró volt, s végül az egész emberiség fonák-ságai felett ítélezett könyveiben, tanítva és eligondoloztatva olvasóit. Élettörténete is eligondoloztató.

SZENTENDRE (Panoráma). Harmadik, átdolgozott kiadásban jelent meg a szép kiállítású zsebkönyv a hangulatos Duna-menti városokról és ugyancsak festői környékeiről. Térképpel és sok-sok fotóval az eligazítást a látóval oldja meg.

PALÁSTI LÁSZLÓ: 80 naplóval a Föld körül (Táncsics). Az ismert humorista ezúttal humanista arcát is megmutatja, amikor kézen fogva vezet bennünket világjáró útján, hogy átéljük vele kalandjait, és lássuk, amit ő látott.

ACZEL GYÖRGY: Esmék erejével (Kossuth). Az MSZMP KB titkárnak válogatott cikkei és előadásai tartalmazó kétet átfogó képet ad a párt kulturális politikájáról, elveiről, az ezen a téren elért eredményeinkről és feladatainkról.

BULGAKOV: A mester és Margarita (Európa). A regény, amely írójának halála után 25 évvel jelent meg, egyszerűen világsikerre vált. Egyesíti a modern szatíra, a fantasztikum, a groteszk és az intellektuális próza elemeit. Betétregényében Jézus életét, szerepét is foglalkozik, sajátos beállításban.

CSABAI: Magnószók évkönyve (Műszaki). A magnózás: új szó, új fogalom. Es — divat, már majdnem a „közzsűkeglet” fókán. Sokan örülnek tehát ennek a könyvnek, amely segítséget ad a magnók tulajdonosainak a készülékek, szalagok kezeléséhez, a barkácsolóknak az esetleges javításokhoz.

Gyors, kényelmes, megbízható kocsira vágyik? Válassza a POLSKI FIAT 125-P típust

A POLSKI FIAT 125-P az Ön kocsija!

A POLSKI FIAT 125 típus korszerű, ötszemélyes, négyajtós személyautó, melyet Fiat-licencia alapján gyártanak. Két változatban készül: a 125 P/1300 legnagyobb sebessége 140 km/ó, míg a 125 P/1500 modellé 155 km/ó.

A POLSKI FIAT korszerű szerelvényeivel tökéletesen megfelel a világszínvonalnak. Mindegyik kerékre külön ható tárcsafékkal, rásegítő szervofékkal, Weber-féle kettős porlasztóval, négyes reflektorral, az ablaktörlővel egyidejűleg bekapcsolódó ablakmosóval és sok más praktikus technikai megoldással rendelkezik.

A belső tér gazdag felszerelése, az állítható ülések és támlák, a hatásos fűtés és szellőztetés mind az utasok biztonságát és kényelmét szolgálják, a kipróbált konstrukció és a gondos kivitelezés pedig a nagy élettartam és a megbízhatóság záloga.



Járműipari Egyesülés
POL-MOT
Járműipari Kiskereskedelmi Vállalat,
Warszawa, ul. Stalingradzka 23.

Tekintse meg a POL-MOT kiállítását
május 21-31. között a Budapesti Nemzetközi
Vásár Lengyel Pavilonjában (25. sz.), ahol
megismerkedhet a POLSKI FIAT 125-P típusú
személyautóval



FIAT POLSKI-FIAT ZASTAVA SKODA RENAULT

SZERVIZ, ALVÁZKONZERVÁLÁS, JAVÍTÁS, BALESETJAVÍTÁS, MŰSZAKI VIZSGÁRA ELŐKÉSZÍTÉS, GYÁRI ALKATRÉSZEK KONSZIGNÁCIÓS RAKTÁRAKRÓL



II. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT típusüzemeiben

Központ: XIII., Váci út 82.

Termelésirányítás telefon: 205-943

PEUGEOT TRABANT MOSZKVICZ ZAPOROZSEC NSU FORD

BILUX AUTÓMŰSZAKI SZAKÜZLET!

Ajánljuk Önnek alábbi cikkeinket:

Autó visszapillantó-tükrök 25-féle kocsitípusra. Fúrás nélkül szerelhető! Panoráma belsőtükör. Rozsdamentes rendszámablakeret. Autópumpa, hűtőtakarók az összes típusokhoz. Belső szőnyegek. Szabadalom! Vákuum kipufogógég (Kevesebb üzemanyagfogyasztás. Növeli a kocsit teljesítményét!) Díztárcsák minden típusra. Futómű-alkatrészek. Különböző autós matricák és kockás rallye-csúskok.

CSAK NÁLUNK KAPHATÓ: HÁTRA HAJLÓ OLASZ TÍPUSÚ SPORTANTENNA!

Ezekon kívül sok egyéb praktikus autós cikk!

Nyitva 8-19 óráig

Várja Önt a

Vidékre utánvétellel szállítunk

BILUX MŰSZAKI BOLT

Budapest IV., Újpest, Dózsa György út 61.

AUTÓFELSZERELÉSEK

VISSZAPILLANTÓ-TÜKRÖK: FIAT, MOSZKVICZ, OPEL, RENAULT, SKODA, ZASTAVA stb. gépkocsikra. FÚRÁS NÉLKÜL szerelhető és BEHAJTHATÓS (VW modell) ajtó-tükrök, ovál és kerek gyűjtőtükörrel. SZTRÁDATOKRÖK sárvédőkre. „PANORÁMA” fényszűrős belső tükrök. JAVÍTÁSOK. KETTŐZOTT védelmi rendszerű RIASZTÓ felszerelése. KULCCSAL ZÁRHATÓ TANK-SAPKÁK stb.

SÓS specialista

Bp. VII., Hernád u. 13.

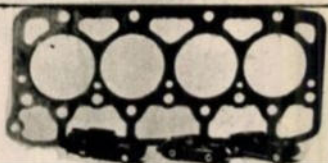
AUTÓÚVEGEZÉS FŐVÁROSI JAVÍTÓ-SZERELŐ VÁLLALAT



AUTÓÚVEGEZŐ
RÉSZLEG

Bp. X., Kőbányai
út 43/b.

Telefon: 336-502



ÜZEMBIZTOS
vörösréz-azbeszt
HENGERFEJTŐMŰTÉSEK

Nyitva: 8-17-ig
Szombaton: 8-12-ig

MESÁN
tömítéskészítő
Bp. IX., Róday u. 37.

TRABANT—WARTBURG

főtengelygörgőzés, 500-600-as hengerek illesztett, hőkezelt ováldugattyúval, időnként azonnali cserével is. Vidékre utánvétellel.

NAGY ISTVÁN műszerész
Makó, Szegedi u. 25.

LENGÉSCSILLAPÍTÓK

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

javítása jótállással

HORVÁTH L.

Budapest IX., Telegy u. 2/c.
(Háman 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.



Minden típusú kocsihoz
TETŐCSOMAGTARTÓ
méret, kívánság szerinti készítése

Motorkerékpárra
CSOMAGTARTÓ BUKÁSGATLÓ
krómzott kivitelben

KOVÁCS
Bp. VII., Deb u. 98. T.: 425-843



EGYESULT VEGYIMŐVEK
MŰSZAKI TANÁCSADÓ SZOLGÁLATA

Budapest VI., Izabella u. 68/b. Telefon: 329-954

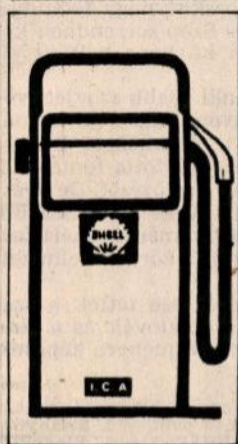
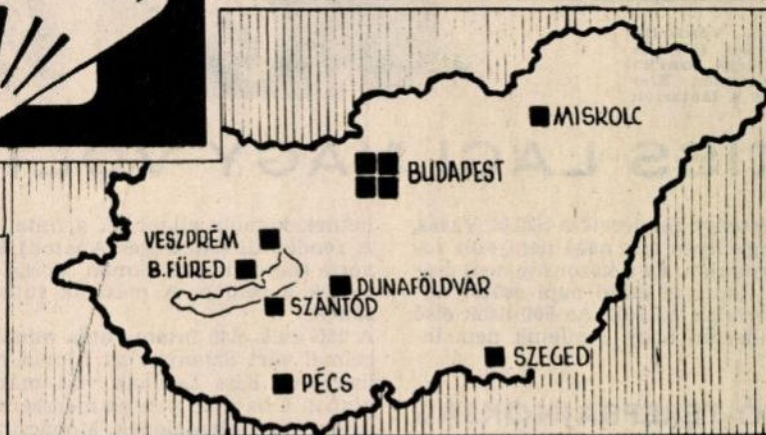
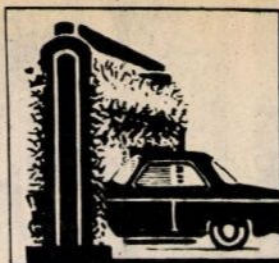
AUTONET! AUTONET!
autósampon

AZ AUTONET egy lépésben megoldja a gépjárművek mosását, fényezését!
AZ AUTONET rendkívül gazdaságos, már félszázalékos oldata rendkívül hatásos!
AZ AUTONET korróziógátló adalékot is tartalmaz, amely megvédi a gépjármű karosszériáját a rozsdásodástól!
AZ AUTONET előnye, hogy lemosás után a gépjárművet nem kell törölgetni. A megszáradt felület foltmentes!

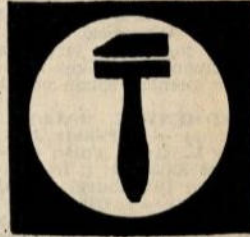
Gyártja:

EGYESULT VEGYIMŐVEK, Bp. XVII., Cinkotai út 26.





TÖLTŐÁLLOMÁSAINKNÁL
 ÜZEMANYAG ÉJJEL-NAPPAL
 SERVICE 6-22^h-IG
 AUTÓ-ÁPOLÁSI CIKKEK



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

„601” TRABANT GUMIÜTKÖZŐ
 ismét kapható
 Vidékre utánvétellel
 MAJOROS JÁNOS gumiárúkesztő
 Vác, Cházár A. u. 6.
 Helyben díjtalan felszereléssel

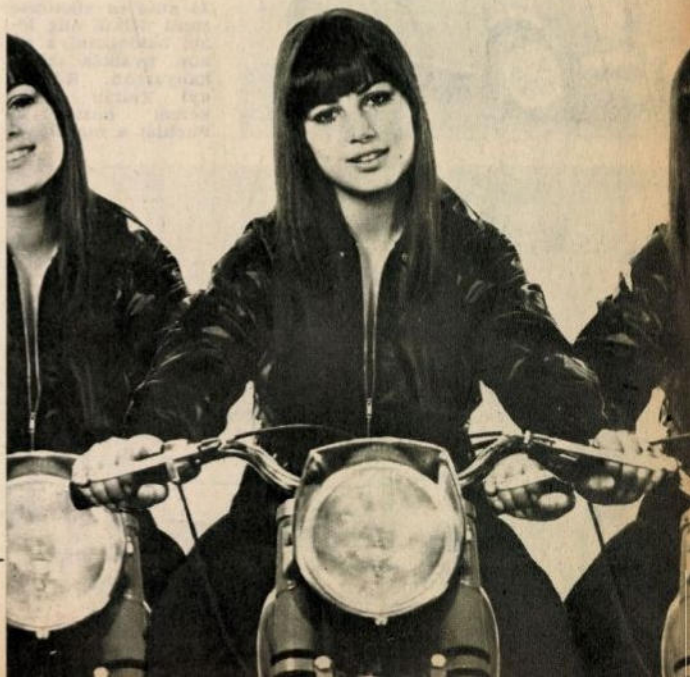
AUTÓRUGÓJAVÍTÁS
 szereléssel
 VOROS ISTVÁN
 XIII., Fáy utca 84.
 Telefon: 290-279

MOTOROSOKI
 Vízhatlan bőrérős motorosnadrág 186 Ft
 Cipzáras lemebdzsek 296 Ft
 Kismotorra, kerékpárra védőruha 170 Ft
 Készíti: **FABIAN JÓZSEF**
 Bpest VII., Majakovszkij u. 1.

WARTBURG **TRABANT**
 motorfelújítás 3 nap alatt; kuplung cse-
 réjét 1 nap alatt, egyéb futójavítást és
 mindennemű karosszerialakatos munká-
 tát garanciával vállal
KUCSMA LÁSZLÓ
 autószerelő mester
 Bp. XIV., Lipótvár u. 7.

CZ 175 CZ **175** CZ 175 C

**SPORTOS
 KIVITELŰ,
 GYORS,
 KITŰNŐ
 MOTOR-
 KERÉKPÁR**





Ezek az 500-asok: Bocskov (3), Vörös (2), Simon (1), Antal (50), Kovács (114) és Szép. (Jobbra) A nagytehetségű szovjet Ljovin és az új cross-fenomen, Kiss László, aki a célig így állt a lábtartón



KISS LACI NAGY VOLT

Nagyszerű nemzetközi versenyt rendezett a SZIM Vasas, amit bizonyított az is, hogy ilyen sok néző nem volt soha, mint május első vasárnapján. És a közönség nem csatlódott: remek futamokat látott az előző napi esőtől fel lazult és gödrössé vált, portalan pályán. Az 500-asok első futamában hamarosan kiderült, hogy a mieink nem le-

hetnek komoly ellenfelei a fiatal szovjet versenyzőknek. A rendkívül tehetséges Anatolij Bocskov nagy fölényrel verte fiainkat, akik Simon, Vörös és Szép sorrendben követték a célban. A második futam hú képe volt az elsőnek.

A 250-esek első futama után mindenki újabb szovjet győzelmet várt Sztanyiszlav Ljovin révén, csak a jó formában levő Kiss Lacinak volt más a véleménye. Eleinte csupán a bajnoki pontok megszerzését tartotta fontosnak, illetve nagy ellenfelének, Mohácsinak legyőzését. De evés-sel jön meg az étvágy. A II. futam vége felé kiderült, hogy a szovjet fiú legyőzésére is lehet reménye, ezért fergeteges hajrába kezdett és az utolsó körben elhúzott Ljovin mellett.

A külföldi versenyzők színészsé, érdekessé tették a számárhegyi bajnoki futamot, bár a csehszlovák és a finn crossozók közel sem voltak olyan teljesítményre képesek, mint a szovjet csapat fiatal tagjai.

AUTÓ-TEREPBAJNOKSÁG

A Spartacus autószerelői és sportszerető vezetői munkálkodtak május első vasárnapján, hogy a Farkasvölgyben kedvező pálya fogadja a terepbajnokság I. fordulójának 54 indulóját. Az útvonalat a sikos talaj tette érdekessé. A kedvezőtlen időjárás ellenére sokan voltak kíváncsiak erre a vetélkedőre.

EREDMÉNYEK. RALLYE, 600 KCM-IG: 1. Bártfal Cs., Afor. (Honda) — 2. Fekete J. Afor. (Steyr-Puch); — **850 KCM-IG:** 1. Nagy L., Győri Volán (R-4) — 2. Mercsényi R., Afor. (Fiat-850); — **1150 KCM-IG:** 1. Iriczfalvi F., Volán (Fiat-128) — 2. Busznyák J., Afor. (Wartburg); — **TÖRÁ 600 KCM-IG:** 1. Farakas K., Afor. (Trabant) — 2. Ujhelyi J., Bp. Spart. (Steyr-Puch); — **850 KCM-IG:** 1. Zima J., Spart. (Steyr-Puch) — 2. Kondorosí T. Spart. (Steyr-Puch); — **1150 KCM-IG:** 1. Klínk J., Spart. (Austin) — 2. Oravecz G., Afor. (R-10); — **1600 KCM-IG:** 1. Napholcz J., Autóklub (Volkswagen) — 2. Kővári T., Cordatic (Skoda); — **1600 KCM FELETT:** 1. J. Michael, Afor. (BMW-2200) — 2. Fekete J., Afor. (BMW-2200). — **NÖK:** 1. Klínk Jánosné, Spart. (Austin) — 2. Lakatosné, Szentesi Autóklub (Trabant).

EREDMÉNYEK (táv mindkét géposztályban 2 X 30 perc + 2 kör). 250 KCM (28 induló): 1. Kiss László, ZM, 3 pont — 2. Sztanyiszlav Ljovin, SZU 3 — 3. Mohácsi Jenő, BHSE, 6 — 4. Vlagyimir Kralinyin, SZU, 6 — 5. Somogyi József, Ajkai Alu., 15 — 6. Jozsef Bohuslav, Csehszl. 15 (mind CZ); — **500 KCM (22 induló):** 1. Jurij Jegorov, SZU, 2 — 2. Simon Ferenc, Videoton, 5 — 3. Vörös Pál, BHSE, 7 — 4. Szép András, ZM, 9 — 5. Antal Ferenc, Videoton, 13 — 6. Závodny István, ZM, 13 (mind CZ).



Kosztka Gyula is ügyelt arra, hogy Fiatjának hátsó kerékei ne pörögjenek ki

Jó autó és alkalmas gumi nélkül alig lehet boldogulni a sikos, nyálkás talajú kanyarban. Kőicsényi Zoltán biztos kézzel hozta ki Puchját a fordulóiból

SPORTHÍREK

A BARCELONAI 75 körös F-1 VB-futamot a volt világbajnok, Jackie Stewart nyerte 8 hengeres Tyrrell-Forddal szorososan üldözve Jackie Ickx-től (Ferrari), aki a nap leggyorsabb körét vezette. A 3. helyen Amon (Matra-Simca) végzett, — 4. Rodriguez (BRM) — 5. Hulme (McLaren-Ford). A kiesettek listáján szerepel Hill, Siffert, Stommelen, Regazzoni, Andretti, Pippaldi és Pescarolo. Az elrajtolt 22 kocsiból 11 érkezett a célba.

AZON A NAPON, amikor a 250-es motorcross VB első futamát rendezték egy Barcelona melletti helységben, akkor került sor a fenti F-1 versenyre, egy döntő labdarúgó mérkőzésre és egy nagy golfpárba, mégis 30 000 néző helyezkedett el az előző napi záportól sikos dombos pályán mentén. Mindkét futamot a tavalyi bajnok, Robert és Suzukija nyerte. A szovjet Mojszejev (CZ) az első futamban Robert mögött ért célba, de a következő futamot motorhiba miatt nem fejezhette be. A Suzukiéknak jó napjuk volt, mert ugyanekkor rendezték az olaszországi Cingoliban az 500-as géposztály VB-futamát, amelyen De Coster vitte győzelemre a Suzukit. A 3. helyen a csehszlovák Stodulka (Jawa) végzett.

MÁR A YAMAHA IS be akar lépni a 250-esével a cross VB jövő évi versenyébe, és Hallmant akarják szerződtetni.

A MÁRKABAJNOKSÁG FUTAMAKÉNT Monzában rendezték az 1000 km-es versenyt, amelyen Jackie Ickx, egy szerencsés kimenetelű balesetsorozat miatt, a sérült Ferrarijával kiállt. A célba együtt futott be két Porsche 917K, Rodriguez, illetve Siffert vezetésével, a következő három helyet Alfa-Romeo foglalta el (De Adamich, Stommelen és Vaccarella).

AZ AUTÓKLUB gyöngyösi szervezete a május 2-ra tervezett ügyességi versenyét június 6-án, a galyatetői pályán rendezti.

NEMZETKÖZI SALAKVERSENYT rendezett Szegeden a Volán, és Szolnokon az MTE, Szegeden a bolgár Petkov, a román Marinescu és Babileanu tette kritikussá Radácsi (Debr. Volán) győzelmét. Valamennyinek 13 pontja volt, Gyepes csak az 5. helyet volt képes elfoglalni. Szolnokon szovjet és ugyancsak bolgár versenyzők is felhúzták a vaspapucsot. Itt a szovjet Szmírnov előzte meg 12 ponttal honfitársát, Ivanovot (11), Ferényit (Debr. Volán — 10) és a bolgár Ilievot (9).



3 SALAKOZÓNK TOVÁBBJUTOTT

Verőfényes napsütésben 15 ezres közönség és a Magyar Televízió jóvoltából az egész ország színe előtt került sor a zónaközi salak VB-selejtező futamra a miskolci Népkert jól előkészített pályáján.

A továbbjutás nagy tétje, a felfokozott versenyláz motoros szívet gyönyörködtető parázs pozícióharcokat hozott, s ennek érthető mellékhatásaként jó néhány hibás rajt, valamint bukás tarkította az egyes futamokat. Ez történt a 6. futamban is, amikor a későbbi győztes, Jan Holub és a magyar csapat reménye, a fiatal Szőke János csúsztak egymásba és nagyot buktak. Szerencsére egyiküknek sem történt baja. E bukás és egy másik futamban elszenvedett géphiba ellenére Szőke az előkelő 5. helyen verekedte be magát a középdöntőbe, s mellette a sportág fejlődésének jeleként Radácsi Feri, valamint, tartalékként Perényi is továbbjutott.

(Martinecz)

EREDMÉNYEK. 1. Jan Holub, Csehszl. 14 pont — 2. Vladimír Szmírnov, SZU, 12 — 3. Heinrich Güfcklich, Lengyelo. 11 — 4. Sztanyiszlav Kasza, Lengyelo. 10 — 5. Szőke János, 10 — 6. Dieter Tetzlaff, NDK, 10 — 7. Radácsi Ferenc, 9 — 8. Klaus Berwerth, NDK, 8 — 9. Perényi Pál, 8 (mind Jawa-motorral).



A rajt utáni első körben a verseny későbbi győztese, Jan Holub, három magyar fiú harapófogójában

Igy bródszeldolt a magyar csapat údvőskéje, Szőke János (Martinecz György felvételei)

SZABÓ ÉS DRAPÁL A VB-PONTOKÉRT

Amikor Szabó László 1969-ben először indult a Nürburgringen, 250-es MZ-jével győztesen suhant át a célvonalon, és Dieter Braun mögött 2. lett a 125 kcm-es géposztályban. Egy biztos: akkor, ezen a nemzetközi versenyen nagyon megtanulták a magyar fiú nevét. Tavaly már VB-futamot rendeztek ezen a roppant nehéz pályán, amelynek veszélyességét még tetézte a télésre fordult időjárás, a köd és az eső. Ennek ellenére Szabó biztos győztesként mindvégig vezetett a 125-ös MZ-en, de nem sokkal a cél előtt motorhívával kiállni kényszerült. Valamivel nagyobb szerencséje volt a negyedlitéreszek között, amikor nem esett ki, hanem „töprengő” motorjával végül is a 9. lett. A tavalyi verseny után a motorsport csillagai egy beadványt írtak alá, amelyben bejelentették a FIM-nek, hogy mindaddig nem állnak rajthoz, amíg nem ja-

vítják meg a Nürburg-pályát. Nem javították meg. Így került sor az idén a nürbegeri nemzetközi versenyre, amelynek 80 ezer nézője Szabó László kettős győzelmében gyönyörködhetett. Az első versenynapon, amikor a 350-esek vágtak neki a hétkörös távnak (160 km), Laci jelentős előnnyel nyert az angol Nelson (Yamaha) és az NSZK-beli John (Yamaha) előtt. Ebben a futamban állította fel a Zalka Máté versenyzője az abszolút legjobb köridőt, 9:59,2 perccel, ami 137,2 km/óra sebességnek felel meg. Másnap, május 3-án Szabó megismételte szombati sikerét: 14 ország 37 versenyzője közül ő vezetett az elsőként 250-es Yamaháját a célvonalon.

Következő vasárnap, a Salzburgringen, a VB-futamnak számító Osztrák Nagydíjon állt rajthoz. A lapzártakor érkezett hírek szerint a szerencse elpártolt a magyar

bajnoktól. Negyedlitéres Yamahájának motorja rendetlenkedett, és ezért csak a 12. helyen tudta befejezni a futamot, amelyet az olasz Grasetti nyert Yamahán. A 350-es kategóriában az 5. helyről volt kénytelen kiállni, mert motorjának eltört a dugattyúgyűrűje.

Mindezért kárpótlást kaptunk Drapál János pompás szereplésével, akinek végre sikerült eredményt, méghozzá igen jót, kiharcolnia: az 5. helyet foglalta el a 250-es futamban! (Eddig kétszer indult az osztrák GP-n, de mindkét esetben műszaki hiba miatt volt kénytelen feladni a versenyt.) Ezzel máris 6 VB-pontja van a BHSE fiatal versenyzőjének.

A következő VB-futamra jóval lapzártá után május 16-án került sor Hockenheimben, ennek eredményeiről csak a következő számunkban tudunk hírt adni.

BUDAPEST NAGYDÍJ

Kereken tíz túraautó hozta izgalomba a népligeti kiskörben felsorakoztatott tömeget. A két gyári Skoda igen könnyen vitte el a pálmát. Elismerést érdemelt az osztrák Kopplinger, aki 675-ös speci TR Puchjával csak egy kör hátránnyal lett második. A verseny addig volt érdekes, amíg az osztrák bajnok, Schnabl üldözte ballongumis Cooperjével (1300 kcm) a nemzeti színűre fényezett nagyobbik gyári Skodát (1147 kcm). A Morris Cooper motorja végül is kilehelte lelkét.

A motorosok első futamában, 250 kcm-ig, összevontan álltak rajthoz a bajnoksághoz nem számító verseny indulól. Majdnem végig vezetve lett első Petró András (MZ RE), akit a tavalyi nagy bukásának nyomait még most is viselő Spáth Tibor követte, aki csak az utolsó körben adta át helyét a fiatal Bördöcznek. Nagyszerűen viselkedtek az áramvonal nélkül harcba dobott Pannónia P-20 motorok. Az eddig ismeretlen Godány Béla, ha nem is szépen, de eredményesen motorozott.

A Forma-V verseny előtt így jellemezte a pályát az NSZK-beli Jantke: „Ez a természet alkotta pálya, a sudár fákkal nagyon szép, de annál veszélyesebb.” Volt is izgalomban része a közönségnek, különösen a rajt utáni első kanyar kijáratánál. Itt szelte ketté a kocsját a belga Alberts és e helyen lett harcoképtelen az osztrák Wagner. A futam forró hangulatáról Jantke, a svéd Roos, és a belga Reyners (aki később bukott és kiállt) gondoskodott.

Az 800 kcm-ig összevont motoros futam nem sok izgalmat hozott. A mintaszerűen motorozó Juhos Árpád ellenfél nélkül is

jó időt futott. Kár, hogy a kis Weisz Aermacchia is megbokrosodott, akár az előző futamban az MZ-je, és így nem nehezítette meg klubtársának, Szikora Dezsőnek boldogulását. — R —

EREDMÉNY. MOTORKEREKPÁRVERSENY, 250 KCM-IG (20 kör — 60 km, 17 ind.): 1. Petró András, HSE, 33,08.6 — 2. Bördöcz J., HSE, 33,10.9 — 3. Spáth T., ZM, (mind MZ RE) 33,12.9 — 4. Repits G., ZM, (P-20) 33,28 — 5. Godány B., ZM (P-20) 33,32.1 — 6. Pingitzer L., ZM (P-20) 33,51.5 — 250 KCM FELETT (20 kör, 15 ind.): 1. Juhos Árpád, HSE (Matchless-Metisse) 30,48.6 — 2. Rontó N., ZM (Norton) 31,24.8 — 3. Szikora D., HSE (Aermacchi) 31,33.2 — 4. Huhn L., HSE (Aermacchi) 31,58.5 — 5. Kovács S., HSE (Norton-500) 31,58.6 — 6. Repits G., (Aermacchi) 32,19.5 — **TÚRAAUTÓK, 1000 KCM:** (25 kör, 10 ind.) 1. Jaroslav Bobek, CS (Skoda) 32,03.1 — 2. M. Kopplinger, A (Steyr-Puch TR) 1 kör hátrány — 3. Bártfay Cs., Áfor SE (Honda) 4 k.h. — 4. Ruznyák L., Áfor SE (Austin Cooper) 4. k.h. — 1300 KCM: 1. Vacslav Bobek, CS (Skoda) 31,20.2 — 2. Iriczfalvi F., Volán SE (Flat-128) 3 k.h. — 1300 KCM FELETT: 1. H. Hansson, Áfor SE (BMW-2002 Alpine) 32,00.4 — 2. Szabó L., MAK (Opel Kadett) 32,16.8; — **LEGGYORSABB KÖR:** V. Bobek 1,30.9; — **FORMA-V (25 kör, 22 ind.):** 1. Bertil Roos, S' (RPB) 36,00.2 — 2. M. Jantke, NSZK (Kaimann) 36,14.3 — 3. H. Lohner, A (Austro-Kaimann) 36,45.3 — 4. S. Svartrud, S (RPB) 36,50.20 — 5. R. Schmidt, NSZK (Kaimann) 1 k.h. — 6. O. Banzer, L. (Austro V) 2 k.h.

CÍMLAPUNKON:

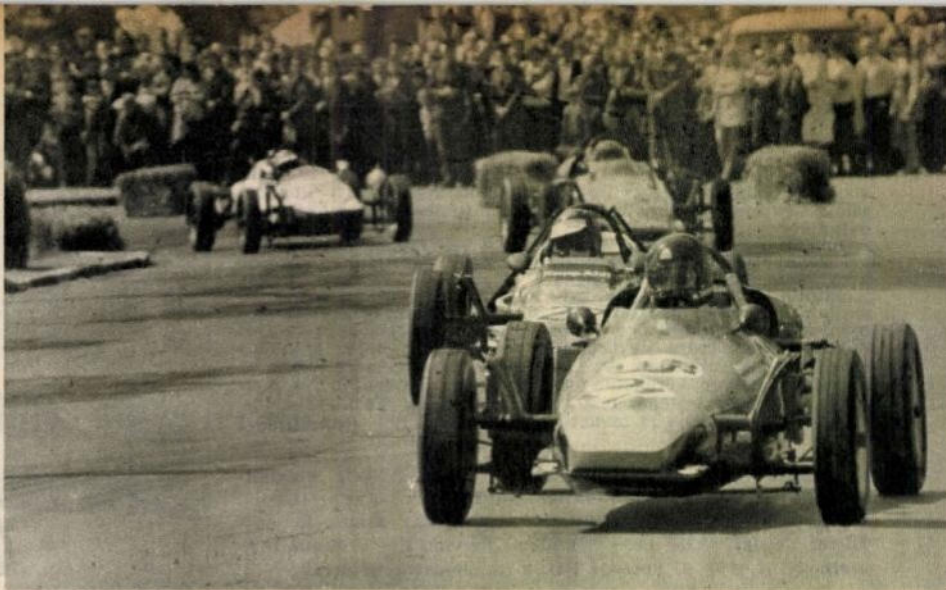
Látványos jelenet
Miskolcon
a Salak VB-selejtezőn

(Martinecz György felv.)

„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: 112-988. — Felelős kiadó: Sala Sándor. Kiadja a Lapkiadó Vállalat, (VII., Lenin körút 9-11. Telefon: 221-283.) — Terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető a helyi (Budapest) és 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 képviselőitől. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza

INDEX: 25.108

71.6106 Egyetemi Nyomda, Budapest. — Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



Kapp Ahl a neve annak a svéd ruhagyárnak, amely támogatja Európa legjobb Forma-V versenyzőjét, Bertil Roos-t, ezt a típlikusan északi szőke sportembert. A népligeti versenyen fele távon hagyta magát vezetni az NSZK-beli Manfred Jantketől, amint ezt a képzünk is mutatja, de aztán helyet cseréltek, és biztosan győzött a stockholmi fiatalember

BUDAPEST NAGYDÍJ



A túraautók EB tavalyi győztese, az 1174 kcm-es, 100 lóerős Skoda itt is megmutatta, mire képes. A nagyobb motorral szerelt Morris Cooper csak a nyomában tudott maradni, pedig az osztrákok egyik legjobbjá, Johann Schnabl ugyancsak üldözte a Skoda versenyzőjét, a 26 éves Vclav Bobekot. Végül is a nagyon stabil Cooper „lerobbant”. Szabó „Kuksí” remekül tartotta magát gyors, de billegős Opel-Kadettjén

Úgy tűnik, lesz új Kurucz Gyuri, aki Juhos Árpád névre hallgat. A katonaiidejét szolgáló Juhos-flú (3) úgy motorozott, mint egy kiforrott profi, és persze könnyen is győzött. Figyelemre méltóan versenyzett a motorhibával bajlódó Ifj. Reisz János (2). Repits Géza (12) is két kategóriában indult, és a széria P-20-ával lépést tudott tartani a forgótárcsás, 125-ös MZ-ekkel. A képen alig látható negyedik a szolnoki Rontó Nándor

(Rózsa György felvétele)



Az osztrák Manfred Wagner kecses piruettel perdült, majd Kaimannjának hátsótengelyével beakadt egy fába. Mire a versenyző kiugrott a kocsiból, már emelték is a versenybírák a járdára. (Alul) E helytől egy fával feljebb a belga Henri Albertis úgy csapódott a nézőktől „terhes” fának, hogy a kocsija kettévált. E kép után alig hihető, hogy a versenyző csak lábtöréssel került kórházba

