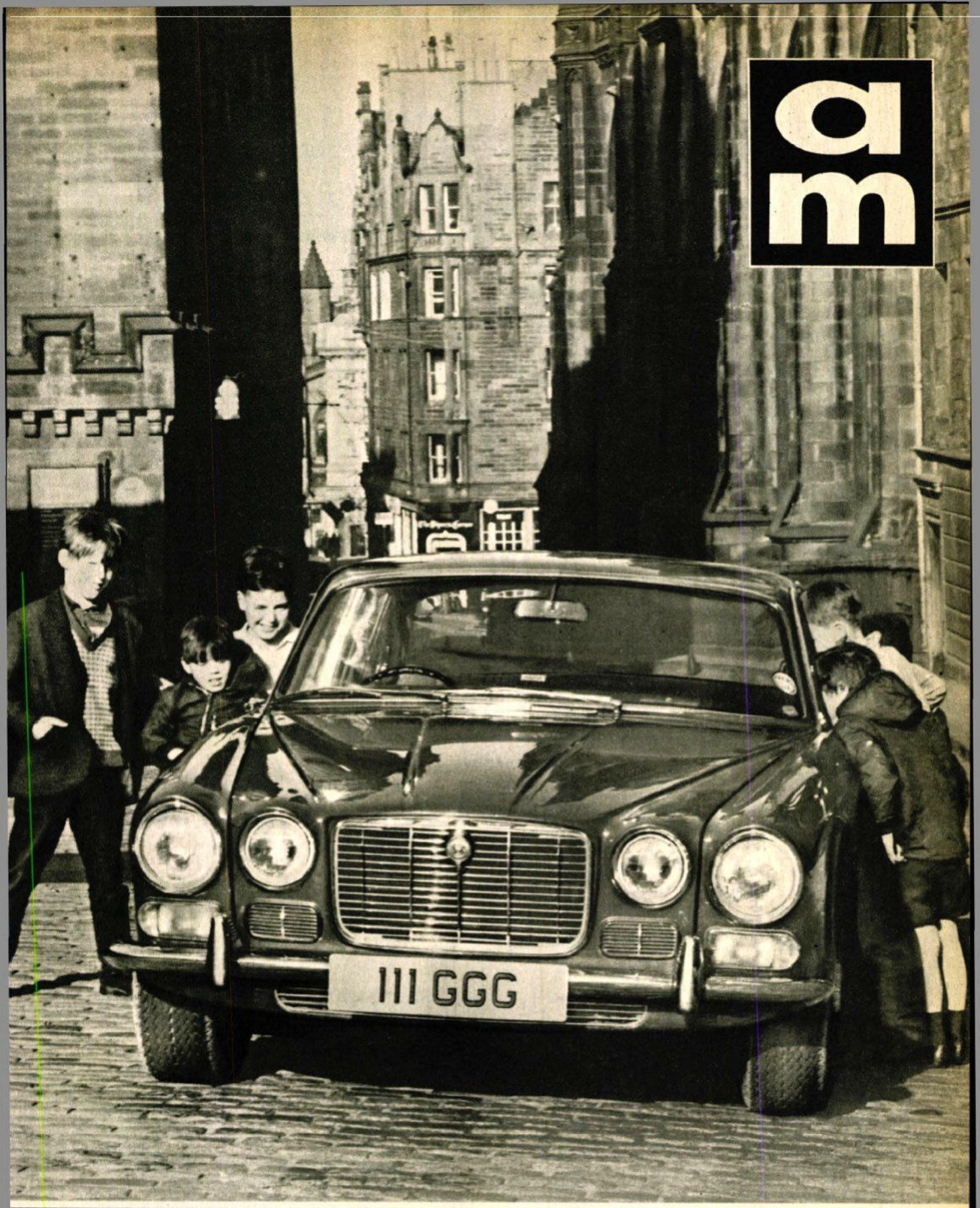


ma

autó-motor

XXV. évf.
1972. XI. 6.
Ára: 3 Ft

21

ZSIGULI, Polski-Fiat, Wartburg—353, Moszkvics—408 stb.
személygépkocsi-típusokhoz autóköpenyek, tömlők
ELŐJEGYZÉS NÉLKÜL KAPHATÓK!



SEMPERIT Radiál 155 SR—13

SEMPERIT Favorit Diagonál 6,15—13



HUNGAROSZERVIZ

Budapest XIV., Gizella út 20. Telefon: 836-917

Kiegyensúlyozva — felszerelés díjtalan

Vidékre utánvéttel is szállítunk

ZSIGULI-SZERVIZ
Bp. IX., Hentes utca 12—14.
Telefon: 331-391

HUNGAROSZERVIZ

OPEL-SZERVIZ
Bp. XIV., Cserei u. 8.
Telefon: 835-196

Korrózióvédelmi szaktanácsadás!
Kenéstechnikai felvilágosítás!
Vevőszolgálat!

Mindenkor készséggel az Önök rendelkezésére állunk

ÁFOR Vevőszolgálat
Bp. VIII., József körút 51. Tel.: 143-482

ÁFOR
Bp. IX., Közraktár utca 30.
Tel.: 337-359



BŐVÍTI VÁLASZTÉKÁT ÉS FOKOZZA TERMELÉSÉT A SZOVJET AUTÓIPAR

A gépkocsi a műszaki haladás szerves része lett szinte a népgazdaság összes ágazatában. A kilencedik ötéves terv időszakában (1971—75.) a szovjet autóipar jelentős mértékben fejlődik. A tervidőszak utolsó évében másfélszer több tehergépkocsit, ,35—3,8-szer több személygépkocsit gyártanak, mint jelenleg. A fejlődés várható eredményeiről, az autóipar munkájáról így nyilatkozott három szovjet vezető szakember:

ALEKSZANDR TARASZOV autóipari miniszter:

— A múlt évben, 1970 eredményeihez viszonyítva, 42 ezerrel több teher- és 185 ezerrel több személyautót gyártottunk. Befejezettnek tekinthetjük a Volgai Autógyár építkezését. Az üzem évente 660 ezer személygépkocsit fog gyártani. A közeljövőben jelentős mértékben fokozzák a teherkocsik gyártását a moszkvai Lihacsov, a Gorkiji és az Uljanovszki autógyárak.

A probléma gyökere mégsem csak a szállítások növelésében van. Ebben a tervidőszakban a gyártmánystruktúra is megváltozik. A szalagokat egyre nagyobb teljesítményű teher- és egyre kényelmesebb személyautók hagyják el.

A népgazdaság minden ágazatát kielégíti a tatárföldi Kámai Autógyár. Idővel a világ legnagyobb, nagyteljesítményű tehergépkocsikat gyártó komplexumává válik, amely példaképül szolgálhat a korszerű beruházások tervezői és kivitelezői számára.

A jelenlegi ötéves terv ideje alatt a személyautógyártás egyre többet termel. A moszkvai, izsevszki, togliatti és más autógyárak kapuit mind több kocsi hagyja el. A szovjet autóipar előnyös tulajdonságai közül kiemelném a nagy szériákat és az üzemek szakosodását, amelyek jelentős mértékben fokozzák a termelés hatékonyságát, megkönnyítik a korszerűsítést. Továbbá kutatóintézeteket szerveztünk a különféle új anyagok, többek között a polimerek alkalmazásának lehetőségére az autóiparban.

Az autógyártás fejlesztéséhez és új üzemek építéséhez felhasználjuk ugyan a szocialista országok és egyes kapitalista cégek nyújtotta lehetőségeket, de lényegében saját erőnkre támaszkodunk.



A kölcsönösen előnyös együttműködés példájaként szolgálhat a Volgai Autógyár építése. A tervek kidolgozásában részt vett a Fiat cég. A Renault céggel pedig megállapodás született a Kámai Autógyár motorgyárának tervezésére.

MIHAIL SZICINSZKIJ, a kámai ipari komplexum tervező-főmérnöke:

— A világon nem nagyon tudnának találni olyan objektumot, amely műszaki-gazdasági paramétereit tekintve felvehetné a versenyt a kámai autóipari komplexummal. Ez lényegileg gyárak sorozatából áll, amelyek összesen közel ezer hektárnyi területet foglalnak el. Kétszer annyit, mint Togliatti csarnokai...

Az építkezésen leggyakrabban hallott szó napjainkban az „ütem". Az első üzemegység — 4,5 milliárd rubel értékű beruházás — beindítására összesen öt évet kaptunk. Ilyen rövid idő alatt csak a tudomány és technika legkorszerűbb vívmányainak alkalmazásával lehet célt érni.

A szerelőcsarnokok sem a hagyományos alapokra, hanem 25—30 méter mélyen a föld alá nyúló vasbeton-lábazatokra épülnek. És ez nem csupán érdekesség, hanem több millió rubellel csökkenti a költségeket, és megrövidíti az építkezés idejét is.

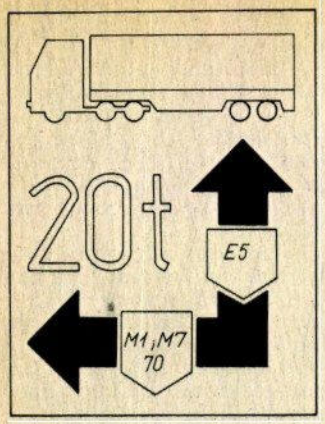
VLAGYIMIR SZUSKOV, a szovjet Külkereskedelmi Minisztérium Gépimport Főigazgatóságának vezetője:

— Egyes külföldi cégekkel 1966-ban kerültünk szorosabb kapcsolatba, amikor az első megállapodást kötöttük a Renault Művekkel is. E megállapodás alapján jött létre szerződés az izsevszki — évi 220 ezer Moszkvics—412 típusú kocsit előállító — autógyár tervezési munkálataira. Hasonló feladattal — új üzemrészek tervezésével — bízta meg a Renault-ékat a moszkvai Lenini Komszomol Autógyár, hogy ott ezentúl évente 200 ezer Moszkvics-kocsit gyártsanak.

A teherautógyártás fejlesztésében — konkrétan a Kámai Autógyár felszerszámozásában — a szocialista országok is részt vesznek. Csehszlovákia színesfémöntő berendezéseket, az NDK sajtolókat, Lengyelország öntődei segédberendezéseket szállít. A kémiai komplexum szerves része egy hatalmas öntőde lesz, amelynek tervezésében a szovjet Metallurgimport és az amerikai Suindell—Dressler cég között 1971-ben kötött szerződés alapján ez utóbbi is részt vesz.

Ezen kívül francia, angol, olasz, nyugatnémet és japán cégektől vásároltunk különféle gépeket és berendezéseket a karbantartó-szerszámkészítő üzemünk részére, amely már ebben az évben megkezdi munkáját.

VLAGYIMIR SZAFRONOV
az APN tudósítója



MENTESÍTŐ ÚTVONALAK A FŐVÁROSBAN

Írta: KOVÁCS ZOLTÁN,
a Fővárosi Tanács VB Közlekedési Főigazgatóságának mérnöke

Ezekben a hetekben egészen új, eddig még sehol nem alkalmazott jelzőtáblákat szerelnek fel a fővárosi nagyobb csomópontok előtt. És jóllehet ezeken a táblákon egy kamion körvonala is látható, az általuk adott információ nem csupán a kamionvezetők számára lehet hasznos. Nagyon fontos útbaigazítást adnak az ajánlott útvonalak előjelzésével a más járművek vezetői számára is, akik a fővároson áthaladásuk közben bármilyen megfontolásból szeretnék elkerülni a különösen forgalmas belső városrészeket. Az útvonal-ajánlásokat a Fővárosi Tanács VB Közlekedési Főigazgatósága a BRFK Közlekedésrendészetével és a Közúti Közlekedési Tudományos Kutatóintézettel együttműködve állította össze, elsősorban azzal a céllal, hogy segítséget adjon a Budapest forgalmában járatlan autósoknak: hogyan juthatnak el a legkönnyebben — lényegében a főváros belső területeinek érintése nélkül — egyik országos főútvonalról a másikra. Ugyanakkor igen nagy jelentőségű ezeknek az ajánlott útvonalaknak a kijelölése azért is, mert azok igénybevételével a főváros zsúfolt belső területén átvezető utak és utcák mentesülnek a forgalmat nagy mértékben lassító kamionok és teherautók, valamint a helyismerettel nem rendelkező vidéki autósok közlekedésétől.

Térképünk jól szemlélteti az ajánlott útvonalhálózatot. A könnyebb tájékozódás végett külön is feltüntettük az érintett városrészek főbb útjait és csomópontjait is. Jól szembetűnik, hogy az egyes főközlekedési utak közötti forgalom elkerüli a tágabb értelemben vett városmagot, és jobban kiépített, kedvezőbb forgalmi adottságú főutakra és csomópontokra irányítja a teher- illetve az átmenőforgalmat.

A másik ábrán az úgynevezett irány-matrix látható: a törtszám első tagja mindig a számunkra bevezető utat, a második tagja pedig az elérendő főközlekedési útra való eljutást mutatja

A táblázatból leolvasva például az 1/3-as jegyet, az alábbiakban részletesen felsorolt útvonal-kombinációkból csak ki kell keresni a megfelelő sort, és máris olvasható, hogy ez esetben például az M1, M7 és 70. számú főközlekedési utakról a 3. sz. főközlekedési útra az eljutás lehetősége: XI. Budaörsi út — Nagyszőllős út — Bocskai út — Schönherz Z. út — Irinyi J. út — Petőfi-híd — IX. Ferenc krt. — Üllői út — Nagyvárad tér — VIII. Mező I. út — Orczy tér — X. Kőbányai út — Pongrácz út — Mexikói úti csomópont — Kerepesi út — XVI. Szabadföld út — 3. sz. főközlekedési út . . .

Az egyes sorok alapján tehát:

1/2 (az M1, M7 és 70. sz. főközlekedési utakról a 2. sz. főközlekedési útra): XI. Budaörsi út — Nagyszőllős utca — Bocskai út — Schönherz Z. út — Irinyi J. út — Petőfi-híd — IX. Kőbányai út — Pongrácz út — Kerepesi út — XIV. Hungária krt. — Hungária körúti felüljáró — XIII. Róbert K. krt. — Váci út — 2. sz. főközlekedési út.

2/1 (a 2. sz. főközlekedési útról az M1, M7 és 70. sz. főközlekedési útra): 2. sz. főközlekedési út — Váci út — XIII. Róbert K. krt. — Hungária körúti felüljáró — Hungária krt. — X. Hős u. — Pongrácz út — Kőbányai út — VIII. Orczy tér — Mező I. út — IX. Nagyvárad tér — Üllői út — Ferenc krt. — Petőfi-híd — XI. Irinyi J. út — Schönherz Z. út — Bocskai út — Nagyszőllős utca — Budaörsi út — M1, M7 és 70. sz. főközlekedési utak.

1/3 Teljesen azonosan az 1/2-vel, egészen a Kerepesi útig, onnan: X. Kerepesi út — XVI. Szabadföld út — 3. sz. főközlekedési út.

3/1 — 3. sz. főközlekedési út — XVI. Szabadföldi út — X. Kerepesi út — Pongrácz út és innen teljesen azonosan a 2/1-gyel.

1/4 Azonosan az 1/2-vel, egészen a IX. Nagyvárad térig, onnan: XVIII—XIX. Vöröshadsereg út — 4. sz. főközlekedési út.

4/1 — 4. sz. főközlekedési út — XVIII—XIX. Vöröshadsereg út — Nagyvárad tértől teljesen azonosan a 2/1-gyel.

1/5 Azonosan az 1/2-vel, egészen a Petőfi-hídig, onnan: IX. Boráros tér — Soroksári út — XX. Dózsa Gy. út — Marx K. út — Ócsai út — 5. sz. főközlekedési út.

5/1 — 5. sz. főközlekedési út — Ócsai út — Marx K. út — XX. Dózsa Gy. út — Soroksári út — IX. Boráros tér — innen teljesen azonosan a 2/1-gyel.

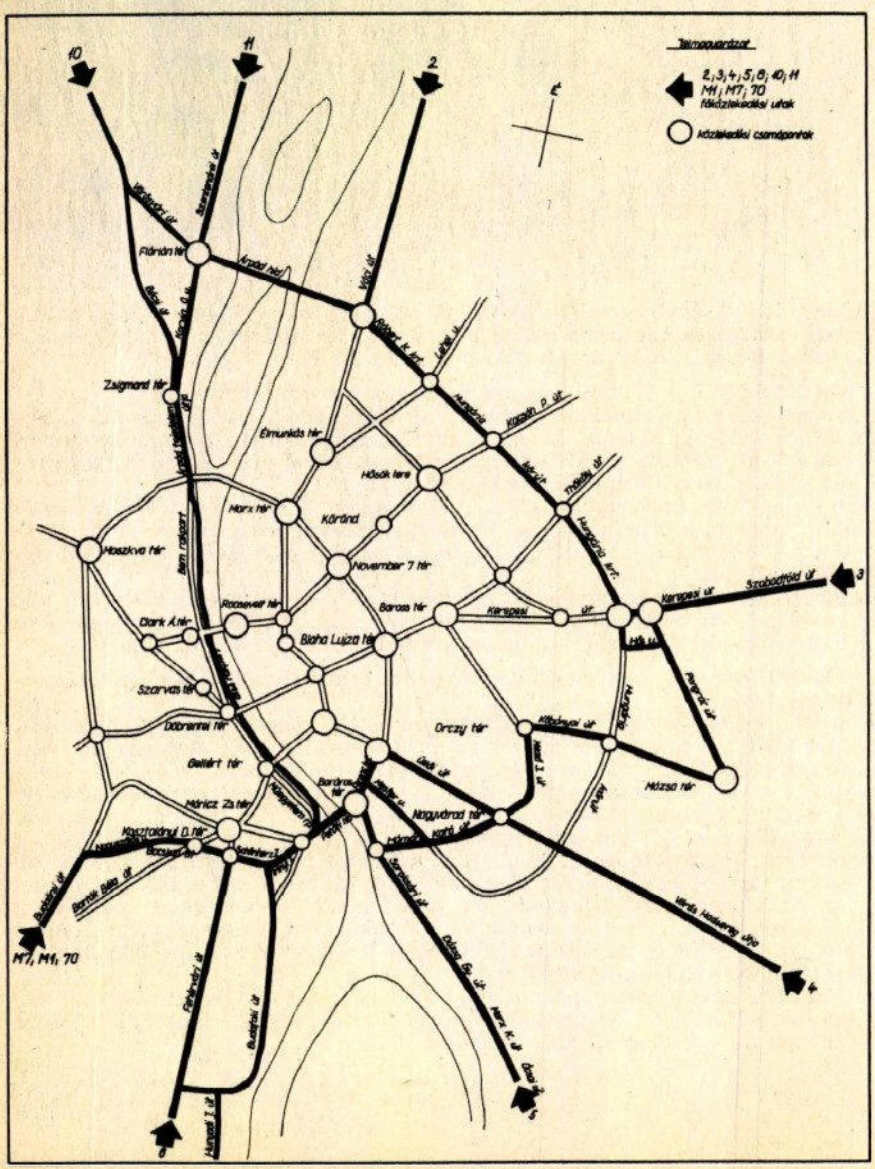
1/6 — XI. Budaörsi út — Nagyszőllős utca — Bocskai út — Fehérvári út — 6. sz. főközlekedési út.

6/1 — 6. sz. főközlekedési út — Albertfalvai felüljáró — Hunyadi J. út — XI. Budafoki út — Schönherz Z. út — Nagyszőllős u. — Budaörsi út. (Megjegyezzük, hogy az útvonal jelzőtáblás kijelölésének időszakában a Fehérvári út feltételezhetően már elkészült!)

1/10 Azonosan az 1/2-vel, egészen az Irinyi J. útig, onnan: Alsó rakpart — a Margit-híd előtt fel a Bem J. rakpartra — Árpád fejedelem útja — II. Zsigmond tér — Bécsi út — 10. sz. főközlekedési út.

10/1 — 70. sz. főközlekedési út — Bécsi út — II. Zsigmond tér — Árpád fejedelem útja — Bem rakpart — Alsó rakpart — XI. Irinyi J. út — Schönherz Z. út — Bocskai út — Nagyszőllős út — Budaörsi út.

1/11 Azonosan az 1/10-zel, egészen a II. Zsigmond térig, onnan: Lajos u. — Korvin O. út — III. Flórián tér — 11. sz. főközlekedési út.



11/1. — 11. sz. főközlekedési út — III. Flórián tér — Korvin O. út — Lajos u. — II. Zsigmond tér — Árpád fejedelem útja — Bem rakpart — Alsó rakpart — XI. Irinyi J. út — Schönherz Z. út — Bocskai út — Nagyszőllős út — Budaőrsi út.

2/3 Azonosan a 2/1-gyel, egészen a X. Hős utcáig, onnan: Mexikói úti csomópont — XVI. Szabadföldi út — 3. sz. főközlekedési út.

3/2 — 3. sz. főközlekedési út — XVI. Szabadföld út — Kerepesi út — onnan teljesen azonosan az 1/2-vel.

2/4 Teljesen azonos 2/1-gyel, egészen a IX. Nagyvárad térig, onnan: XVIII—XIX. Vöröshadsereg út — 4. sz. főközlekedési út.

4/2 — 4. sz. főközlekedési út — XVIII—XIX. Vöröshadsereg út — IX. Nagyvárad tér, onnan teljesen azonosan az 1/2-vel.

2/5 Azonosan 2/1-gyel, egészen a IX. Nagyvárad térig, onnan: Hámán K. út — Soroksári út — XX. Dózsa Gy. út — Marx K. út — Ócsai út — 5. sz. főközlekedési út.

5/2 — 5. sz. főközlekedési út — XX. Ócsai út — Marx K. út — Dózsa Gy. út — IX. Soroksári út — Hámán K. út — Nagyvárad tér — onnan azonosan az 1/2-vel.

2/6 Azonosan a 2/1-gyel, egészen a XI. Schönherz Z. útig, onnan: Fehérvári út — 6. sz. főközlekedési út.

6/2 Azonosan a 6/1-gyel, egészen a XI. Irinyi J. útig, onnan pedig azonosan az 1/2-vel.

2/10 — XIII. Váci út — Árpád-híd — III. Flórián tér — Vörösvári út — 10. sz. főközlekedési út.

10/2 — 10. sz. főközlekedési út — Vörösvári út — III. Flórián tér — Árpád-híd — XIII. Váci út — 2. sz. főközlekedési út.

2/11 Teljesen azonosan a 2/10-zel, egészen a III. Flórián térig, onnan: 11. sz. főközlekedési út.

11/2 — 11. sz. főközlekedési út — III. Flórián tér — Árpád-híd — XIII. Váci út — 2. sz. főközlekedési út.

3/4 — 3. sz. főközlekedési út — XVI. Szabadföld út — Kerepesi út — X. Pongrácz út — onnan teljesen azonosan a 2/1-gyel, egészen a IX. Nagyvárad térig, onnan: XVIII—XIX. Vöröshadsereg út — 4. sz. főközlekedési út.

4/3 — 4. sz. főközlekedési út — XVIII—XIX. Vöröshadsereg út — IX. Nagyvárad tér — onnan azonosan az 1/2-vel, egészen a Kerepesi útig, onnan: XVI. Szabadföld út — 3. sz. főközlekedési út.

3/5 — 3. sz. főközlekedési út — XVI. Szabadföld út — Kerepesi út — onnan azonosan a 2/1-gyel, egészen a IX. Nagyvárad térig, onnan azonosan a 2/5-tel.

5/3 Azonosan az 5/2-vel, egészen a IX. Nagyvárad térig, onnan pedig azonosan az 1/3-mal.

3/6 Azonosan a 3/1-gyel, egészen a X. Pongrácz útig, onnan azonosan a 2/1-gyel, egészen a XI. Schönherz Z. útig, onnan: XI. Fehérvári út — 6. sz. főközlekedési út.

6/3 Azonosan a 6/1-gyel, egészen a XI. Irinyi J. útig, onnan azonosan az 1/2-vel, majd az 1/3-mal.

3/10 — 3. sz. főközlekedési út — XVI. Szabadföldi út — Kerepesi út — Hungária krt. — Hungária körúti felüljáró — XIII. Róbert K. krt. — Váci út — onnan pedig azonosan a 2/10-zel.

10/3 Azonosan a 10/2-vel, egészen a XIII. Váci útig, onnan pedig azonosan a 2/3-mal.

3/11 — 3. sz. főközlekedési út — XVI. Szabadföldi út — Kerepesi út — Hungária krt. — onnan teljesen azonosan az 1/2-vel, egészen a XIII. Váci útig, onnan pedig azonosan a 2/10-zel, egészen a Flórián térig, onnan pedig: 11. sz. főközlekedési út.

11/3 — 11. sz. főközlekedési út — III. Flórián tér — Árpád-híd — XIII. Váci út — onnan teljesen azonosan a 2/1-gyel, egészen a X. Hős utcáig, onnan: Kerepesi út — XVI. Szabadföld út — 3. sz. főközlekedési út.

4/5 — 4. sz. főközlekedési út — XVIII—XIX. Vöröshadsereg út — IX. Nagyvárad tér — Hámán K. út — Soroksári út — XX. Dózsa Gy. út — Marx K. út — Ócsai út — 5. sz. főközlekedési út.

5/4 Azonosan a 4/5-tel, csak viszont irányban.

4/6 — 4. sz. főközlekedési út — XVIII—XIX. Vöröshadsereg út — IX. Nagyvárad tér — onnan azonosan a 2/1-gyel, egészen a XI. Schönherz Z. útig, onnan: Fehérvári út — 6. sz. főközlekedési út.

6/4 Azonosan a 6/1-gyel, egészen a XI. Irinyi J. útig, onnan azonosan az 1/2-vel, egészen a IX. Nagyvárad térig, onnan: XVIII—XIX. Vöröshadsereg út — 4. sz. főközlekedési út.

4/10 — 4. sz. főközlekedési út — XVIII—XIX. Vöröshadsereg út — IX. Nagyvárad tér — onnan teljesen azonosan az 1/2-vel, egészen a XIII. Váci útig, onnan: Árpád-híd — III. Flórián tér — Vörösvári út — 10. sz. főközlekedési út.

10/4 — 10. sz. főközlekedési út — Vörösvári út — III. Flórián tér — Árpád-híd — XIII. Váci út — onnan teljesen azonosan a 2/1-gyel, egészen a IX. Nagyvárad térig, onnan: XVIII—XIX. Vöröshadsereg út — 4. sz. főközlekedési út.

4/11 Azonosan a 4/10-zel, egészen a III. Flórián térig, onnan: 11. sz. főközlekedési út.

11/4 — 11. sz. főközlekedési út — III. Flórián tér — Árpád-híd — XIII. Váci út — onnan teljesen azonosan a 2/1-gyel, egészen a IX. Nagyvárad térig, onnan: XVIII—XIX. Vöröshadsereg út — 4. sz. főközlekedési út.

5/6 — 5. sz. főközlekedési út — XX. Ócsai út — Marx K. út — IX. Soroksári út — Hámán K. út — Mester u. — Petőfi-híd — XI. Irinyi J. út — Schönherz Z. út — Fehérvári út — 6. sz. főközlekedési út.

6/5 Azonosan a 6/1-gyel, egészen a XI. Irinyi J. útig, onnan: Petőfi-híd — IX. Boráros tér — Soroksári út — XX. Dózsa Gy. út — Marx K. út — Ócsai út — 5. sz. főközlekedési út.

5/10 Azonosan az 5/2-vel, egészen a IX. Nagyvárad térig, onnan azonosan az 1/2-vel, egészen a XIII. Váci útig, onnan: Árpád-híd — III. Flórián tér — Vörösvári út — 10. sz. főközlekedési út.

10/5 — 10. sz. főközlekedési út — Vörösvári út — Árpád-híd — XIII. Váci út — onnan teljesen azonosan a 2/1-gyel, egészen a IX. Nagyvárad térig, onnan: Hámán K. út — Soroksári út — XX. Dózsa Gy. út — Marx K. út — Ócsai út — 5. sz. főközlekedési út.

5/11 Azonosan az 5/2-vel a IX. Nagyvárad térig, onnan azonosan az 1/2-vel egészen a XIII. Váci útig, onnan: Árpád-híd — III. Flórián tér — 11. sz. főközlekedési út.

11/5 — 11. sz. főközlekedési út — III. Flórián tér — Árpád-híd — XIII. Váci út — onnan teljesen azonosan a 2/1-gyel, egészen a IX. Nagyvárad térig, onnan: Hámán K. út — Soroksári út — XX. Dózsa Gy. út — Marx K. út — Ócsai út — 5. sz. főközlekedési út.

6/10 Azonosan a 6/1-gyel, egészen a XI. Irinyi J. útig, onnan azonosan az 1/2-vel, egészen a XIII. Váci útig, onnan: Árpád-híd — III. Flórián tér — Vörösvári út — 10. sz. főközlekedési út.

10/6 — 10. sz. főközlekedési út — Vörösvári út — III. Flórián tér — Árpád-híd — XIII. Váci út — onnan teljesen azonosan a 2/1-gyel, egészen a XI. Schönherz Z. útig, onnan: Fehérvári út — 6. sz. főközlekedési út.

6/11 Azonosan a 6/1-gyel, egészen a XI. Irinyi J. útig, onnan azonosan az 1/2-vel, egészen a XIII. Váci útig, onnan: Árpád-híd — III. Flórián tér — 11. sz. főközlekedési út.

11/6 — 11. sz. főközlekedési út — III. Flórián tér — Árpád-híd — XIII. Váci út — onnan azonosan a 2/1-gyel egészen a XI. Schönherz Z. útig, onnan: Fehérvári út — 6. sz. főközlekedési út.

10/11 — 10. sz. főközlekedési út — Vörösvári út — III. Flórián tér — 11. sz. főközlekedési út.

11/10 — 11. sz. főközlekedési út — III. Flórián tér — Vörösvári út — 10. sz. főközlekedési út.

	M1;M7;70	2	3	4	5	6	10	11
M1;M7;70		1/2	1/3	1/4	1/5	1/6	1/10	1/11
2	2/1		2/3	2/4	2/5	2/6	2/10	2/11
3	3/1	3/2		3/4	3/5	3/6	3/10	3/11
4	4/1	4/2	4/3		4/5	4/6	4/10	4/11
5	5/1	5/2	5/3	5/4		5/6	5/10	5/11
6	6/1	6/2	6/3	6/4	6/5		6/10	6/11
10	10/1	10/2	10/3	10/4	10/5	10/6		10/11
11	11/1	11/2	11/3	11/4	11/5	11/6	11/10	

am hiradó

ISMÉT FELHÍVJA A GÉPJÁRMŰVEZETŐK FIGYELMÉT

a Belügyminisztérium Közlekedési Csoportfőnöksége arra, hogy az 1959. és 1964. között kiadott szürke gépjárművezetői igazolványokat és a barna színű hivatásos gépjárművezetői igazolványt 1972. december 31-ig lehet gépjárművezetői engedélyre kicserélni. Az igazolványcserét vidéken a megyei rendőr-főkapitányságok Közlekedésrendészeti Osztályán intézik. Budapesten a kerületi rendőrkapitányságokon lehet beszerezni a cseréhez szükséges nyomtatványt, a részletes tájékoztatással együtt. A cseréhez az orvosilag érvényesített gépjárművezetői igazolvány mellé csatolni kell egy 3,5×4,5 centiméteres fényképet és 20 forintos okmánybélyeget. Aki gépjárművezetői igazolványa jogán csak segédmotoros kerékpárt vezet, és igazolványát orvosi érvényesítés hiányában nem tudja kicseréltetni vezetői engedélyre, az Autóközlekedési Tanintézetnél segédmotoros kerékpár vezetésére jogosító vezetői igazolványt kérhet; ehhez gépjárművezetői igazolványát be kell mutatnia. A ki nem cserélt igazolványok 1972. december 31-én érvényüket vesztik, és azután sem gépjármű, sem segédmotoros kerékpár vezetésére nem jogosítanak.

KŐBÁNYÁN

nagyszabású közlekedési rendezvénysorozatot indított el a X. kerületi Propaganda-egyeztető Bizottság. A közlekedési vetélkedő október 1-én a X. kerületi Úttörőházban kezdődött és két részből — a felnőttek versenyéből és a X—XVII. kerület 12 úttörőcsapatának a vetélkedőjéből — tevődött össze. A gyakorlati verseny közel 100 felnőtt résztvevője 18 kilométeres útvonalon küzdött a legjobb helyezésért. A járművek között egyaránt indultak kamionok, teherautók és magánautók. A kitűnően szervezett és lebonyolított vetélkedő mellett a legjelentősebb esemény az volt, hogy megalakult a X. kerületi Közúti Balesetelhárítási Tanács, amelynek titkári tisztét Végh Sándor r. főhadnagy, a X. kerületi Rendőrkapitányság előadója tölti be. Az Autóklub kerületi csoportjának a vezetősége is újjáalakult, és azt a célt tűzte maga elé, hogy nagyobb szervezéssel bevonják a magánautósokat a közlekedési továbbképzésbe és a versenyzésbe.

FELVÉTELI VIZSGÁKRA

előkészítő tanfolyamot indít a nappali és levelező tagozaton Gépjárműüzemi és Autógépész Szakokra, valamint nappali tagozaton a Hajózási Szak Tengerésztiszti Ágazatára a X. Újhegyi út 14. alatti Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola Gépjárműközlekedési Tagozata. Az előkészítő tanfolyam tárgyai: matematika és fizika. A részvétel díja 650 Ft. A jelentkezési lapot a Tagozat Igazgatási-Tanulmányi Osztályán lehet beszerezni, s azt kitöltve legkésőbb november 15-ig kell visszaküldeni.

EBBEN A TANÉVBEN

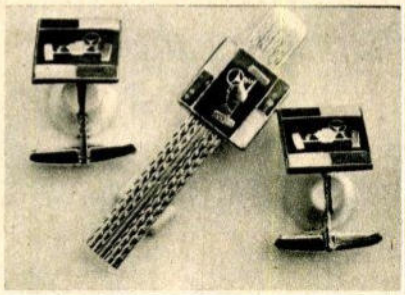
két nyolcemeletes épületbe költöztek a Moszkvai Lihacsov Autógyár mellett működő Felsőfokú Műszaki Iskola hallgatói. A Szovjetunió 816 felsőfokú oktatási intézménye között ez az intézet különleges helyet foglal el: a főváros három nagyvállalata — két autógyár és egy golyóscsapágyüzem — részére képez szakembereket. Hallgatói középiskolai végzettségű munkások, akiket a vállalat vezetése továbbtanulásra javasol. A felvétel során előnyben részesülnek azok a fiatalok, akik legalább kétévi szakmai gyakorlattal rendelkeznek.

LEGÖRDÜLT

a szerelőszalagról a 65 ezredik Dacia személyautó Romániában, a pitesti üzemben. Az alig négyéves autógyár dolgozói naponta több mint 100 személyautót szerelnek össze.



Az AM vetette fel a gondolatot: szükség lenne egy nagyobb méretű alkatrész-üzletre. Az ötlet hamarosan meg is valósult, a múlt hónapban nyitották meg a Csepel Jármű és Műszaki Vállalat alkatrész és felszerelési „áruházát" a VI., Jókai utca 26. szám alatti helyiségben. Még az sem lenne baj, ha az üzlet méretei rövidesen szűknek fognak bizonyulni, sokkal inkább félünk attól, hogy az áruk kezdeti bősége nem lesz állandó. Igaz, erről nem mindig csak a kereskedelem irányítói tehetnek, az ipar is ludas abban, hogy a motorosok nem kapják meg a gyakran filléres alkatrészt, amely nélkül pedig megbénul a járművük. Azt szeretnénk, ha tavaszra is ilyen gazdag lenne az áruház raktára — és nemcsak itt a Jókai utcában, hanem az ország valamennyi autó- és motorkerékpár-üzletében



A Budapesti Műszaki Egyetemen immár jó néhány hallgatónak különleges autós jelvény díszíti a kabáthajtókáját. A hagyományos piros-fehér körcikkekből álló műegyetemista jelvényt ugyanis az autós hallgatók „szakmásították": a számukra külön előállított érem közepén fekete alapon egy autóalváz körvonala is látható. Az elmúlt tanévben végzett autós hallgatók a diplomakiosztáskor már hozzájuthattak ennek az újfajta jelvénynek az inggomb-változatához is. A nagy érdeklődésre való tekintettel pedig lehetőséget teremtettek most arra, hogy minden egyes autósmérnök — függetlenül attól, hogy mikor végzett — megszerezhesse — akár postai utánvéttel is — ezt az ízléses kiállítású inggomb-készletet a Gépjárművek Tanszék IX., Kinizsi utca 1—7. alatti könyvtárában 50, illetve 55 forintért

Jól sikerült rakodásgépesítési bemutatót tartott a Volán Trösztirányításával, a Vörös Csillag Traktorgyár részvételével a Volán 1. sz. Vállalat. Rendeltetésszerű használatuknak megfelelően bemutatásra kerültek a Volán-vállalatoknál használatban levő szocialista relációjú, illetve hazai gyártmányú rakodógépek, autódaruk, megfogó-szerkezetek. Jól szemléltette a szállítás fejlődésének irányát a kis és közép nagyságú szállítótartályok, valamint a sík és keretes rakodólapok alkalmazása. Külön érdeme volt a bemutatónak, hogy az egyes gépek sokrétű használatát olyan jól szervezetten mutatták be, hogy csupán ezzel is bizonyítani tudták ezeknek a munkagépeknek a hatékonyságát, könnyű kezelhetőségét





Tallózás a világsajtóból

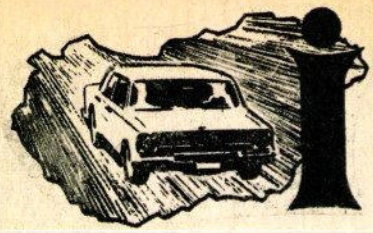
Az Avtoexport szerződést kötött az algériai Sonacome társasággal, amelynek értelmében 2000 darab VAZ—2101-es típusú (Lada, illetve Zsiguli) autót szállít. Algéria személyautó-igényét jelentős mértékben lengyel és szovjet importból fedezi, azonban hamarosan kialakítja a saját gépjárműgyártó iparát is. Egy Oranban létesítendő személyautógyár építésére a Citroën, Renault, British Leyland, Fiat, Volkswagen és a General Motors áll versenyben **(MEED)**

Ha az SKF Golyóscsapágygyár folytatja ilyen értelmű munkáját, a jövő személyautójának nem lesz keréktengelye. A cég Jutphaas-i (Hollandia) új kutatóközpontjában teljesen újszerű autókerék-csapágyat terveztek. Az újdonság nagy körben elhelyezett két sor golyót tartalmaz. A nem mozgó külső rész közvetlenül a kerékfelfüggesztéshez csatlakozik. Egy belső rotációs összetevő támasztja a kereket és a fékkorongot, egyszóval: keréktengely nem szükséges. Az új csapágy egyik legfőbb előnye, hogy rendkívül egyszerű, mindössze két fő részből áll. **(Delta)**

A leningrádi Pozitron Tudományos Termelő Egyesülésben elkészült a személyautókban használható szovjet minitévék első szériája. A tizenkétcsatornás újdonság súlya mindössze két és fél kilogramm. A teleszkópos antenna az adótoronytól 80—85 kilométeres távolságra is kitűnő vételt tesz lehetővé. A készüléken automata állítja be a képet. Egyébként a kocsi akkumulátoráról és hálózatról egyaránt működik. **(APN)**

Az exportra kerülő Moszkvics személyautókat az angol Mintex cég által gyártott M—79 típusú fékvezetékkel fogják szerelni. A szovjet gyár 88 000 ilyen alkatrészt rendelt. **(Automobile Engineer)**

Nemrég kezdődött meg Szibériában, Krasznojarszkban egy új, nagy autógyár építkezése. Az első épületszárny üzembevételekor 50 000, a gyár teljes elkészülte után 100 000 darab haszonjármű gyártását tervezik évente. Az épülő üzem közelében egy város is létesül. Az első négy-ötemeletes házban az építők és családtagjaik kapnak lakást. Egyébként 300 000 lakos részére tervezik a várost. **(Technische Rundschau)**



Ismerd meg hazádat!

Idegenvezető : TÚRI PÉTER
a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

61

Most azok tartsanak velünk, akik Jósvafőről, Aggtelekről vagy éppen Miskolcról egy-egy napos kirándulást kívánnak tenni. Kisebb kitérőt és rövidebb utat jelent, ha a visszafelé vezető utunkon Felsőkelecsénynél — a település közepén — balra, Rudabánya felé fordulunk. Rövid, de igen szemfüles vezetést igénylő, erős emelkedőkkel és hajtűkanyarokkal telitűzdelt útvonal ez. Mind feljebb haladva, egyre gyönyörűbb kilátás nyílik a hátunk mögött maradó Szuha völgyére. Tiszta idő esetén szinte uraljuk a vidéket, borús, esős időben pedig kis híján a fellegekben járunk, s oly szépen „zúg az erdő"...

Rudabányán, *a főútra érve forduljunk jobbra, és az utak kereszteződésénél találjuk a múzeumot és művelődési központot. Rudabányán van hazánk egyetlen művelés alatt álló vasércbányája, korszerű vasércdúsítóval. E vidéken a középkorban, sőt ezt megelőzően is jelentékeny bányamívelés folyt. Nagy Lajos e településnek már 1378-ban bányavárosi rangot adományozott. Nem véletlen tehát, hogy itt találjuk hazánkban az Érc- és Vasércbányászati Múzeumot, igen értékes gyűjteményével. A szakszerűen megrendezett kiállítás nemcsak Rudabánya, hanem egész Magyarország ércbánya-művelésének történetét mutatja be* (1. kép). *A bányászás közben előkerült leletekkel, kristályokkal szépen egészül ki a kiállítás történeti része* (2. kép). *Igen értékes őslénytani csontleletek, többek között az őselefánt — a „masztodon" — alsó állkapcsa, nyelve és apróbb csontjai, valamint hatalmas agyarának egy kis része látható itt* (3. kép).

A kiállított tárgyak közül különös figyelmet érdemel a kultúrtörténeti jelentőségű, édesvizi mészkővel bevont teknő, amelyet még egy rabszolga „felejtett" a bányában. A mészkő teljes egészében konzerválta a teknőt, s megőrizte formáját. Őskori pattintott kövek, kelta kalapácsok, ékek, különféle kezdetleges bányászati szerszámok, felszerelések és kohók egész sora látható. A bányavilágító eszközök fejlődését a római mécsestől kezdődően a faggyús-fáklyákon keresztül egészen a legmodernebb bányavilágítási felszerelésekig ismerhetjük meg. Sok szép egyedi darab is látható köztük. Igen impozáns a — főleg ünnepeken használt — bányászöltözéket bemutató vitrinsor. A bányaművelés és feldolgozás megértését és a folyamatok soron követését szemléletesen mutatják a működő makettek, a fotók és rajzok. A kiállítás szemléltetően követi végig a bányászok harcát a kapitalizmus idején a béremelés és a munkafeltételek javításáért. E harc egyes kiemelkedő mozzanatait fotók és dokumentumok reprezentálják.

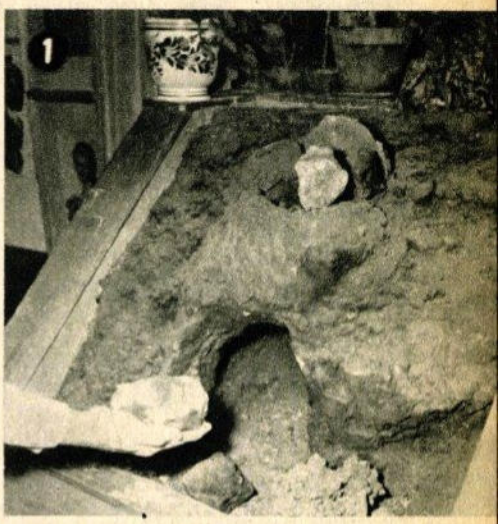
A Múzeum udvarán láthatjuk azt a kis mozdonyt, amely 1882-től 1926-ig Barcikára szállította a vasércet. Mellette a földalatti bányaművelést bemutató tárlókat és ezek felszerelését tekinthetjük meg a régi időktől egészen napjainkig.

Az érc- és bányászati kiállítást nagyon jól egészíti ki a helytörténeti rész, mely ha csak kis mértékben is, de ízelítőt ad e bányatelepülés fejlődéséről, mindennapi életéről. A bejárattól jobbra levő kis helyiségben egy 1875-ből való bányászszobát láthatunk, nagyrészt eredeti bútorokkal és használati eszközökkel berendezve. Itt állították ki a Rudabányán született Gvadányi József (1725—1801) huszárgenerálisnak, a XVIII. század neves költőjének könyveit. Ő volt a Peleskei nótárius és Rontó Pál alakjának irodalmi megformálója. Szobra a templom előtt áll. Itt láthatjuk továbbá dr. Görgő Tibor volt bányakörorvosnak, a népszerű „Zúg az erdő" c. nóta szerzőjének tárgyi emlékeit. Tanulságos és felejthetetlen e kiállítás mindazok számára, akik eddig e majdnem ismeretlen világ életébe betekintést nyernek.

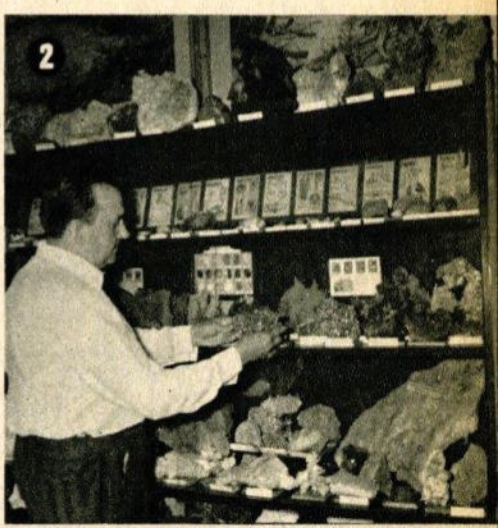
A másik ilyen jellegű kirándulás, mely szintén egész napi programot jelent, Jósvafőről Szinpetrin keresztül, Bodvaszilas érintésével Tornanádaskára *vezet. Az út első osztályúnak éppen nem mondható, de lassú vezetésnél megfelelő. Az igen gyér forgalom lehetőséget ad arra, hogy több helyen megálljunk, pihenjünk, s újból és újból felfedezzük e táj szépségét. Kissé méltánytalanul „fehér foltként" szerepel ez a vidék leírásokban, útikalauzokban. A nagy csend, a rendkívül tiszta levegő, a tágas medencék, a hosszan elnyúló erdők és mezők, a helyenként szigetként emelkedő hegyek várják a turistákat, a pihenni vágyókat. Ezen a vidéken érdemes több napot is eltölteni és helyi kirándulásokat szervezni.*

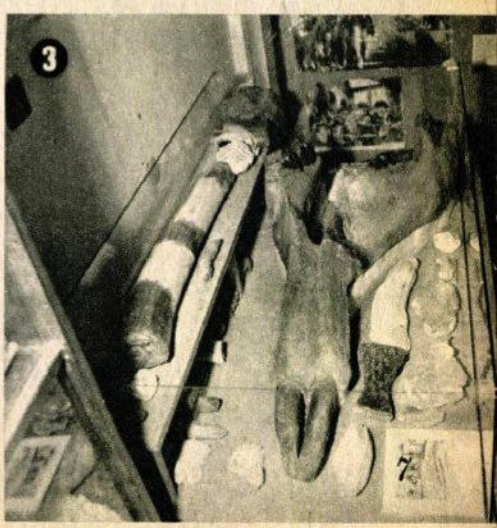
Nem lehetetlen, hogy itt a közeljövőben, vagy esetleg hosszabb idő múlva újabb barlangokat vagy barlangrendszert tárnak majd fel. Az sem kizárt, hogy helyenként mi is a barlangrendszerek felszínén rójuk kilométereinket. Bódvaszilas határában az Alsó-hegy alatt a közelmúltban tárták fel a Meteor-barlangot. A cseppkövekben igen gazdag járatok között fedezték fel például többek között a Titánok csarnokát, mely méreteivel nem sokban marad el a Baradla-barlang Óriások termének méreteitől. Joggal remélhetjük, hogy nemsokára ezt is „birtokba vehetjük", s meghódításával e térség turistaforgalma is nagy mértékben emelkedni fog.

(Folytatjuk)



(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



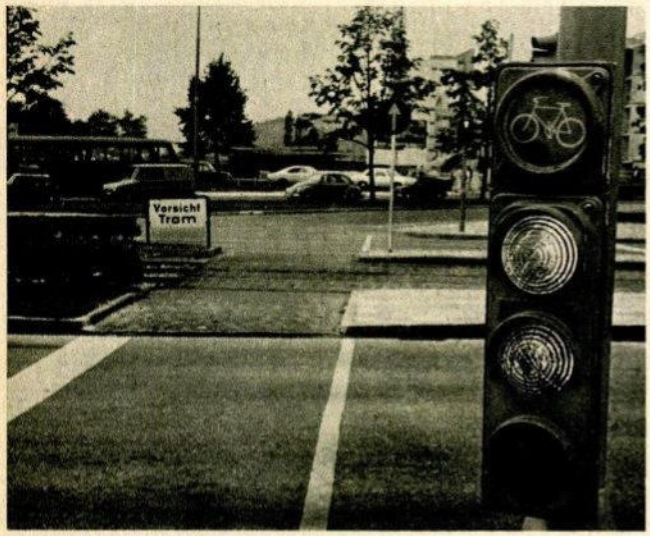


Juhász Andor: MÜNCHENBEN LÁTTAM...

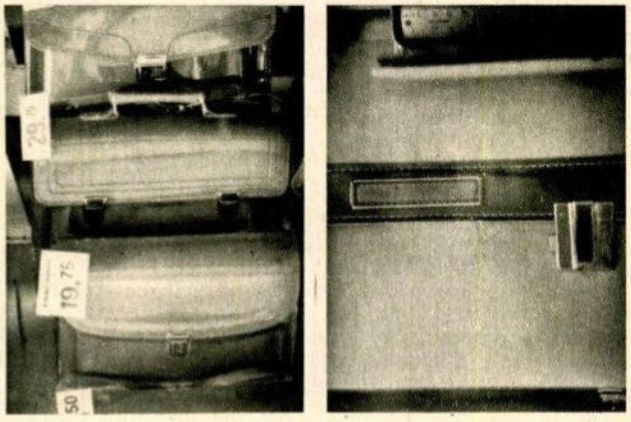
Az idén igazán nem panaszkodhatunk a külföldről érkező hírek mennyiségéről. A sok újdonság között a közlekedési témák is szép számmal szerepelnek. Közlekedésen persze sehol sem kizárólag az autózást-motorozást értik, ezért kezdődjék a beszámoló mindjárt egy kerékpáros témával.



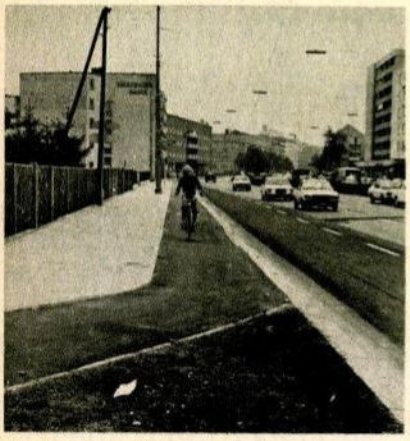
Sok autós veszi elő csomagtartójából a praktikusan összehajtott kerékpárt, hogy könnyebben — és hamarabb — célhoz érjen...



Jelzőlámpa csak kerékpárosoknak! A szemmagasságban elhelyezett lámpa fölött ábra mutatja, hogy a jelzés kerékpárosoknak szól. A kép bal oldalán látható vastag vonal a gépjárművek záróvonala, a vékony vonal pedig a kerékpárút szélét mutatja. (A táblán: „Vorsicht — Tram" = Vigyázat — villamos! Egy ilyen figyelmeztetés sosem árt...)

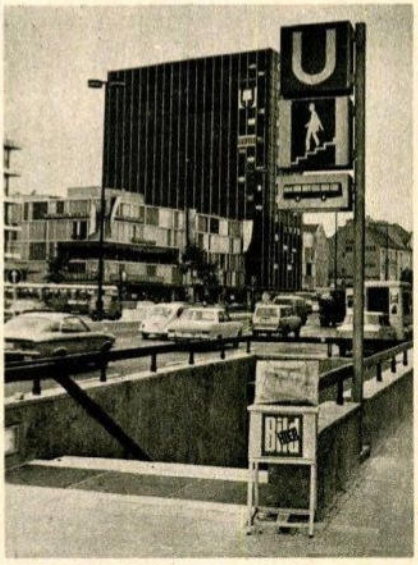


A járda szélén bandukoló kisiskolásokat is közlekedőknek, a közlekedésben aktívan részt vevőknek kell tekinteni! Egy áruház kirakatában fényképeztem le azokat az iskolatáskákat, amelyek hátulján és oldalán sárga és piros színű fényvisszaverő lapocskák vannak. A kisgyermekek számára érdekes játék, a járművek vezetőinek pedig nagy segítség e kis lapok villogása. Életet menthet!



A „Lóhere" a kerékpárúton. Az úttest és a járda között húzódó kerékpárút a gépjárművek forgalmát merőlegesen keresztezi. Ennek „biztosítására" amolyan negyed lóherét képeztek ki, amelyen forgalmas időben szép számmal gyülekeznek — egymás mellett és mögött — az egy irányba haladó kerékpárosok

A gyalogosok számára is sok tábla könnyíti meg az eligazodást a közlekedésben. A táblák rajzai a külföldiek részére is világosan érthetők. Az U betű a német nyelvterületen az U-Bahn, vagyis a földalatti jelölése. A nagyméretű, sötétedésben kivilágított táblák a jó észrevehetőség mellett sem zavarják viszont a járművek tájékozódását, mert színük különbözik a forgalmi jelzésektől, és elhelyezésük révén kiesnek a gépjárművezetők fő látószögéből



A kisebb forgalmú kereszteződésekben — hasonlóan a gyalogátkelőhelyekhez — a kerékpárút jelzőlámpái kézi vezérlésűek. A jelzőgomb megnyomása után az áthaladási kérelem jelzését egy elektronikus szerkezet a központi irányítóberendezéshez továbbítja, ahol a gépjárműforgalom függvényében döntés születik. Ennek megfelelően kisvártatva kigyullad a kerékpárosok részére a zöld jelzés





A nagyablakos autók sikere, úgy látszik, egyéb kocsik tervezőit is elragadta. Itt a legújabb müncheni panoráma-ablakos babakocsi! Innen a kis csemete kényelmesen szemlélheti a körülötte közlekedő babakocsik utasait...



Műszaki gépátvétel a Közlekedési Múzeum előtt

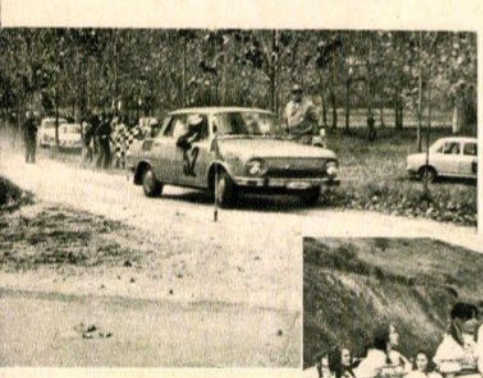


Ügyességi a Városliget egyik grundján

Népes mezőny a IV. Tokaj Rallye-n



Időellenőrző állomás előtt Bodrogkeresztúron



Ügyességi Tokajban, a kempingben



Vidám hangulat a tokaji szüreten (Kollányi Gyula felvételei)

Sikerrel zárta az Interpress Autóklub Magyar Tagozata ez évi gazdag versenysorozatát. Október 4—8. között került lebonyolításra a IV. Nemzetközi Tokaj Rallye, amely már hagyományossá és rangossá vált az autós újságírók körében.

A verseny előtt — mint ezt az AM legutóbb megírta — részt vettek az autós újságírók a III. Nemzetközi Városi Forgalombiztonsági Szimpóziumon, és igen hasznos javaslatokkal járultak hozzá annak eredményességéhez.

Az idei Tokaj Rallye-n is volt sport- és túrakategória. A sportkategória számára 355 kilométert jelöltek ki a Mátrán keresztül, fel Aggtelekig, Tokaj végcéllal. Két ügyességi és két gyorsasági különpróbát iktattak be. A túrázók 265 kilométert tettek meg, két ügyességi próbával. Átvágtak a Mátrán és a Bükkön, úgy érkeztek a tokaji kempingnél felállított célba.

Kedves színfoltja volt a rendezvénynek, hogy az újságírók a Tokaji Községi Tanács szervezésében ebéd után részt vehettek a tokaji szüreten. A szüret mellett a jó hangulatot fokozta a Tokaji Szőlészeti és Borászati Szakközépiskola növendékei népi tánccsoportjának bemutatója.

A díjkiosztó díszvacsorára Nyíregyházán a Szabolcs Szálló éttermében került sor, a megye és a város képviselőinek jelenlétében.

Kollányi Gyula

EREDMÉNYEK: SPORTKATEGÓRIA, 1000 KCM: 1. Tar András/Simon Ferenc (Fiat Sport Coupé) — **1300 KCM: 1. Falus István/Iriczfalvi Ferenc** (P. Fiat) — **2. Alexander Molnár/Tibor Borsky,** CS (Rallye Skoda 100) — **3. Mikulas Schätzl/Josef Ertl,** CS (Rallye Skoda); — **1300 FELETT: 1. Hans Bertil Hanson/Pápai László,** H (Volvo), a sportkategória abszolút győztese — **2. Jan Hartynkin/Macielj Bogusawski,** PL (P. Fiat 1500) — **3. Jerzy Puchalski/Witold Cicheski,** PL (P. Fiat); — **TURA 600 KCM: 1. Vida Gyula/Simay István** (Trabant—601) — **2. Kovalik András/Várszegi Károly** (Trabant—601); — **1000 KCM: 1. Zima János/Kondorosi Tibor** (Steyr P. 750), a túrakategória abszolút győztesei — **2. Slavo Mares/Michal Szabó,** CS (Wartburg) — **3. Zelman Ferenc/Nádasdi János** (Skoda—100); — **1300 KCM: 1. Aurich Volker/Erich Stör,** NSZK (Daf) — **2. Ivan Rajeczky/Ladislav Lehotsky,** CS (Rallye Skoda) — **3. Kurt Bachan/Stefan Rosival,** CS (Rallye Skoda); — **1300 KCM FELETT: 1. Johann Fennes/Josef Unger,** A (Citroën) — **2. Oláh Gyárfás/Schmidt András** (P. Fiat) — **3. Dékány Tibor/Szabóki László** (Fiat—124 Sport). — **A CSAPATVERSENYT** mindkét kategóriában **Csehszlovákia** csapata nyerte.

SVÁJCI ÖV-PROPAGANDA

Tekintettel arra, hogy az AM utóbbi számaiban jelentős teret szentelnek a biztonsági öv fontosságának, mellékelek egy fényképet, amely az alábbi szöveggel az „ADAC" 1972/4-es számában jelent meg.

„A svájci gépkocsivezetőket 1000 ilyen tábla figyelmezteti az országutakon a biztonsági öv használatára. A biztonsági öv egyébként ott az új gépkocsiknál kötelező előírás. A kampány hatásosságát nemcsak a kedvező statisztikai adat, hanem a figyelmeztető táblán látható egykori kerékpáros világbajnok is emeli."

A tábla szövege:

BIZTONSÁGI ÖVET HASZNÁLNI
= 72%-kal KEVESEBB ÁLDOZAT

Lengyel Tamás
Bp. XIII., Katona J. u. 23/a.



AUTÓSOKNAK

A GUMIABRONCS BETŰIRŐL,



illetve azok jelentéséről több olvasónk érdeklődik mostanában. A megfelelő választ Meiszner Imre gépészmérnök — mint szakértő — kérésünkre így fogalmazta meg:

A gumiabroncsköpenyek oldalfalán megtaláljuk a méretjelzést, a gyártó cég nevét, márkáját, a gumiabroncs használatához szükséges att-nyomás jelzését és a terhelhetőséget. Továbbá a betétek számát és a gyártás azonosítására szolgáló számsort is feltüntetik a köpeny oldalán.

Egyes gumiabroncsoknál a méretjelzésre szolgáló számok között betűjelzéseket is találunk. Ezek mondanivalóját az autósok kevésbé ismerik, pedig igen fontosak, hiszen arra utalnak, hogy a köpenyt milyen sebességhatárig lehet használni.

A betűjelzés nélküli normál diagonálköpenyt — méretétől függően — általában 125—150 km/óra sebesség határig használhatjuk.

az „S" jelzésűeket 175 km/óráig,
az „SR" jelzésűeket 180 km/óráig,
a „H" jelzésűeket 200 km/óráig,
a „HR" jelzésűeket 210 km/óráig,
a „VR" jelzésűeket 210 km/óra sebesség felett.

A jelzésekben szereplő „R" betű minden esetben radiálkonstrukcióra utal.

A KÉTÜTEMŰEK ÉS A FIMOL



A lapban elég részletesen tárgyalt Fimol-téma nyitva hagyott egy kérdést: ajánlatos-e a kétütemű motorokhoz is a Fimol. Most csak röviden: ezekhez a motorokhoz az Afor-kutaknál, az autóápolási szaküzletekben és más helyeken is kapható Fimol—2 jelzésű, 25 ml-es flakonokban forgalomba kerülő Fimolt lehet használni. Tankolásnál egy-egy 25 ml-es flakon tartalmát 30—35 liter üzemanyaghoz tölthetjük. A Fimol—2 az üzemanyaggal azonnal és tökéletesen keveredik. (A kétüteműek „fimolozásáról", úgy véljük, még érdemes további szót ejteni. Tény, hogy a kétüteműekhez is készül molibdénszulfidos kenőanyag . . .)



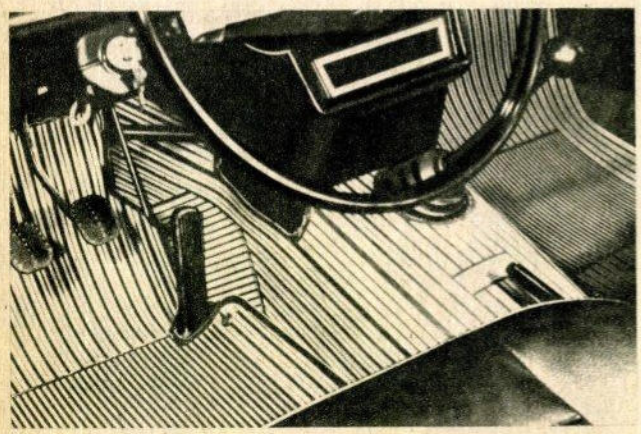
A VERSENY- ÉS SPORTAUTÓK

jövő évi kiállításairól ígértünk legutóbb naptárszerű tájékoztatást:

LONDON: január 3—13.
PÁRIZS: január 26—február 4.
MALMÖ: február 10—18.
KOPPENHÁGA: február 23—március 4.
STOCKHOLM: március 11—19.
GÖTEBORG: március 24—április 1.
BRÜSSZEL: november 30—december 9.

NEMCSAK DIVAT,

hanem hasznos is a kocsi padlólemezét jól védő, zajtól is szigetelő padlószőnyeg, amelyből ma már nálunk is van kínálat. A Du Pont cég sajtóosztálya azonban most egy új, az eddiginél tartósabbnak ígérkező „Hypalon-Agapress" nevű betétről ad hírt, amelynek bordái között még élénk színű, világító festék is csillog. Ez nagyon érdekes lehet, de különösen az őszi időben a nem csillogó padlószőnyeg is jó szolgálatokat tesz . . .



ZAPOROZSEC ALKATRÉSZEK



érkeztek az AFIT II. sz. Autójavító Révész utcai szervizébe és reméljük, hogy sokan, akik jó ideje hiába várták ott kocsijukhoz ezeket az éltető elemeket, most abban a reményben kereshetik fel a javítót, hogy a futójavítást és a garanciális munkákat most már rövid határidőre elvégzik.

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR OKTÓBER 31-ÉN

MOSZKVICS	**32 240**
MOSZKVICS Kombi ...	**531**
POLSKI-FIAT-1300	**8 486**
POLSKI-FIAT-1500	**3 359**
SKODA	**30 163**
SKODA Sport Coupé ...	**112**
TRABANT Limousine ...	**43 040**
TRABANT Kombi	**5 819**
TRABANT Hycomat ...	**982**
WARTBURG Limousine	**18 380**
WARTBURG de Luxe ...	**14 359**
WARTBURG de Luxe tolótetős	**813**
WARTBURG Tourist ...	**1 982**
ZAPOROZSEC	**11 088**
ZASTAVA	**2 823**
ZSIGULI (Budapest)	**17 603**
ZSIGULI (Debrecen)	**9 905**

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

NOVEMBER 8., szerda
Szentlőrinc

NOVEMBER 12.
Baja
Békéscsaba
Debrecen
Kalocsa
Kiskunhalas
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pécs
Siófok
Szeged
Székesfehérvár
Szombathely
Tata
Veszprém
Zalaegerszeg

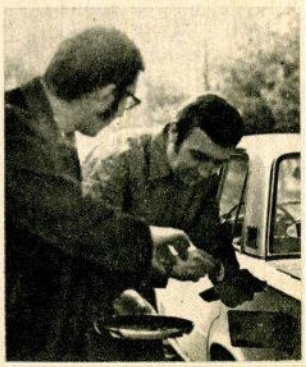
NOVEMBER 13., hétfő
Dabas
Szeged
Zalaszentgrót

NOVEMBER 19.
Barcs
Debrecen
Dunaújváros
Kisvárda
Mátészalka
Miskolc
Mohács
Nyíregyháza
Orosháza
Szeged
Szolnok
Tatabánya

SZÜKSÉGMEGOLDÁSNAK NEM ROSSZ,

amit Hadnagy Gábor és Baranyi Pál székesfehérvári olvasóink javasolnak olyan esetekre, amikor az út szélén veszteglő autóst üzemanyaggal kell kisegíteni. Valóban alkalmas erre a célra a tiszta porsapka, mint ahogy egy jól hajtogatott papírlapból is lehet veszteség nélkül továbbtölteni a kölcsönbenzint. A javaslattevők még azt is megjegyzik, hogy végső esetben egy térképet is feláldozhatunk erre a célra.

Nos, valóban lehet hozni ilyen áldozatot, de ha már a benzinkölcsönzés szóba kerül, eszünkbe jut, hogy többnyire éppen a gumicső hiánya bénítja meg a segítőkészséget. A legjobb, a legegyszerűbb, ha az autósok megfelelő kannában magukkal visznek egy kis tartalékot . . .





Az AFIT legújabb szervizállomása

Az eternitlapokkal burkolt homlokzat lesz ezentúl jellegzetessége az újabb AFIT-szervizeknek

A közlekedéspolitikai koncepció irányelveinek megvalósítása és a szolgálatok fejlesztése érdekében az AFIT tervszerűen növeli az országos gépkocsikarbantartó állomásai számát.

A Trösztnél kidolgozott technológiai tervek alapján a Győri Tervező Vállalattal három nagyságban kidolgoztatta — mellőzve a korábban alkalmazott, nehéz, előregyártott vasbeton szerkezeteket — a nagy fesztávolságú, hazai gyártású acél vázszerkezetet.

A szervizhálózat kiépítésében tehát e sorozattervek alapján adaptálhatók mindazok az elgondolások, amelyeket a korszerűségi elvek figyelembevételével fejlesztett ki az AFIT.

A technológiai és építészeti terv a szükségessé váló létszám és berendezések tekintetében az igények legszélesebb skáláját elégíti ki, a variációs lehetőségek alapján. A legfontosabb szempont az volt, hogy az újonnan épülő AFIT-állomások egységes technológiai rendben, egységes felszereltséggel, külső arculattal, azonos épületszerkezetekkel valósuljanak meg.

E program keretében elsőként **az AFIT szentesi karbantartó állomása** valósult meg.

A szervizállomás a városban és a vonzáskörzetébe tartozó területen üzemben tartott személyautók karbantartását és javítását látja el. További feladata az import személygépkocsik vevőszolgálatának ellátása, a garanciális munkák végrehajtása (Wartburg, Trabant, Skoda, Warszawa, Polski Fiat, Moszkvics, Zsiguli, Volga).

Az új üzem feladatához tartozik az is, hogy a kijelölt típusokhoz alkatrészeket árusítson.

Az üzem a szerelőmunkák mellett karosszérialakatos és korszerű fényezési munkák előállítására is alkalmas.

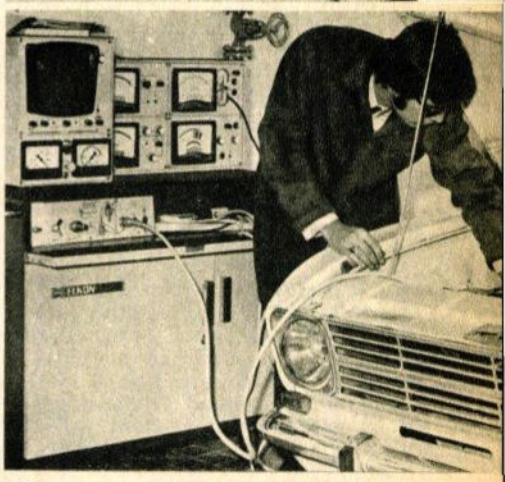
Az évi 115 ezer óra kapacitású új AFIT-állomás 2700—3000 személyautó karbantartását teszi lehetővé. Technikai felszereltsége kitűnő. Korszerű diagnosztikai műhelyében a legmodernebb vizsgálóműszerekkel, ellenőrző-berendezésekkel segíti az autósokat.

Az október 6-i megnyitás alkalmával Kovács Béla, az AFIT vezérigazgatója külön köszönetet mondott a megyei és városi tanács vezetőinek és munkatársainak a példamutató segítőkészségért. A Csongrád megyei Építőipari Vállalat az építkezést az átlagnál rövidebb idő alatt végezte el. Ez a segítőkészség és a jó kollektív együttműködés tette lehetővé, hogy az új szentesi karbantartó állomást a szegedi AFIT XI. sz. Autójavító Vállalat a megnyitásra tervezett napon valóban átvehette.

Varga Ferenc
osztályvezető

A fényszórók beállítása pontosságot követel

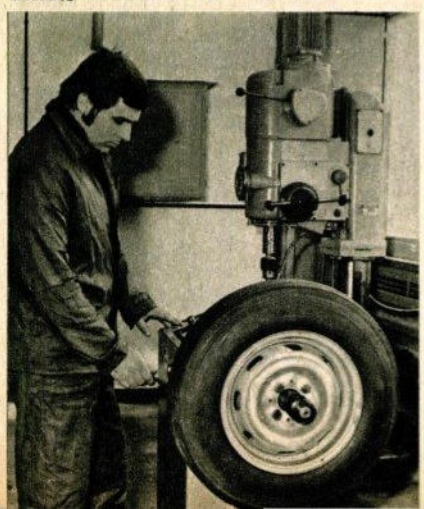




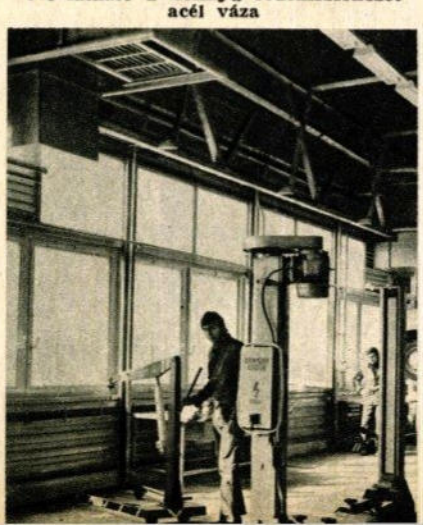
Külön diagnosztikai műhely, Elkon S—100 típusú vizsgáló-berendezéssel

(VARGA FERENC felvételei)

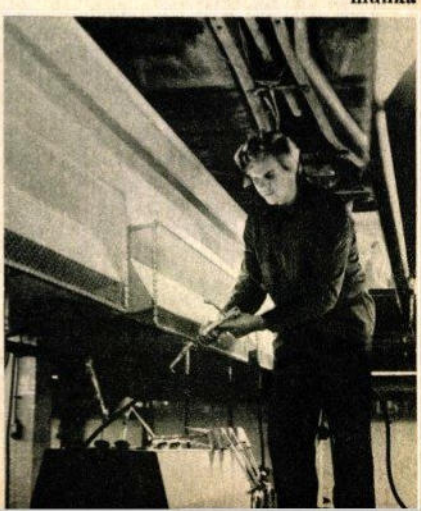
Kerékkiegyensúlyozás, korszerű módszerrel



Jól látható a könnyű födémszerkezet acél váza



A süllyesztett aknasoron kényelmes a munka



A váltakozó áramú generátorok tulajdonságairól

Legutóbb — „Ma már a generátor..." címen — tájékoztattuk olvasóinkat arról, mi indokolja, hogy újabban váltakozó áramú generátorokat (más néven alternátorokat) szerelnek az autók motorja mellé. Minthogy sok jármű már nálunk is ilyen áramforrással kerül forgalomba, ezért az alábbiakban a kezelésére néhány tanácsot adunk. Egyben összefoglaljuk a gyakrabban jelentkező hibákat és azok okait.

Azzal kezdjük, hogy szerelés előtt célszerű a generátor forgórészét az ékszíjtárcsánál fogva kézzel néhányszor megforgatni, és így könnyű ellenőrizni akadálytalan forgását.

Az ékszíj megfelelő feszítettségét feltétlenül biztosítani kell. Billenő karimák esetében könnyen megoldható a szíjfeszítés a generátor döntésével és a rögzítőcsavar gondos megszorításával. Rögzítve szerelt generátorhoz külön feszítőszerkezet tartozik. Ezeknél viszont arra kell ügyelni, hogy a szíjfeszítésből eredő axiális erő ne terhelje a generátor tengelyét.

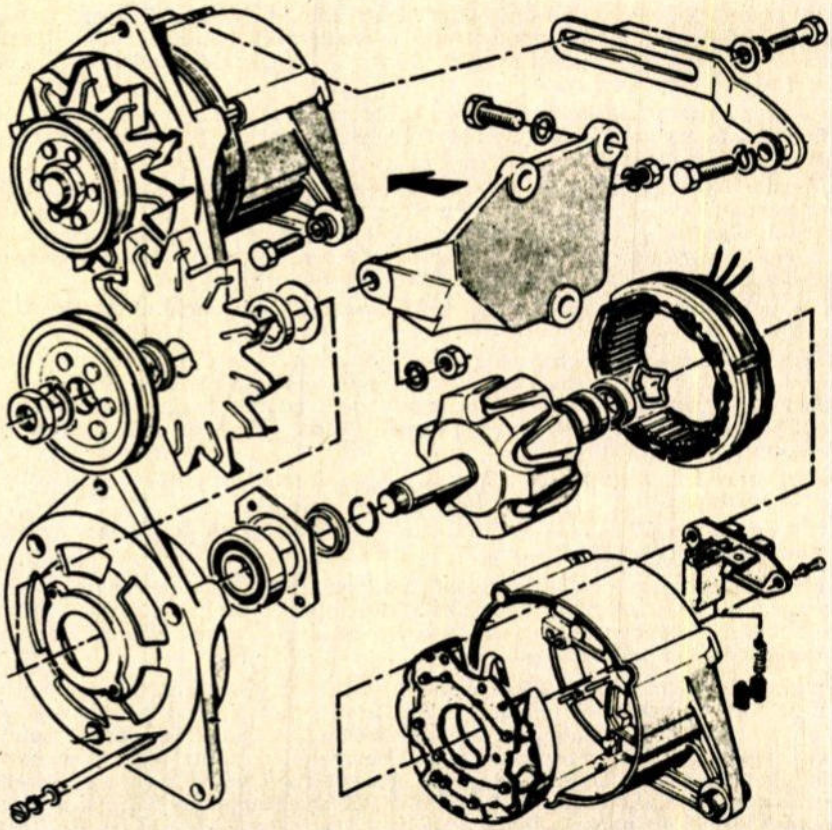
A generátort és a feszültségszabályozót csak teljesen feszültségmentes hálózatnál szabad bekötni. Minden ilyen esetben gondosan győződjünk meg az összekötésre kerülő egységek polaritásának azonosságáról, mert a felcserélés zárlatot okoz, és az elektronikus elemek pusztulását idézi elő.

A generátort csak szabályozóval és akkumulátorral együtt szabad üzemeltetni, mert ellenkező esetben a szabályozó elektronikus elemei és az egyenirányító diódák tönkremehetnek. Ha a járművet eközben mozgatni, tologatni kell és nincs az akkumulátor bekötve, akkor meg kell szakítani a generátor és a szabályozó minden kapcsolatát.

A diódák azonnali pusztulását okozza, ha az akkumulátort tévedésből fordítva kötik be. Bár kevésbé veszedelmes, mégis kerülendő az egyenáramú hálózatok esetében megszokott feszültségkeresés olyan módja, hogy test felé próbálunk szikrát húzni valamely vezeték végéből. Minden szerelés előtt az akkumulátor mindkét pólusát le kell oldani a hálózatról. Ha forgó generátornál az akkumulátort lekapcsolják a hálózatról, pillanatnyi idő alatt is felszökhet a generátor feszültsége 100 W-ra és tönkreteszi a diódákat.

A generátor üzemeltetése közben fellépő hibákat a töltésjelző lámpa érzékelteti. A következő jelenségek egyike mutatkozik leggyakrabban, amikor is a hiba oka a felsoroltak valamelyike lehet.

Az akkumulátor nem töltődik, vagy a töltése nem kielégítő: Okai: a gyújtáskapcsoló és az akkumulátor, illetve az akkumulátor töltővezetékének csatlakozása meglazult, esetleg hibás a vezeték; — az akkumulátor testvezetéke hibás, vagy laza egyik csatlakozása; — az akkumulátor hibás; — az egyenirányító diódák egyike hibás; — a csúszógyűrűkre piszok, szénpor kenődött; — a szabályozó elromlott; — az ékszíj laza.



A töltésjelző lámpa nem jelez, ha bekapcsolják a gyújtáskapcsolót, akár áll a motor, akár működik. Okai: a jelzőlámpa kiégett; — a jelzőlámpa vezetéke szakadt; — a gyújtáskapcsoló hibás; — az akkumulátor kimerült; — az akkumulátor hibás; — a vezeték hibás, valamelyik csatlakozás megoldódott; — a szabályozó hibás; — valamelyik plusz-dióda zárlatos a generátorban; — elkoptak a kefék a csúszógyűrűn; — vezetékszakadás a forgórészben; — a csúszógyűrűk felülete piszkos vagy oxidált.

A töltésjelző lámpa nagy fordulatszámon is változatlanul tovább jelez. Okai: a töltésjelző lámpa és a generátor, illetve szabályozó közötti vezeték valahol testelődött; — a szabályozó hibás; — az egyenirányító rész hibás; — a csúszógyűrűk piszkosak; — a gerjesztő tekercselés vagy a hozzávezetés testzárlatos;

A töltésjelző lámpa kezdetben rendesen jelez, ha megindul a járműmotor, nem alszik el, hanem csak elsötétedik és így tovább izzik: Okai: laza csatlakozás folytán átmeneti ellenállás keletkezett a töltő áramkörben, vagy a gyújtáskapcsoló áramkörében; — a szabályozó hibás; — a generátor tekercselése hibás, vagy az állórészben vagy a forgórészben.

A töltésjelző lámpa fél fénnyel ég, akár áll, akár jár a motor. Okai: rossz érintkezés vagy vezetékszakadás a gerjesztésben vagy a hozzávezetésben; — átmeneti ellenállás keletkezett a csúszógyűrűk és a kefék között.

A töltésjelző lámpa ég, amikor a gyújtás nincs bekapcsolva, és kialszik, ha zárják a gyújtáskapcsolót. Oka: a plusz-diódák valamelyike hibás, és záróirányban átengedi az áramot.

A töltésjelző lámpa villogva ég. Okai: az ékszíj laza; — rezgőkapcsoló esetében elégett a szabályozó ellenállás; — helytelen a szabályozó beállítása.

Tömösy M. Jenő

LIENER GYÖRGY:

YES, vagyis IGEN



Silverstone-i próba egy 4,2 literes Jaguárral — illetve az Avon biztonsági kerékkel, amely a képen is jól látható módon majdnem hűtlen lett a kocsihoz. De nem kell félni, mert végül is a helyén, az abroncson marad a defektes gumi

Azt hiszem, alig akad olyan ember, aki egy szót sem tudna angolul. Az „igen" szót, a „yes"-t majd mindenki érti, mondja. És aki ennél alig tud többet, de szinte rajongásig szereti az autókat, no meg Londonban sem járt még, az minden bizonnyal „Yes"-t válaszol egy olyan levélre, amely a Londoni Autószalonra hívja meg.
Igen, ez valóban nagyon-nagyon ritka alkalom, hiszen vendégül is látják, ha kiutazik a *Motor Show-ra*...
A meghívólevélen *„The Society of Motor Manufacturers and Traders Limited"* felirat állt, s a meghívás az Autó-Motor szerkesztőségének szólt. Az AM angliai tudósítója egy privát közlésben pedig azt is megemlítette: nem illik visszautasítani a csábító ajánlatot. No meg — amint írta — azért is jó lenne, ha Pestről most kimenne valaki, mert a kiállítás idején ő valószínűleg éppen Párizsban vagy New Yorkban lesz, esetleg Franciaország és Amerika között utazgat.
Yes, tehát megyünk Londonba. Yes, megyünk *Silverstone*-ba is, hiszen oda ugyancsak szól egy meghívás. A híres Grand Prix pályára. Ott ugyanis egyetlen napon, október 15-én a külföldi újságírók kipróbálhatják az angol autóipar valamennyi modelljét, valamennyi újdonságát.
Hát persze, hogy yes, hiszen én hajlandó vagyok kilométereket talpalni, amikor arról hallok, hogy valahol akár csak látni lehet egy érdekes autót. Csupán látni, megnézni. Silverstone pedig a levél szerint azt ígéri, hogy ott vezetni is engedik a kocsikat...
És nem is a Londoni Szalon, hanem Silverstone várható újdonságai, élményei motoszkálnak a fejemben, amikor a MALÉV stewardesse bemutatja Sárközi Imrét, a gép kapitányát, majd elmondja, hogy 8000 méteren repülünk. És nem sokkal később már azt jelenti be, hogy megérkeztünk Londonba. Reméli, jól utaztunk.

Yes, kitűnő volt az út, — mennyivel rövidebb, gyorsabb, mintha autóval tettük volna meg! Az autó azért ne legyen féltékeny a repülőre, hiszen néhány perc múlva már hálásan pillantok egy kocsira. A modernül sárga, de régiesen fekete műbőrtetővel ékesített *Asconára*, amelyet — nagy meglepetéssel hallom — a *General Motors* londoni Opel-képviselete bocsát most az AM munkatársainak rendelkezésére. Igen, mert végül mégis ketten képviselhetjük a lapot, hiszen angliai tudósítónk, *Andrew Frankl* a tengerentúlról ismét Londonban termett.
Nekem ez nagyon megnyugtató, hiszen ő jobban ismeri a több mint tízmilliós Londont, mint én Budapestet. S amíg én a yes szónál alig tudok többet, ő igazán otthonosan mozog, társalog az ottani autóskörökben. Az autógyártók között éppúgy, mint az autós újságírók és a versenyzők furcsa világában.

Különben itt minden programra csakis a yes szóval volt érdemes felelni. Miért is mondtam volna német arra, hogy egy világváros forgalmában ismerjem meg az automatikus sebességváltóval épített 1,6 literes, 80 lóerős új Ascona tulajdonságait?!

És amikor másnap már a Silverstone-i sajtóirodában azt kérdezték, elhoztam-e a kért képet az ott kiadandó speciális jogosítványhoz, ugyancsak yes volt a válaszom. Pillanatok alatt kezemben is volt ez a kék színű *„Driving permit"*, ez a szabad utat jelentő vezetői engedély — és akkor megnyílt az autósparadicsom.

Nem kevesebb, mint 117 különféle autó sorakozott fel az egykori repülőtér betonján, a Londontól mintegy 120—130 kilométernyi távolságra fekvő silverstone-i pálya közepén. És ezek közül tetszés szerint lehet választani, ki melyikkel kíván próbaköröket futni...

Biztatásul — vagy talán éppen ijesztésként — még azt is megsúgták, hogy ennek a pályának egy nem éppen enyhe fordulójában *Jackie Stewart* 210-zel szokott menni. Az egyenesben persze 300 felett...

AUTÓPRÓBÁK SILVERSTONE BETONJÁN

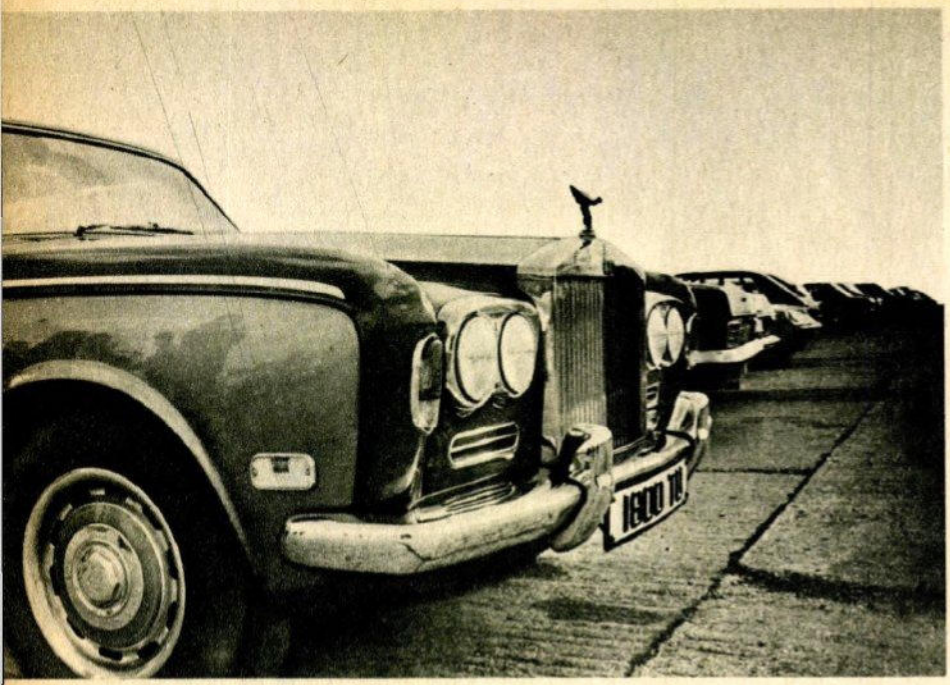
EGY ASCONA AUTOMATICA

ROLLS-ROYCE IS VÁLASZTHATÓ

BIZTONSÁGI ÜLÉSEK ÉS VERSENYGÉPEK

MIT ÍGÉR AZ AUTÓIPAR

VÁGYÁLMOK ÉS REALITÁSOK

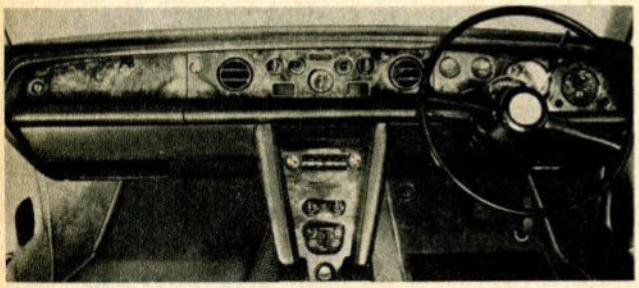




A „Király", a Rolls-Royce Silver Shadow, amelynek angliai alapára most 10 550 font. És ez a gyár legolcsóbb modellje. És hogy ez az „olcsó" autó mennyit ér, talán azzal tudjuk érzékeltetni, ha ide írjuk, hogy a kis Mini alapára 695 font... (Igaz, a kis Miniből éppen a Londoni Autószalon napjaira elkészült a 3 milliomodik darab!)







Ilyen konzervatív hatású a Silver Shadow műszerfala, pedig a kocsi már majd minden modern autótechnikai elemet magában foglal

YES, vagyis IGEN

Yes, mondtam, illetve vettem mindezt tudomásul, de arra gondoltam, hogy Jackie-nek nem kell féltenie tőlem sem a serleget, sem a leggyorsabb körért járó tapsokat. És márcsak azért is, hogy akik néznek vagy esetleg mérik a sebességet, az említettnél várhatóan jóval lassúbb tempó miatt ne a vezetőt, ne engem, hanem a kocsit okolják, elsőnek egy komfortos, családi *Austin Maxit* választottam. Ilyennel — igaz, csak az 1500-as és nem az itt szereplő friss, 1750-es változattal — jártam már Pesten is. Tudtam, mi hol van, no meg azt is, hogy egy szolid Maxival még a világbajnok sem igen képes 145—150-nél gyorsabban autózni.

Ez volt hát a kóstoló, vele próbáltam ki a pályát. És közben azt is tapasztaltam, hogy az új Maxi sokkal finomabb, elevenebb jószág, mint két éve bemutatott elődje. Kétszer-háromszor végigfutottam hát életemben először a silverstone-i nagy kört, baj nélkül kibújtam a szalmabálákkal bélelt ügyességi labirintusból, ahol a fordulékonyságot lehetett vizsgálni, és vagy 15—20 kilométer kocsikázás után visszagurultam a parkolóba.

A sorban néhány lépésnyire ott csillogott egy álomautó, egy *Rolls-Royce Silver Shadow*... Néztem, néztem és most utólag nem is nagyon tudom, hogyan volt, de már kezemben tartottam azt a tikettet, amelyre az itteni jogok szerint én ülhettem bele, én futhatok ki a pályára ezzel a kocsival.

Igen, a Maxi után másodiknak egy Rolls-Royce. Nyilván olyan varázsa lehetett ennek az „ezüst szellemnek" — mert hát magyarul ez lenne a neve —, hogy a még alig ismert pályára is elcsábítja a jóval kisebb, jóval egyszerűbb és sokszorta olcsóbb kocsikhoz szokott magyar autóst.

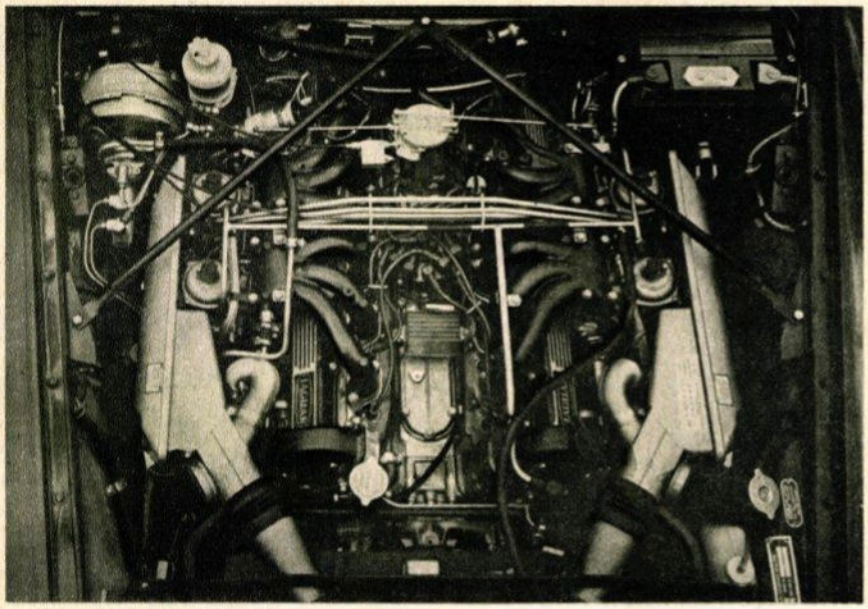
Mint később hallottam, ez a lépésem még az angol hidegvér mellett is okozott némi nyugtalanságot *Mr. D. E. A. Miller-Williams*, az RR itteni megbízottja lelkében. Mesélték, kissé idegesnek látszott, amikor a több mint 10 ezer fontot érő kocsi kormányához ült az idegen, akinek felmutatott vezetői engedé-



Itt minden jel arra mutat, hogy a Jaguar XJ—12, vagyis a megszokott külső ezzel a 309 lóerős, 12 hengeres V-motorral a luxusmodellek sztárja



Indulás a Silverstone-i körre, a Reliant Scimitar GTE négyüléses sport-kupéval, amelyet 2994 kcm-es, 135 lóerős, hathengeres Ford V-motor hajt. Az elérhető maximum: 185 km/óra. A próbák után úgy tűnt: joggal népszerű ez a lendületes vonalú, de a kombi-autók praktikusságát is nyújtó gyors jármű, amelyet kézikapcsolóval és automatikával egyaránt meg lehet kóstolni





A világhírű Brockbank véleménye ez a kis rajz azokról az újságírókról, akik itt most kipróbálhatták, mit is tudnak az angol kocsik



A középen látható csíkos festésű Ford Escort nincsen összetörve, szándékosan vették le az első kerék körüli lemezt, hogy megfigyelhető legyen az új Dunlop kísérleti abroncs, a speciális tárcsával. Még a levegő nélkül maradt gumit sem „engedte el", és a kocsi kormányozható maradt. De érdekes a kép jobb sarkába került panorámaüveges Jensen is

lye a távoli kis országra emlékeztette, ahol bizony nemigen futkosnak Rolls-Royce-ok.

Persze, mi mást tehetett, yest mondott. A néma csendben még azt is elrebegte, hogy már jár a kocsi motorja. Ezt nem is ártott megmondani, mert ez a 6745 kcm-es, nyolchengeres bizony akkor sem ad hallható hangot, amikor működik.

És hogy nem volt túl nagy a bizalom, azt kivehettem abból is, hogy *Mr. Freddie Read-Jahn*, a már említett *The Society of Motor Manufacturers and Traders Limited*, vagyis az ottani autógyárosok és autókereskedők szövetsége sajtóirodájának embere mindjárt ott termett, és mosolyogva megkérdezte, segíthet-e valamit, beülhet-e mellém. Yes — mondtam, és becsatoltuk az övet.

Az automata váltó finom kis karját a „D" jelzéshez húztam, majd egy kis nyomás a gázpedálon — és elindultunk a pálya felé. Életemben először vezettem Rolls-Royce kocsit...

A második körben már mindent elhittem, amit erről a valóban csak suhanó, több mint kéttonnás súlya ellenére is sportosan szökkenő, mégis puhán futó, és a 190-es tempónál is nyugodtan viselkedő autókirályról valaha is olvastam, hallottam. Nagyszerű élmény volt. Sajnálom,

YES, vagyis IGEN

hogy leírni nem tudom úgy, ahogyan szeretném.

Különben is a Rolls után még soksok autóval lehetett itt barátkozni, és más kocsik ugyancsak adtak felejthetetlen pillanatokat. Például négy ragyogó *Jensen* sportmodell is kínálta itt magát. Kettőt közülük nyolchengeres, 7212 kcm-es, 390 lóerős, Chrysler V-motorral láttak el. Egy kapcsoló elmozdításával ezeknek mind a négy kerekét a Ferguson versenykocsiktól ismert szisztéma szerint meg lehetett hajtani, és ezekkel a pompás gépekkel 209—235 km/óra sebességet lehetett elérni.

Azután itt álldogáltak, illetve ha mentünk velük, akkor szinte száguldottak a különféle pompás *Jaguárok*, no meg a *Reliant GTE* csemegék. De felsorakoztattak tizenhat *Rovert*, két csodálatos *Daimlert* és jó néhány olyan speciális „tuning"-változatot, amelyeket eddig bizony sohasem láttam, sőt a nevüket sem igen hallottam. Például négy autó *Jeff Uren Limited* címszó alatt, *Stampede Savage Estate Automatic, Comanche 190 PI* és *Navajo* jelzésekkel.

Az angliai *Ford* által gyártott 21 modell, a *BLMC*, vagyis a *British Leyland* sokféle *Mini, Maxi, Marina* és más típusai, az *MG, MGB*, a *Triumph* és a *Wolseley* újdonságok kínálkozó próbája szédítő program. És akkor még hol van a választható tizennégy *Vauxhall* modell, a *General Motors* angliai gyermekei és többi társai!

Más kocsikon pedig kipróbálhatók a modern *Borg-Warner* automatikus sebességváltók, megint más típusokon a *Dunlop* biztonsági fékek és abroncsok, a különféle elektronikus vezérlők, benzinbefecskendezők, vagy pedig a most ugyancsak sokat ígérő, *Avon* néven bemutatkozó, balesetbiztosnak nevezett gumiköpenyek, illetve speciális kerékabroncsok.

És mindezekre az élményekre egyetlen nap Silverstone-ban. Estefelé már vissza Londonba, a háromsávos úton, a sárga-fekete Asconával, amely azt is bebizonyította, hogy igen fürgén tud lépkedni. Yes, vagyis hát igen, látom: 140—150 a tempó, de semmi vész, hiszen akik London felől szembejönnek, azoknak másik három sáv áll rendelkezésükre — a túloldalon.

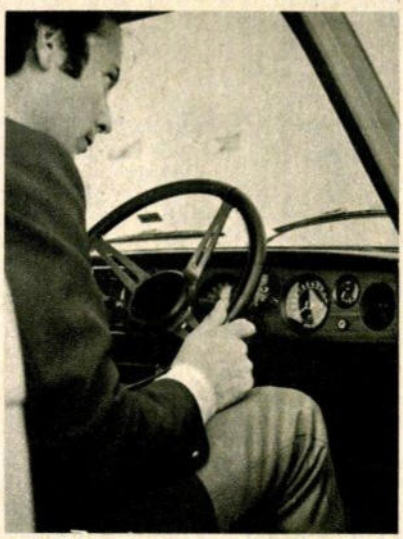
Az utakról, a londoni és az angliai forgalomról, az ottani közlekedésről azonban *Almássy Tibor* kollégám külön ír majd, hiszen más alkalommal ő az ottani gyors, de mégsem idegesítő közlekedéssel ismerkedett.

Én pedig a továbbiakban megpróbálok a híres *„Earls Court"*-ban rendezett Motor Show-ról, vagyis a parádés kiállításról szólni, illetve képet — képeket — adni. ■



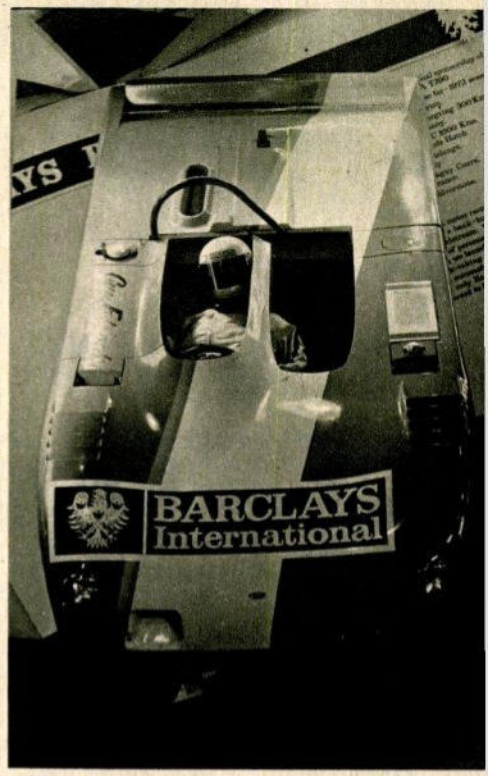
Nemcsak a Motor Show, vagyis az Earls Court területén, hanem az utakon futó autókban is láttuk a biztonsági gyermeküléseket. Mint például a KL vagy a Britax márkájú produkciókat. Ezek segítségével valóban megnyugtató módon autózhatnak a kicsik is

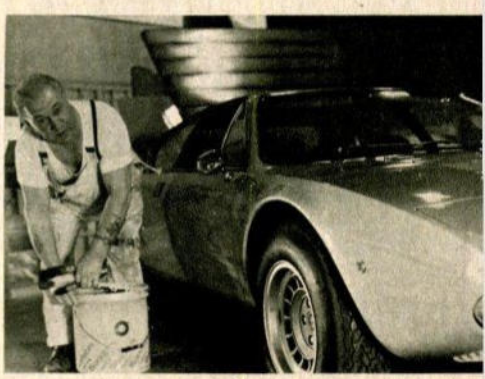




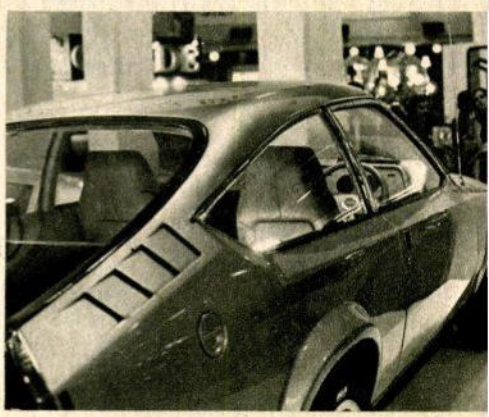
Részben a kényelmet, de legalább annyira a biztonságot is szolgálják a tetszés szerint beállítható kormánykerekek, mint amilyent a Triumph Dolomite kocsiban is találtunk

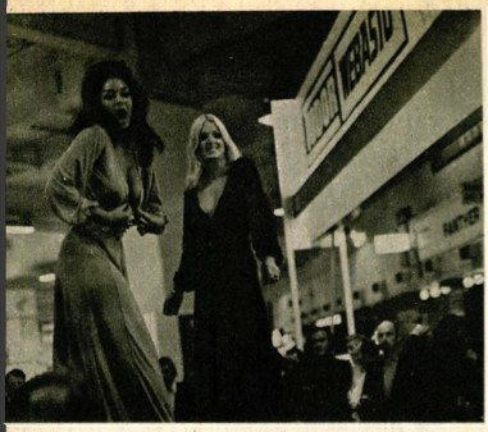
A gyorsaság nem mondhat ellent a biztonságnak, — hirdette ez a versenysport modell, amely számos sikert ért már el kétliteres Lotus-motorral. Nagybetűs felirata azonban nem egy autómárka, hanem egy patinás angol bank neve





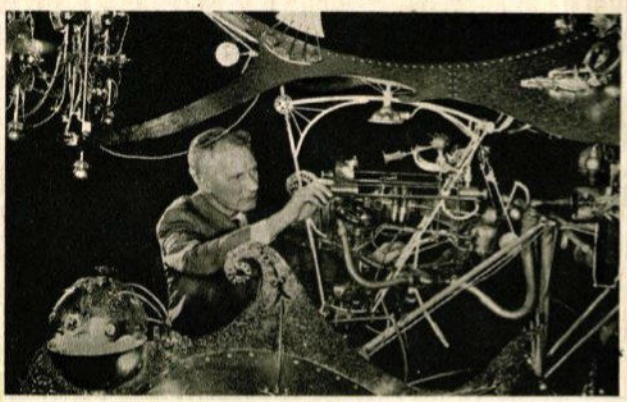
Éppen festik a Maserati dekorációját, de az olaszosnak ismert vonalvezetés visszatükröződött az alsó fotón látható angol prototípus részletein is. „The British Styling '72" felirat jelezte a formatervező új gondolatát







A megnyitás előtti sajtónapon olyan volt az Autószalon, mintha nemcsak autószalon lett volna... Október 18-ra azonban, amikor már a publikum is beléphetett, csak szolidabb reklámok hívták fel a figyelmet az újdonságokra. Meggyőződhettünk arról, hogy pusztán a vonzó kocsik miatt is nap mint nap ezrek és ezrek állták körül a standokat





Ez ugyan korántsem akart autó lenni, de a Borg—Warner Corporation reklámfőnöke elérte célját. Mindenki kíváncsi volt Rowland Emett kreációjára, a zenélő, mozgó, villogó szerkentyűre, amely azt kívánta jelképezni, hogy a jövő autója minden vágyat kielégít. A szárnyasajtójú BMW-turbó prototípus sem sériagyártmány ugyan, de erre még feltétlenül visszatérünk



A Londoni Autószalon sajtóirodájából hoztuk ezt a képet, egy ottani Moszkvicsról, amely az ő szavaik szerint „fantasztikus kettős győzelmet aratott". A Castrol és a Britax versenyeit nyerte meg

A realitások közé soroljuk az igazán új Peugeot—104-est, amelyet október elején Párizsban mutattak be, de néhány nap múlva elhoztak Londonba is. Egy kicsit a BLMC 1100-as autóira, pontosabban Issigonis nyújtott tengelytávú, keresztmotoros, fronthajtású példás konstrukcióira emlékeztet ez a négyajtós francia mini

(ANDREW FRANKL és LIENER GYÖRGY felvételei és gyári fotók)

És persze itt voltak a japánok, sok-sok érdekes autóval, köztük egy kis Toyota lakókocsival





MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

KÖRUTAZÁS ÖT ORSZÁGON ÁT (3)

Bizony, a magyarokénál vastagabb pénztárcájú táborozók esténként jobban megkóstolták a söröket és egyéb italokat. Volt is emelkedett hangulat a sörsátorban! Különös gondolattársítással erről az jut eszembe: több ezer jármű vonult fel a találkozóra — mégpedig ennek a vidéknek gyakran szűk útjain —, s eközben nem fordult elő komolyabb baleset! Így van ez, ha valóban megtaláljuk az „emberséget a közutakon is"!

Néhány látnivalóra is fel kívánjuk hívni olvasóink figyelmét. Aki eljut a Bajor vagy pontosabban az Allgäui Alpok vidékére, ne mulassza el Füssen városka és környékének megtekintését. Hochschwangau és Neuschwanstein várai: II. Lajos bajor király rögeszmés és pazarló építkezésének csodálnivaló példái.

Aki teheti, felvonóval menjen fel a nem messze emelkedő Tegelbergre. Az 1800 méter körüli kilátópontokról térképszerű remek be- és letekintés nyílik az Alpok vonulatára és a Lech-mező hosszan elnyúló tájaira.

Nem szabad kihagyni Oberammergau környékét sem. A faluk és városkák mintha egy mesekönyv lapjairól tűnnének elő... Garmisch-Partenkirchen mellett a Zugspitzehez már szerencse kell. Mármint az időjáráshoz. Amikor mi ott jártunk nem volt rossz idő, de a 2963 méteres csúcsról soha nem szállt le a felhő.

Voltunk Münchenben is. Főleg két dolog változott meg az utóbbi évekhez képest. Először is mintha kisebb lenne a város útjain a forgalmi torlódás. Ez valószínűleg a város külső és belső részein elkészült új autóutaknak és autópályáknak köszönhető; ezek megosztják a korábbi zsúfolt forgalmat. Másodszor az új olimpiai városrész jelent ritka érdekes színfoltot a városban. Bár a sportesemények izgalmai elültek, aki arra jár, feltétlenül keresse fel a XX. Nyári Olimpia létesítményeit.

Néhány gondolat az autópályákról. Igyekezzék mindenki a legutóbbi helyzetnek megfelelő autótérképeket előre beszerezni, a helyszínen pedig a feliratok és eligazító táblák rendszerét megismerni. Inkább lassítson és jól nézzen körül a vezető az elágazásoknál, nehogy rossz útra kerüljön. Az autópályákon nincs megfordulási lehetőség! Ha valaki helytelen útra hajt be, sokszor 20 kilométer után térhet csak vissza a helyes útvonalra. Csoportunk tapasztaltabb tagjaival ritkán fordult elő ilyen, de a kezdők néha bizony tévedtek — saját kárukra.

Hazafelé nagy ugrásokkal jöttünk: Salzburg—Bécs—Budapest. Megcsodálhattuk mindkét osztrák „híres város" régi szépségét. Közlekedési élmény? Mindkettőben a parkolási probléma...

Bécsben, a túra utolsó reggelén, 4000 kilométerrel a háta mögött, mindenki örült ugyan a szerencsés hazatérés gondolatának, de többen kérdezték a túra vezetőségétől: mi módon lehetne jövőre részt venni a törökországi kempingtalálkozón is?...

Thuróczy Lajos

BUDAPESTI MOTOROSOK

Az őszi időszak, majd utána a tél egyre inkább a klubélet megbeszéléseire és összejöveteleire tereli a motorosok figyelmét. Annak érdekében, hogy az újonnan érdeklődő motorosok megtalálhassák a szervezeti kereteket, közöljük a budapesti motorosklubok és csoportok címeit és összejöveteli idejét. A megadott címeken szívesen látják a belépni szándékozó motorosokat.

Budai Motorosklub ... ... Klubnap: pénteken 18—20 óra között.	Budapest III., Tanuló utca 1.
Hungária Motorosklub ... ... Klubnap: csütörtökön 18—20 óra között.	Bp. VII., Kertész utca 5.
Kinizsi TE Autós—motoros Szakosztály ... ... Klubnap: csütörtökön 18—21 óra között	Bp. VI., Gorkij fasor 44.
IX. ker. SE Motoros Szakosztálya ... ... Klubnap: hétkönaponként 18—21 óra között.	Bp. IX., Szamuely utca 23. (Bejárat a Czuczor utcából)
XIII. ker. SE Motoros Csoport ... ... Jelentkezés: csütörtökön 17—19 között.	Bp. XIII., Dagály utca 20.



Pihennek a magyar járművek a Lechbrucki Rallye területén

A SIKERTELEN MOTOROS VIZSGÁK NYOMÁBAN

Motorosok százai gyülekeznek szombatonként a Népligetben, hogy számot adjanak gyakorlati tudásukról és felkészülésükről. A vizsgaeredmények megdöbbentően gyengék; száz motorosból általában 40—60 elbukik, és a megfelelt vizsgázók többsége is csak többszöri „nekifutásra" megy át.

A bukások legfontosabb okára adott magyarázatot nekünk Koródi Imre, a Gépjárművezetői Vizsgabizottság titkárságának vezetője:

— A vizsgára jelentkezők többsége lebecsüli az elméleti, még inkább a gyakorlati vizsga jelentőségét. Nincsenek tisztában a követelményekkel, tájékozatlanságuk, felkészületlenségük megdöbbentő. Ha a rutinvizsgán vezetéstechnikailag jók is, a forgalmi vezetésben sorra csődöt mondanak. Nagyon sok vizsgázó „megpróbálom" alapon jelentkezik gyakorlati vizsgára, és a valós forgalmi viszonyok között kiütköznek alapvető hiányosságaik. (Rossz helyzetfelismerés és helyezkedés, figyelmetlen irányváltoztatás stb.) Rohamosan fejlődő forgalmunk szigorúbb elbírálást követel a vizsgáztatásnál. Csak azok kerülhetnek ki a forgalomba, akik felkészültségük alapján alkalmasak erre. A vizsgabiztosok nem azért vannak, hogy buktassanak, hanem hogy ily módon mentsék meg további kudarctól a gyakorlatlan motorosokat — fejezte be magyarázatát a Vizsgabizottság titkára.

A motorosvizsgák sikertelenségének közvetett okai azonban sokkal mélyebben rejlenek, és egyre élesebben vetődnek fel. A szervezett motorosoktatás valahol megtorpant és messze lemaradt az autóvezetés oktatása mögött. A motorozni vágyók 90%-a egyénileg készül fel elméleti és gyakorlati vizsgára. Tesztkönyvből, tesztkérdések alapján tanulják a Kreszt — nem is sejtve, hogy önmagukat csapják be. Az állandóan változó teszt-vizsgalapok kitöltésének biztosítéka éppen abban rejlik, hogy logikai összefüggéseiben kell érteni ezt a tantárgyat. Az általános, mindent átfogó közlekedésismeretet kizárólag tesztkérdések alapján képtelenség elsajátítani.

Gyakorlati felkészülésük — szakoktató hiányában — nélkülöz minden tervszerűséget, teljesen ötletszerű, és eleve magában hordozza a sikertelenséget.

A jelentkezők által megrohamozott autósiskolák és oktatói munkaközösségek viszolyognak a motorosoktatás megszervezésétől, mert az gazdaságtalan, és joglag sincs tisztázva, hogy a gyakorlás ideje alatt bekövetkezett balesetekért ki felel: az oktató vagy a tanuló.

Egy-két állami szerv és az OMB túramotoros klubjai szerveznek ugyan motorostanfolyamokat, de a szakemberek és technikai felszerelések hiánya miatt nem tudnak számottevő eredményt elérni.

Közismert, hogy a motorosok problémája foglalkoztatja közlekedési szakembereinket, de a megoldásra váró feladatok közül a motorosoktatás vetődik fel legélesebben.

Ilyenkor összel a motorzaj elhallkul, többnyire csak autók közlekednek az utakon. Nem szabad azonban felejteni, hogy hétszázezer motorkerékpár van forgalomban és ezrek vásárolnak új motort, akik tanulni akarnak. Égetően jelentkezik tehát a kérdés: mikor és ki rendezi a motorosok problémáját???

BALOGH ZOLTÁN

Már válogathatunk!



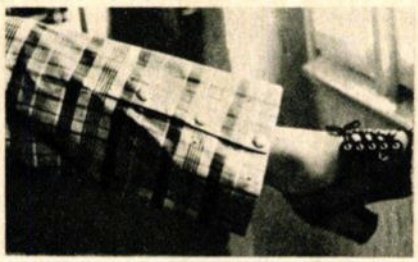
Úgy ám, már válogathatunk is a korszerű anyagokból készült és célszerűen szabott motorosruhák között — hála a Fővárosi Kézműipari Vállalatnak és a Hungária Műanyagipari Szövetkezetnek. Ez alkalommal az FKV legújabb két modelljét, valamint a Hungária MISZ egybeszabott, úgynevezett versenyöltönyét mutatjuk be.

Az FKV férfi- és női ruhájának ára 700, illetve 800 forint körül mozog, míg a fekete versenyoverál 550 forintba kerül. A Hungária hajlandó a levelezőlapon, utánvéttel megrendelt ruhát közvetlenül a „fogyasztónak" leszállítani, csupán annyit kérnek, hogy a motoros írja meg ruhaméretét, vagy ha azt nem tudja, közölje testmagasságát és súlyát. Az AM 17. számában ismertetett kétrészes öltöny ára PNR-anyagból 710 forint, és a szinte nappabőrszerű, barna Grabiol-dress anyagból 1081 forint. A cég levélcíme: Hungária Műanyagipari Szövetkezet, Budapest I., Mészáros utca 18.

Az ipar megtette az első lépést, most a kereskedelmen a sor. Nagyon jó lenne, ha elsősorban a vidéki műszaki és motorkerékpár-nagykereskedelmi vállalatok felvennék a kapcsolatot az FKV-val (Budapest XII., Böszörményi út 20—22.) és a Hungáriával. Bizonyára nem fizetnének rá erre az üzletre, arról nem is szólva, hogy a motorosok is örömmel válogatnának ezekből a fontos ruhaneműkből.



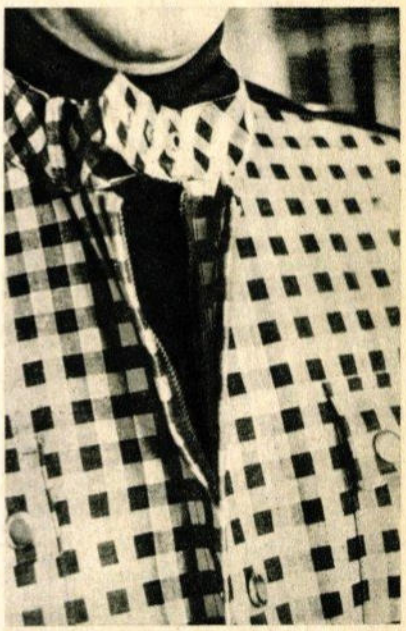
Az állógalléros női zubbony jobb karján zárható zsebbel van ellátva.



A női nadrág szára patentgombbal, a férfié csatos övvel szabályozható



Mindkét modell zubbonya húzózárral, illetve az azt takaró, patentgombos hajtókával csukható. (E két modellt az FKV mutatta be.)





A hátrészt gombok zárják, mert . . .

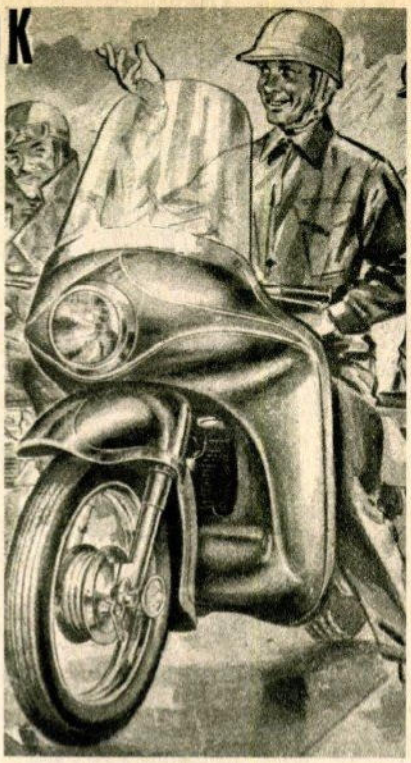


. . . alatta hálóanyag teszi lehetővé a párolgást



A versenyruhát a Hungária készítette. Anyaga fekete vízmentes PNR, hegesztett kivitelben, húzózárral és nyomógombos hajtókával, karján-lábán sárga csíkkal és, természetesen, övvel

ŐSZI MOTOROZÁSOK



A kár novelláskötetnek is lehetne az élén ez a cím; és ha okosan motorozunk a közeli hetekben, akkor olyan kellemetes is lehet az, mint valamelyik hangulatos Krúdy-írás.

Az őszi utak és ködök alattomos buktatókat rejtenek, amelyeket — tapasztalatból, vagy elbeszélésből — jól ismernek a gyakorlottabb benzinpusztítók. Igaz, e bölcsességek birtoklása nem elég az őszi motorozás örömeinek élvezetéhez. Mit sem ér a legjobb tanács, ha a motorkerékpár „cipői" kopottak, vagy megbízhatatlan az elektromos berendezése, vagy nem futnak nyomban a kerekei, vagy „lógnak" a kerék csapágyai És sorolhatnánk mindazokat a rendellenességeket, amelyek elkeseríthetik a motoros örömét — nyáridőben, de ezekben a hónapokban akár veszedelemnek is nevezhetjük a motornak ezeket a műszaki állapotait, amelyek okozói lehetnek súlyos baleseteknek. Ezért is érdemelnek nagyobb figyelmet, azaz mielőbbi javítást, hibaelhárítást — és elsősorban gumicserét.

Vétkesen könnyelmű — önmagával és környezetével szemben — az a motorostársam, aki éppen a kerékköpenyen akar takarékoskodni. A futóminta tövéig elfogyasztott gumi nem vall gazdaságosságra. Még a nyár szárazságában sem. Tudott dolog, hogy az eső kezdetekor, amikor még nem mosódott le az útfelületről a por, meg az eső utáni száradáskor legsikamlósabb az utca, függetlenül az anyagától. Nos, hasonlóan síkossá válik az út, amikor lecsapódik a köd, amely amúgy is alattomos ellensége az autós és motoros embernek. Az országutakat járók tudják, hogy ha fel is száll a köd, szélvédett területen sokáig ott marad az emléke, és a tapasztalatlan motoros csak akkor szerez erről — néha maradandó — benyomást, amikor tempósan befordul a dombokkal védett nyújtott kanyarba... ahol még nem száradt fel a talaj.

Hasonló meglepetés érheti a motorost, ha az út fölé hajló fák alatt vezeti a sorsa, és a lehullott őszi lombok alatt ott tanyázik a veszedelmes nedvesség. De ha száraz is lenne a talaj, akkor is kockázatos vállalkozás a szőnyegpuhaságú őszi avaron a motorozás, mert a halódó természetnek ez a festői jelképe teljesen alkalmatlan terep a biztonságos motorozásra. És most sietve hozzá is teszem, hogy a lehullott falevelek okozta kicsúszás ellen még az új gumik sem nyújtanak védelmet!

Jobb félni, mint megijedni... E közmondás ürügyén fogalmaztam meg az előző mondatot, amelyhez kiegészítésként még hozzátenném, hogy a versben, dalban megénekelt őszi falevél nem okoz gondot annak a motorosnak, aki nem vagánykodik az ilyen talajon, nem tapos a fékpedálra, nem tépi a gázmarkolatot, és nem dönti Drapál-módra a Péhúszát.

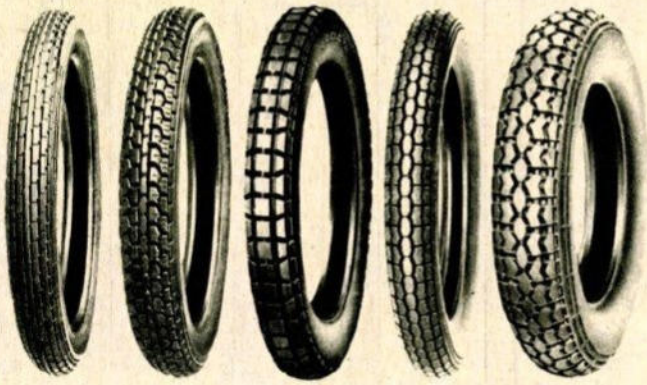
Mi kell még az őszi motorozáshoz? Természetesen lábvédő, esetleg szélvédő, megbízható akkumulátor, hibátlan elektromos berendezés (ehhez tartozik a jó fényszóró). Ez lenne — persze csak többek között — a motor kívánsága.

És mire van szüksége a motorosnak? Úgy van, eltalálta, kedves Motoros Barátom: vízhatlan, szélfogós és a szabad mozgásban nem korlátozó, egy- vagy kétrészes ruhára, amely nélkül elsősorban az egészségre jelenthet károsodást az őszi motorozás.

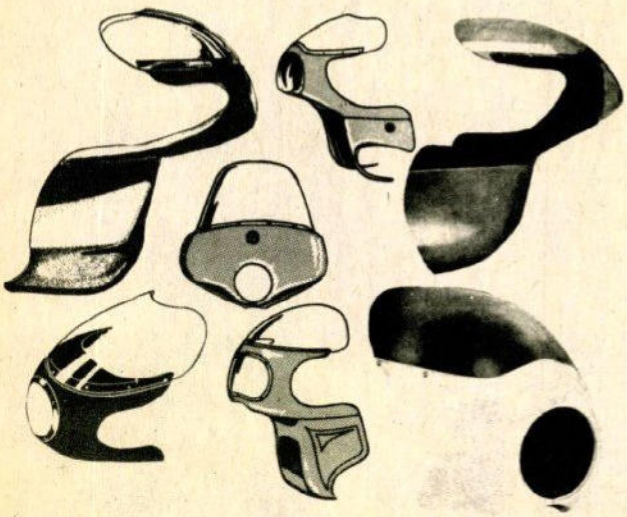
A motorozás örömeit — felső fokon — az áramvonal-idom növelheti; az év minden szakában, de különösen ilyenkor jelent sokat ez a karosszéria. Természetesen szerepe megváltozik: most nem a légellenállás leküzdését szolgálja, hanem védelmet ad a nedvesség és a hideg ellen. Aki nem tud ilyen áramvonal-idomhoz jutni, úgy segíthet magán, hogy a szaküzletekben kapható, csehszlovák gyártmányú szélvédőt szereli fel motorjának kormányára, amelyet alul egy olyan széles ponyvaanyagcsíkkal hosszabbíthat meg, amely, szemből tekintve, takarja a lábvédőlemezek felső végét. Igaz, ez a szerelés nem a legszebb, de mindenképpen hasznos a motoros egészsége szempontjából.

Ezekután pedig mindazoknak, akik e borongós, de mégis szépségekben bővelkedő napokon is motoron közlekednek, kellemes őszi motorozást kíván az

Öreg Motoros



Az OGV katalógusában szerepelnek ezek a Cordatic gyártmányú motorkerékpár-gumiabroncsok. A nagy múltú gyár készítményei elbírják az összehasonlítást a külföldi gyártmányokkal



Néhány változata az ajánlható „köténykéknek"

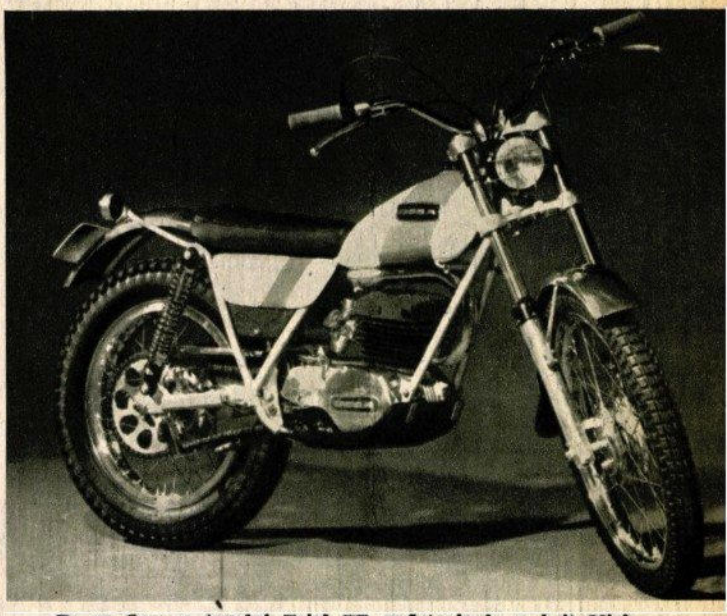
Motorok a délszaki verőfényből

Ne tessék szó szerint értelmezni a címet, mert az itt felvezetett motorkerékpárok természetesen nem a költők dalaiban oly gyakran „felhasznált" természeti tüneményből, hanem acélból és egyéb fémekből készültek.

Az AM eddig legfeljebb a sporttudósításaiban emlékezett meg az *Ossa* márkáról, amelynek 250 kcm-es versenymotorján a szerencsétlenül járt Santiago Herrero sok nehéz pillanatot szerzett ellenfeleinek. A barcelonai filmkameragyár, a *Maquinaria Cinematográfica S. A.* „melléktermékként" csupán 250 kcm-es motorokat készít, mégpedig négy különféle kivitelben: *Sport, Scambler, Trial* és *Enduro.*

Olyannyira megtalálta gazdasági számításait a motorkerékpárgyártással, hogy társtulajdonosa lett a nálunk is jól ismert *Bultaco,* valamint a *Montesa* márkáknak is.

A négy *Ossa*-motor furat/lökete azonos, 72×60 mm, 246 kcm, változó a teljesítményük a fordulatszám és a sűrítési arány függvényében. A leggyengébb a *Trial* (9:1 — 18 LE/6000), azután az *Enduro* (10,5:1 — 22 LE/7000) a Sport (11:1 — 26 LE/7000) és a Scambler (12,5:1 — 33 LE/7000) következik. Valamennyinél a tüzelőanyag keverési aránya 20:1. Sebességváltójuk négyfokozatú, csak az *Enduro* ötfokozatú. A legkönnyebb a *Trial* (87 kg); legnehezebb a *Sport* (102 kg), amely egyben a leggyorsabb is: a gyár szerint 140 km/óra a végsebessége és 5,5 litert fogyaszt 100 km-re. Közös még a megszakító nélküli Motoplat-tirisztorgyújtás és az IRZ gyártmányú, harangfojtószelepes porlasztó.



Ez az Ossa a tavalyi Trial EB győztesének, a brit Mick Andrewsnak a nevét kapta, aki ennek tuningolt párján nyerte el az Európa-bajnoki címet. Az MA Replica „szelidített" kivitele a „Trial", amely mindössze 18 lóerős motorral rendelkezik

•

Ugyancsak az Ibériai-félszigetről, Portugáliából származik a *Casal* nevű motorkerékpár, amelyet a *Metalurgia Casal* aveiroi kohászati cég gyárt, mégpedig 50 és 125 kcm-es Sachs-motorok felhasználásával.

A kontinensen még kevésbé ismerik ezeket a korszerű vonalvezetésű motorkerékpárokat, illetve mokickeket. Az újabb modellek már nem a hagyományos csővázzal, hanem sajtolt lemezvázzal készülnek.

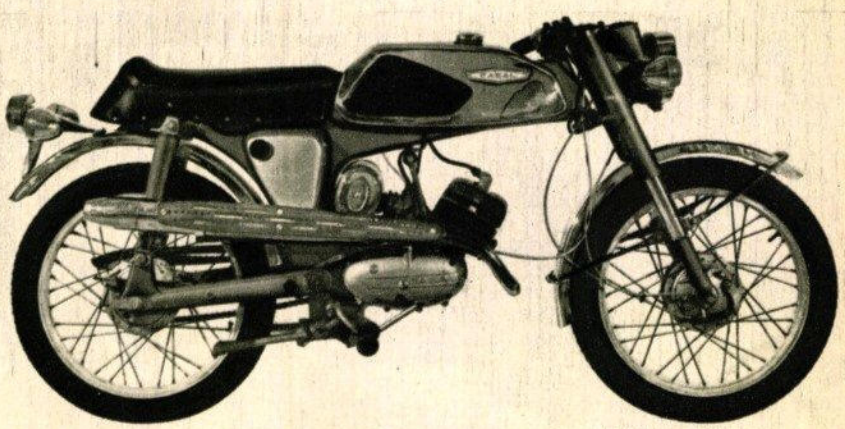
Az egyik szépen sikerült típusuk a *K—191,* amelyet itt be is mutatunk. A *K—184* forgótárcsás modellről sajnos nincsen fényképünk, de a fontosabb műszaki adatokkal szolgálhatunk:

furat/löket 40×39,7 mm, teljesítmény 6,4 LE 7500 fordulaton, hatfokozatú sebességváltó, 74 kiló önsúly, gumiméret 17×2,75 hüvelyk, benzintartály 8,5 liter, külön olajozás szivattyúval, fogyasztás 3 liter 100 km-re, legnagyobb sebesség 96 km/óra.

A képen látható *K—191* lemezvázában a legyező-hengerfejes Sachs-motor látható, amelynek furat-lökete 40×39,7 mm, 49,9 kcm, teljesítménye 6,5 LE/8500 ford.; a sebességváltó ötfokozatú, gumimérete 21"×2,75", önsúlya 75 kg, végsebessége 75 km/óra.

Ámbár „vad" a külseje, de akár közúti forgalomban is megállja helyét ez az Enduro. A motor alatti perforált lemez a felcsapódó kövektől védi a forgattyúsházat





Nem is kell nagyon odafigyelni, hogy az ember némi hasonlatosságot fedezzen fel a portugál Casal és a Zündapp KS 50 Super Sport, illetve a KS 50 Cross között

AMI NINCS A KRESZ-BEN (I)

Legutóbb arról adtam hírt: „Ami a Kresz-ből kimaradt". Ennek során elsősorban a hatósági joggyakorlattal foglalkoztam, azokkal a műszaki jellegű szabályozásokkal, amelyeknek érvényesülését a közlekedési hatóság kikényszeríti. Vannak azonban a Kresz-en kívül más jogszabályok is, amelyekkel a legtöbb gépjárművezetőnek ritkán van dolga, azonban a gépjárműtulajdonosoknak, az üzembentartóknak annál többször. Bizonyíték erre a mintegy 5000 ügyirat és a kb. 10 000 ügyfél, aki ezekben a kérdésekben az illetékes hatóságot — a KPM Autófelügyeletét — évente megkeresi. Az itt tárgyalt kérdéseknek külön is időszerűséget ad a mezőgazdasági traktorok és munkagépek használatáról szóló 13/1972. (IX. 1.) MÉM számú rendelet, amely több mint 100 ezer járművet érintett országunkban, és amely miatt ez év október 31-ig több ezer ilyen jármű üzemeltetését meg kell szüntetni.

A MAGÁNSZEMÉLYEK GÉPKOCSIHASZNÁLATA

A magánszemélyek gépkocsihasználatának egyes kérdéseiről a 34/1964. (XII. 29.) Korm. számú rendelet intézkedett. Ez a kormányrendelet nem azokat a kérdéseket öleli fel, amelyeket a Kresz is tartalmaz, hanem olyan dolgokat szabályoz, amelyek a magánszemélyek tulajdonában levő gépkocsik használatával kapcsolatosak.

A rendelet szerint a magánszemély a tulajdonában levő gépkocsit csak rendeltetésének megfelelően használhatja. A rendelet nem mondja meg, mi a gépkocsi rendeltetése, azonban az erre illetékes hatóságoknak e kérdésben azonos az álláspontjuk azzal, amit a közfelfogás is vall. Ezek szerint a személygépkocsi rendeltetése az, hogy vele személyeket, a tehergépkocsinak rendeltetése, hogy vele terheket (árukat) szállítsanak. Természetesen az élet mindig produkál olyan problémákat, amelyek a két eset közötti átmenetet, mint szükségmegoldást, követelik meg.

Minden személyautótulajdonossal előfordulhat esetenként, hogy kisebb—nagyobb mennyiségű „dolgot" kell saját céljára egyik helyről a másikra eljuttatnia (pl. víkendházépítéshez néhány mázsa cementet, kerti szerszámokat, vagy éppen a háztáji kertészetében megtermelt gyümölcsöt, zöldséget stb.) A KPM álláspontja e kérdésben az, hogy nincs akadálya annak, hogy ilyen esetenkénti alkalommal a személyautó utasterében, poggyásztérében, vagy tetőtartóján ezeket a „dolgokat" a gépkocsi tulajdonosa elszállítsa.

Természetesen itt nem arról van szó, hogy egy Trabantba 10 mázsa cementet rakjunk. A személyautót akkora súllyal szabad megterhelni, mintha benne egyébként a kocsival szállítható személyek ülnének, fejenként 80 kg súllyal figyelembe véve.

Nézzünk egy példát. A Trabant négyszemélyes. Ha a vezető benne marad, és a három utas helyett cementet akarunk berakni, célszerű kiszerelni a három ülést. A három utas súlya 3×80=240 kg. Minden kocsihoz 40 kg poggyászterhelést is számíthatunk megengedett terhelésnek. Ez 240+40=280 kg. A kiszerelt ülések súlya kb. 20 kg, így összesen a „dologgal" terhelhető súly 300 kg, ami hat zsák cementnek felel meg. Ez viszonylag kényelmesen, a biztonságot nem befolyásolóan el is helyezhető a Trabantban.

Vegyünk egy másik példát. Egy ötszemélyes Moszkvicsban farekeszekbe rakott gyümölcsöt akarunk szállítani. Az üléseket az előbbi modon már kiszereltük. A be nem ülő négy személy 4×80=320 kg, a poggyász súlya 40 kg, az ülések súlya 20 kg, ez összesen 320+40+20=380 kg. Tegyük fel, hogy egy rekeszbe 10 kg gyümölcsöt tudunk berakni. Legyen a rekeszek súlya egyenként 3 kg. Ez azt jelenti, hogy kereken 30 rekesz gyümölcsöt lehetne súlya szerint a kocsiba elhelyezni. De ha a rekeszeket megpróbáljuk berakni, kiderül, hogy 3×10 rekesz magassága tekintélyes. Egy hirtelen fékezésnél a vezető mögött levő oszlop előrecsúszhat, egy erősebb jobb irányú kanyarnál a jobb oldalon elől levő rekeszoszlop rádőlhet a vezetőre stb. Ezért itt nemcsak a rakomány súlya, hanem a rakomány térfogata is határt fog szabni a kocsiban szállítható rekeszmennyiségnek. Az arra illetékes szervek álláspontja, hogy személyautóba olyan magasan lehet rakodni, hogy a rakomány ne haladja meg az ablakok alsó szintjét. Ezzel biztosítható, hogy részben a vezető ülésének háttámlája, részben a kocsi oldalfala megfelelő biztonságot nyújtson vezetés közben.

Vegyünk egy harmadik példát. Kihasználható a személygépkocsi tetején elhelyezhető poggyásztartó is, mint csomaghordozó tér. Azonban nem korlátlan nagyságban. A magasan elhelyezett súly nagyon veszélyes lehet. Sajnos, a magyar forgalmi engedélyek nem tartalmaznak olyan adatokat, amelyek a gépkocsi megengedett tetőterhelését mutatnák. Az autózásban fejlettebb országok ezeket az adatokat már kidolgozták. Az itt nyert adatokból megállapítható, hogy a Magyarországon használt személyautók közül a kisebbek (Trabant, Skoda) 50 kg-ig, a nagyobbak (Volga, Warszawa) 100 kg-ig terhelhetők a tetőtartón. Természetesen nem magasságban, hanem a tetőtartóhoz közeli súlypont-elhelyezkedéssel.

Elrettentő esetekkel is találkoztam. Budapesten a Majakovszkij utcában levő egyik bútorüzlet előtt rakodtak fel egy Moszkvics tetőtartójára két komplett rekamiét. Ezeknek hossza, terjedelme és súlya vitathatatlanul meghaladja azt a mértéket, ami még a biztonságos közlekedést nem zavarja.

Mindhárom példában a határesetet a biztonság kérdése határozta meg. Ezekről a kérdésekről nemcsak a bevezetőben említett kormányrendelet, hanem a Kresz 69. §-a is korlátozásokat tartalmaz. Ezek a rendelkezések a fentieknek megfelelő módon, általánosságban szabályoznak. Mivel azonban az említett három példa során megvilágított korlátozások az illetékes hatóság állásfoglalásai, aki ezeket megszegi, szabálysértést követ el és büntethető. Azonban ne a büntetéstől való félelem tartson vissza bennünket e szabályok megsértésétől, hanem saját és embertársaink életének, épségének védelme.

A GÉPKOCSI ÁTALAKÍTÁSA

A már említett kormányrendelet a gépkocsik nemének vagy üzemének megváltoztatását az Autófelügyelet engedélyéhez köti. Miről van itt szó?

A gépkocsikat gyártásuk során, műszaki kivitelezésük alapján személyautóknak, teherautóknak, autóbuszoknak vagy más célra gyártják. A Kresz Függelék 15. cikke sorolja fel ezeket a „gépjárműveket".

Általában nem okoz gondot annak megítélése, hogy egy adott autó személyautó-e, vagy tehergépkocsi. Azt is tudja mindenki, hogy viszonylag nem nagy munkával személyautóból lehet kisteherautót csinálni. Ez az átalakítások egyik fajtája. Egyes gyárak készítenek is olyan teherautókat, amelyek személyautóalvázra vannak építve, vagy éppen személyautó-karosszériából vannak kiképezve. Ilyenek pl. a Warszawa pick-up, a Moszkvics furgon, stb. A kormányrendelet a magánszemély tulajdonában levő gépkocsi ilyen átalakítását az Autófelügyelet előzetes engedélyéhez köti.

Gyakorlatilag az Autófelügyelet ilyen engedélyt jelenleg nem ad ki, mert nagyon ritka, hogy magánszemély foglalkozásához teherautó üzembentartása indokolt, és ilyen esetekben pedig a rendes kereskedelmi forgalomban kielégíthető a kisteherautó-vásárlási igénye.

A Kresz Függelék 15. cikke üzemük szerint a gépjárműveket folyékony üzemanyagú (benzin, faszesz, gázolaj stb.), gáznemű üzemanyagú és villamosüzemű gépjárművekre osztja. Manapság ezek közül a benzin- és a gázolajüzemű gépjárművek használatosak. Ismeretes, hogy a mi üzemanyagáraink mellett a gázolajüzemű autó üzemanyagköltsége kedvezőbb. Ezért hazánkban törekszenek gázolajüzemű gépkocsik üzemeltetésére. Azonban a motorok átalakítása bonyolult feladat, általában meg sem oldható. Ezért igen ritkán fordul elő olyan kérelem, amelyben magánszemély a tulajdonában levő gépkocsi üzemének megváltoztatását kérné. Ez esetben is azonban az Autófelügyelet előzetes engedélye kell hozzá.

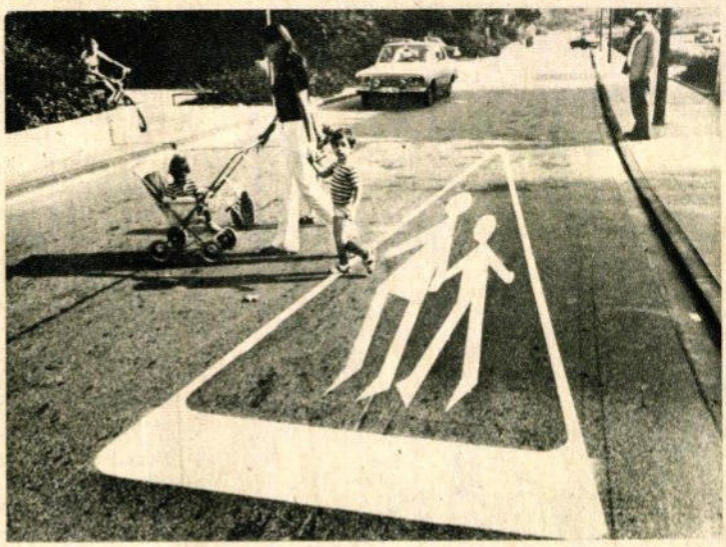
(Folytatjuk)

Mészáros Árpád
a KPM Autófelügyelet igazgatóhelyettese

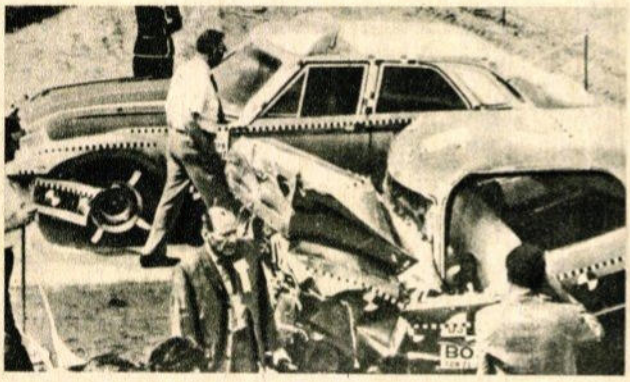
közlekedési mozaik



Tavaly már közöltünk lapunkban egy hasonló fotót az Autóközlekedési Tanintézet egyik oktatójának érdekes kezdeményezéséről. A tanulókocsi hátsó rendszáma alá egy táblát helyezett el ezzel a szöveggel: „Ön is így kezdte!" És az eredmény nem maradt el, ugyanis a többi járművezető partner azóta elnézőbben és türelmesebben fogadja a T-betűs autók vezetőinek csetléseit-botlásait. Most Zsoldos Tibor kaposvári olvasónk küldte el hozzánk ezt a fotót azzal, hogy a jó ötlet Somogyban és az ország más megyéiben is mind több követőre talál

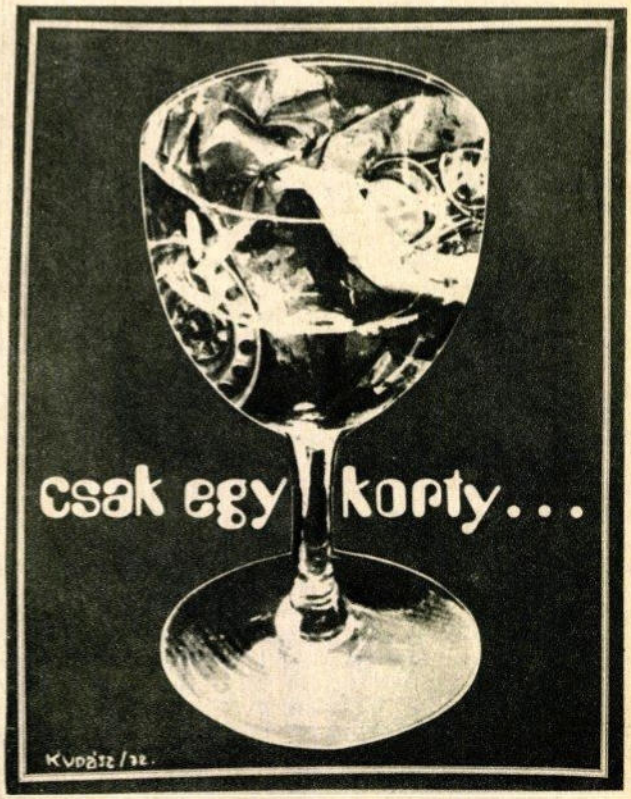


Düsseldorfban három veszélyes gyalogos-átkelőhelynél hatalmas figyelmeztető jelzéseket festettek az úttestre. Azt akarják megvizsgálni, hogy vajon ezek a jelzések alkalmasak-e a veszélyeztetett kereszteződések, átkelőhelyek biztosítására. A kísérlet egyike azoknak az új lehetőségeknek, amelyekkel elsősorban az iskolásgyermekek testi épségét akarják megóvni. A szakértők arra a kérdésre is feleletet várnak, hogy az autóvezetők megfontoltabban reagálnak-e az újfajta jelzésekre, mint a hagyományos közlekedési táblákra. Elképzelhető ugyanis, hogy az ilyen úttestre festett szimbólumok nagyobb elővigyázatosságra késztetik a járművezetőket. Ha a kísérlet bevált, a példát az NSZK többi városában is követni fogják



A wolfsburgi biztonsági autó elkészítése már a befejezés előtt áll. A sériagyártást azonban nem ajánlják a Volskwagen mérnökei: „Ez éppen olyan értelmetlen lenne, mint egy ingajárat elindítása a Holdba" — mondják. Egy biztonsági prototípust ugyanis úgy kell megszerkeszteni, hogy a bennülők még egy 80 km/órás ütközést is kibírjanak. A Daimler—Benz beéri azzal, hogy az MB—250-es típusából fejleszti ki a biztonsági prototípust. A Volkswagen viszont — amint erről Ernst Fiala professzor, a Volkswagen kutatóközpontjának a vezetője nyilatkozott — egy 4,7 m hosszú, 1,36 tonna súlyú ék alakú járművet építtetett. Az igen erős vázból készült karosszéria valójában csak mérsékelt kényelmet nyújt a bennülőknek, de ugyanakkor optimális védelmet nyújt, a vastag, energiaelnyelő képességű ütközővánkosok és a megfelelő helyeken felépített hidraulikus lökhárítók révén. A jármű egyébként biztonságos fékekkel, a fényszórókon törlőkkel, és egy oldalszélnyomást automatikusan kiegyenlítő kormányművel van felszerelve. A százlóerős, léghűtéses motort hátul helyezték el. Fiala professzor egy tömlőszerű övet is beszereltetett, amely automatikusan rásimul az utasra, amikor az a kocsiba beül, és az ajtó is becsukódott. És hogy milyen eredménye lehet e kísérletnek? Egy erős ütközésnél a kísérleti személy egy „fekete ormány" által hirtelen odasimult az ülés támlájához. Az életvédő öv pedig tompa hangot adva automatikusan benyomódott, és a térdöv egyidejűleg leszorította a lábakat. — De minden ilyen és ehhez hasonló kísérlet ellenére még kétséges, hogy a kibocsátott összes biztonsági előírások valóban életbelépnek-e. Egy amerikai kormánybizottság kiszámította, hogy csupán az 1976. évig kiadandó előírások az autók árát átlagosan 2300 márkával drágítanák meg. Éppen ezért ez a bizottság a biztonsági előírások enyhítését javasolja. — A biztonsági prototípusok sorozatgyártását Fiala professzor kevéssé tartja gazdaságosnak. A Volkswagen Művek egyik mérnökének véleménye szerint csak nagyon kevesen engedhetnék meg maguknak egy ilyen autó tartását, vagyis a kisembernek továbbra is eddigi hagyományos autóban kell elvéreznie. A Volkswagen Művek „Jó utat" című folyóiratában megjelent körkérdésre a megkérdezettek 93%-a határozottan elutasította a drága biztonsági kisautót

Kudász Ferenc újabb plakátterve ezekben a napokban különösen időszerű. Így szüret táján még gyakoribb, hogy az autósok-motorosok körében sokan megfeledkeznek magukról és vezetés közben is mélyen a pohár aljára néznek. Ez a pohár tehát emlékeztető és egyben figyelmeztető is. És még az első korty szeszes ital felhörpintése előtt legyen intő jel...





Az enyhe ívű kanyar is — kanyar! És különösen veszélyessé válik, ha az „útviszonyok" megváltoznak...



Fuvar a temetőbe

A X., Kőbányai út 47. előtt két taxi összeütközött. A pepitacsíkos, JA-95-22 rendszámú Zsiguliban ülők közül a jobb hátsó ülésen helyet foglaló Rajna Ödönné 74 éves nyugdíjas a helyszínen meghalt, Raina Zoltán 49 éves tanárt és Strausz Antalné 74 éves nyugdíjast pedig súlyos sérülésekkel szállították kórházba. A szemből érkező Volán-taxi utasai, Baán Géza gépkocsivezető, Szép József és egyéves kisfia, Szép Tamás könnyebb sérüléseket szenvedett.

•

— *Csak én úsztam meg épen!* — temeti két tenyerébe gyötrött, keserű vonásokkal barázdált arcát a JA-95-22 rendszámú taxi 29 éves vezetője. — *És a kisfiú? Vele mi történt? Él?*

— Igen, nem történt komolyabb baja — válaszolja a vizsgálótiszt.

— *Hála istennek, mert ha azzal a gyerekkel is tragédia történik, akkor én nem tudom, mit csinálok...*

— Ne képzelődjön, és próbáljon csillapodni. Elvégre is, két gyereke van. Nincs akadálya, indulhat haza a családjához.

A tagbaszakadt ember azonban ülve marad, és egyre maga elé mered. Nehezen bír nekivágni az útnak.

— *Igen, van egy fiam meg egy lányom. Az asszony ilyenkor megy értük az óvodába* — pillant az órájára, és sóhajt.

— Ön az egyik nagy budapesti gyár termelési osztályvezetője, minek kellett a másodállás a Taxinál?

— *Sohasem szégyelltem a munkát. Sem én, sem az a másik három kolléga, akikkel közösen úgy határoztunk, hogy az esti órákban taxit vezetünk. Akkor, két éve, még különben is csak diszpécser voltam. Mindössze három hónapja neveztek ki osztályvezetővé. Abban a gyárban, ahol ezt elértem, tettem le 1957-ben a szakmunkásvizsgát. Esztergályos vagyok. Este, munkaidő után végeztem el a gépipari technikumot. Megbecsültek. Nagy felelősség nehezedik rám. Havonta körülbelül 17 millió forint értékű áru termelési feltételeinek biztosításáért kel „kezeskednem". Mondták is, meg éreztem is, hogy abba kellene hagyni a taxizást. Dehát... Az ember sok mindent megpróbál a családért. Egy házasságom már tönkrement. Gyerektartást is fizetek. A feleségem raktáros, nem keres sokat. Én meg máskülönben szeretem az autót. A jogosítványt 1963-ban szereztem meg. A katonaságnál is gépkocsit vezettem. A sógorom szintén énrám bízta a kocsiját, amíg nem kapta meg a saját vezetői engedélyét. Önhibámból még nem volt balesetem. Minden második este megyek szolgálatba; körülbelül 5—6 órát vezetek, és ezzel kész. Nem járadok el, bár az is igaz, hogy inkább az esti mesét nézném a fiammal és a lányommal együtt. Négyhatvanas órabért kapok. Ehhez jön azután a borravaló. Kitől mennyi. Van, akitől csak két forint, mástól olykor a százas is „leesik". Ezek azok az emberek, akiket magamban az „érdekes" jelzővel illetek, de nevezhetném őket egyszerűen harácsolóknak. Hogy miért? Mert időnként alkalmam nyílik megfigyelni, hogyan árad hozzájuk, s hogyan csepeg belőlük a forint. Dehát ez nem tartozik a témához. A lényeg, hogy én magam, ezzel az esti ráadással a fix 3400 mellett megkeresem a havi plusz kétezer forintot a családomnak.*

— Hogy történt a baleset?

— *Pocsék időjárás volt akkor vasárnap. Esett az eső, s mintha kenőccsel kenték volna be az utat. Iszonyatosan rakoncátlankodott a Zsigulim. Többször megcsúszott. A nyolcadik fuvar után beálltam a Mester utcai állomásra. „Legyen szíves, vigyen ki minket az Új köztemetőbe" — szabták meg az újabb útirányt a később szerencsétlenül járt utasok. A Kőbányai úti nagy kockaköveken úgy ugrált a kocsim, mint valami zabolátlan csikó. Elhagytuk az Egészségházat, s itt egy enyhe ívű kanyar következett. Nem tudom pontosan, milyen sebességgel robogtam. Egyszer csak arra eszmélek, hogy pörögni kezdünk. Csúszós úton hiába fékez a sofőr, éppen ezért minden tehetségemet latba vetettem, hogy egyenesben tartsam a Zsigulit. Hiába. A kocsi 180 fokos szöget írt le, miközben átcsúszott a túloldalra, ahol egy Volga-taxi közeledett és telibe kapta az autóm jobb hátsó oldalát.*

Részlet Baán Géza gépkocsivezető tanúvallomásából:

„Láttam, hogy mintegy 10—15 méternyire tőlem egy Zsiguli váratlanul keresztbefordul az úton, és elém csúszik. Beletapostam a fékbe, ennél többet abban a váratlan helyzetben nem tudtam tenni."

A vizsgálótiszt véleménye:

— *Abban a kanyarban meglehetősen sok a baleset. Nem valószínű, hogy a véletlen játéka lenne, hogy ugyanaznap, ugyanott, illetve csak kissé távolabb még egy halálos kimenetelű szerencsétlenség történt. Ennek ellenére én, mint az ügy vizsgálója csak a Kresz olyannyiszor elismételt 57-ik szakaszára hivatkozhatom: „A járművel csak olyan sebességgel szabad haladni, amely mellett a jármű közlekedése biztonságos, és a vezető járművének ura maradhat." Továbbá: „A jármű sebességét úgy kell megválasztani, hogy az megfeleljen a látási, forgalmi és útviszonyoknak..." Vagyis az adott helyzethez kell rugalmasan igazodni. De nem felesleges megemlítenem, hogy a gumiabroncsok erősen kopottak voltak; és hogy ez mennyi veszélyt hordoz, íme, itt van rá a tragikus példa. És azt is hangsúlyoznom kell, hogy a gépjárművezetés veszélyes szakma, nem lehet „félkézzel" gyakorolni.*

•

— *Minden mentegetőzés felesleges. Hibás vagyok* — szólal meg komoran a sofőr. — *Eredetileg október 1-től már nem akartam taxi volánjához ülni. De valahogy nehéz volt abbahagyni, és eszembe sem jutott, hogy egy ilyen szörnyű baleset is utolérhet. Az ember gyakran már csak későn ébred rá, hol, mikor és miben hibázott! A véletlenek és az objektív körülmények feloldódást adhatnak-e a lelkiismeretfurdalás és az önvád alól? Vajon hogy fogad otthon a család?*

Pless Zsuzsa

Itt így közlekedünk!

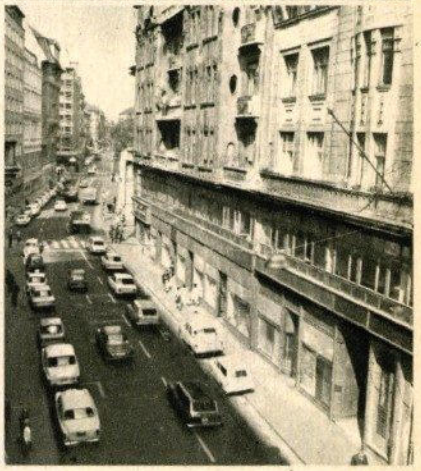


A VÖRÖSMARTY TÉR és a **BÉCSI UTCA—DEÁK FERENC UTCA—HARMINCAD UTCA KERESZTEZŐDÉSE** a főváros igazi centruma. Intézmények tucatjai vonzzák ide a forgalmat. A meglévő parkolóhelyek hússzorosa is kevésnek bizonyulna itt. Így hát a gépjárművezetők minden talpalatnyi helyet parkolásra használnak. És bizony, nem ritkán szabálytalanul.

A mozgó forgalom helyét feltétlenül szabadon kell hagyni! Éppen ezért is, nagyon határozottan, széles szegélyvonallal választották el ezeket a forgalmi „folyosókat" a parkolóterülettől. Ezekután felvetődhet a kérdés, hogy akkor hol parkoljunk, ha itt nem találunk helyet az autónknak! Hát, erre bizony nehéz kedvező választ adni. Az utóbbi időben már csak a Duna alsó rakpartjánál találhat biztosan helyet az ember. És úgy tűnik, ez a terület jó lehetőség lesz még egy ideig. Lassan azonban nekünk is hozzá kell szoknunk, hogy az autó ma már nem olyan közlekedési eszköz, amely minden esetben háztól házig szállíthat bennünket. És már ma is örülhetünk annak, ha 200—300 méterre egyáltalán meg tudjuk közelíteni úticélunkat a parkolási gondok miatt.

Ez a terület — ha nehezen is — a parkoló gépjárművek között körbejárható, és meglehetősen frekventált átmenőforgalmat is lebonyolít. Két legszűkebb keresztmetszetű pontja, a Harmincad utca felől jövet, még a Dorottya utca torkolatát megelőzően és a Deák Ferenc utca előtt található.

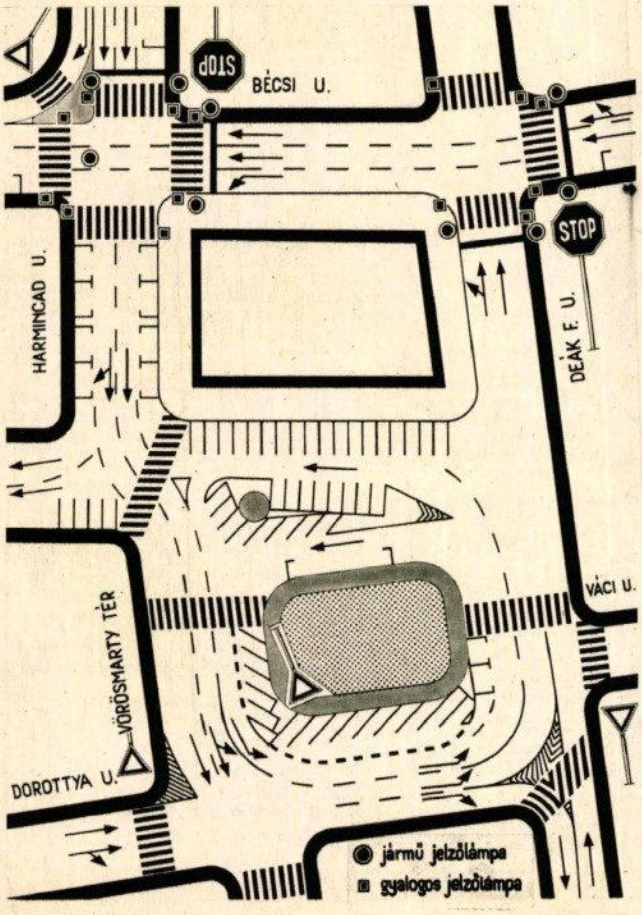
A Harmincad utca felől érkezve viszonylag tágas besorolót találunk, azonban a Dorottya utca felől jövőknek áthaladási elsőbbséget kell biztosítanunk. És ez nem is olyan könnyű, mert meglehetősen rossz a rálátásunk erre az irányra. És ha innen az Erzsébet-híd, azaz a Belgrád rakpart felé kívánunk menni, semmiképpen ne a Deák Ferenc utca felé igyekezzünk, hanem haladjunk egyenesen tovább, s a Vigadó utcán át, a Vigadó teret félkörben megkerülve, majd az Intercontinental Szálló előtt elhaladva máris a kívánt irányon vagyunk.



A Vörösmarty tér, és a Bécsi utca a Martinelli tér felől

Ellenkező esetben, tehát a Deák Ferenc utca felé menet a jobb szélső forgalmi sávból kanyarodhatnánk. Ezt a sávot azonban gyakorlatilag az autóbuszok sajátítják ki és a gyakori beállások miatt nagyon megnehezítik a jobbra kanyarodók helyzetét.

A Vörösmarty térhez közel találjuk a Bécsi utcának a Deák Ferenc utcai és Harmincad utcai kereszteződéseit, ahol jelzőlámpák irányítják a forgalmat.



A Deák Ferenc utca a Vörösmarty tértől, a Harmincad utca pedig a tér felé egyirányú, tehát ezek az utcák egyirányú utcapárok. A Bécsi utca maga is egyirányú, mégpedig a Harmincad utca felé. Ennélfogva a kereszteződések sem nagyon bonyolultak .

A Bécsi utca—Deák Ferenc utca kereszteződésében kétfázisú a jelzőlámpa. A Deák Ferenc utcából a zöld jelzésnél egyenesen haladhatunk, a Vörösmarty tér felől jövet azonban egyidejűleg balra is kanyarodhatunk.

A Harmincad utcánál más a helyzet. A Bécsi utcából jövet külön forgalmi sávból kanyarodhatunk balra. De csak akkor, amikor a gyalogosok elhagyják a Harmincad utcai torkolatot. Csupán ez az eltérés teszi ezt a lámpát háromfázisúvá.

Az AM válaszol

MÜLLER JÓZSEF — BUDAPEST. Mi is tudunk róla — sőt már a rendőrség is —, hogy egy tolvajbanda „specializálta magát" arra, hogy kis Renault R—4 kocsikról lelopja a pótkereket, gumistól. (Nyilván egyetlen bandáról van szó, mert a szorító kallantyú lefeszítésének módszere azonos kezekre vall.) Ez bizony elég nagy hátránya annak az egyébként nagyszerű megoldásnak, hogy a pótkeréknek a csomagtér alatt, a két hátsó kerék között alakítottak ki helyet. Minthogy a rendőrség még nem talált rá a bandára, egyelőre csak azt a védekezést tanácsolhatjuk, hogy tartsa a pótkereket a csomagtartóban, s csak akkor szerelje vissza, ha a csomagtérre szüksége van. De hát akkor viszont többnyire ülnek is a kocsiban... Viszont mindenkit felkérünk: ha magánkézből 145—SR13 vagy 135—SR13 jelzésű radiálgumit kínálnak eladásra, tekintsék gyanúsnak a dolgot, igazoltassák az illetőt, és értesítsék a rendőrséget.

„850 FIAT" JELIGÉRE. A vámjogról szóló 4/1967. (XII. 23.) PM—KkM sz. rendelet 98. §-a szó szerint ezt tartalmazza: „Vámmentesek a házasságkötéstől számított egy éven belül külföldről küldött, nem kereskedelmi jellegű ajándéktárgyak, ha azok összértéke az említett időn belül házaspáronként a 2000 Ft belföldi forgalmi értéket nem haladja meg és a házasságkötés tényét eredeti házassági anyakönyvi kivonat bemutatásával igazolják." Ha tehát gépjárművet kapna nászajándékul, annak a belföldi forgalmi értékéből levonhat 2000 forintot, mert ennyi a vámmentes érték. A többi érték után meg kell a vámot fizetnie.

FODOR KÁLMÁN — SZÉKESFEHÉRVÁR. Közvetlenül lakószobája ablaka alatt nem köteles „megtűrni" a garázst. A 2/1970. (I. 17.) ÉVM sz. rendelet, vagyis az Országos Építésügyi Szabályzat 101. §-a szerint ugyanis a garázst önálló épületként a lakóépülettől legalább 6 m távolságra lehet csak elhelyezni. Ettől csak akkor lehet eltekinteni, ha a garázs az épületnek olyan oldalán áll, ahol nincsen sem ajtó, sem ablak. Forduljon a tanács építésügyi osztályához.

MÉSZÁROS PÉTERNÉ — SZALKSZENTMÁRTON. A 6/1963. (IV. 5.) PM sz. rendelet szerint: „Házadó szempontjából épületnek kell tekinteni a földön elhelyezett vagy a földdel szilárd összeköttetésben álló, falazat és tetőzet által határolt, zárt egységet alkotó építményt." Ha tehát a garázs céljára létesített „ideiglenes építmény" megfelel ezeknek a feltételeknek, utána házadót kell fizetni. Az „ideiglenes" jelleg ezt nem zárja ki. A rendelet ugyanis a kivételt így határozza meg: „Nem esik házadó alá a lakókocsi és a sátor, továbbá a hordozható vagy összerakható, egy évnél rövidebb időtartamra felállított, üdülésre szolgáló építmény." A Végrehajtási Rendelet 34. §-a értelmében a házadó megállapításánál csak a mosókonyha, fáskamra, fészer stb. melléképületeket lehet figyelmen kívül hagyni. A 33. §-ban a garázs az „egyéb adóköteles" helyiségek között van felsorolva.

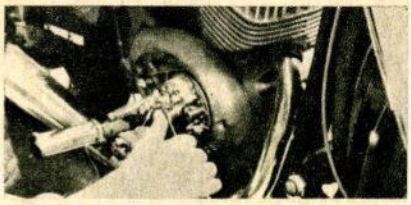
LADÁNYI ZOLTÁN — TÉGLÁS. Az ilyen illeték csökkentésére az Ön által közölt indokkal rendelet nincsen. Lehetőség van azonban arra, hogy kellő indokolással kérvényt adjon be a Pénzügyminisztérium Illetékügyi Osztályára.

L. M. — NAGYKANIZSA. Sem a Polski Fiat 125 Coupé, sem a Fiat 850 Coupé behozatalát nem tervezi a közeljövőben a magyar külkereskedelem. A levelében említett félreértést az okozhatta, hogy a szóban forgó kiadvány anyagának összeállításakor még kapható volt a Fiat 850 Coupé.

STEINHAUER BÉLA — VÁRPALOTA. Sajnos, szerkesztőségünk nem kapott részletesebb építési leírást a Caravan lakókocsiról, így nem tudunk Önnek — és más érdeklődőnek sem — ilyen anyagot küldeni.

MAKSI GYÖRGY — ISASZEG. Sajnálatos, hogy az ottani adócsoport az Ön motorkerékpár-utánfutója után kivetette az adót. Mivel ez nem egyedülálló eset, megismételjük, hogy a Pénzügyminisztérium 1971. augusztus 17-én kelt, 22.199/1971. IX. sz. állásfoglalásában intézkedett úgy, hogy „a motorkerékpárok által — a közúti közlekedés rendjének szabályozásáról szóló rendelkezések szerint — vontatható egytengelyes belföldi rendszámú utánfutók 1972. január 1. napjától kezdődően mentesüljenek a gépjárműadó alól". Nyilván az ügyintéző tisztviselő nem tudott erről. Megfellebbezheti az adókivetést a járási, illetve megyei adócsoportnál — ha pedig a fellebbezés határideje lejárt volna, panasszal élhet ugyanott.

TALÁLJA KI...



...hogy mit örökített meg ezen a képen a kamera. Könnyítésül még annyit tennénk hozzá, hogy az eredetileg többet mutató fotó megjelent az AM egyik idei számában. A technikához valamit értő autósok is bizonyára rájönnek a „rejtélyre", noha a gépkocsinál nem ezen a helyen végzik ezt a valamit. A kérdés tehát az, hogy mit csinál a villáskulcsot tartó kéz tulajdonosa. A megfejtést kérjük november 19-ig, levelezőlapon beküldeni. A helyesen megfejtők között három könyvet sorsolunk ki.

•

Az október 6-án megjelent rejtvény egyik kedves szövegezésű és helyes megfejtését itt mindjárt idézzük is: „Én még csak 10 éves vagyok — írja Szüle Dénes, V. oszt. tanuló (Bp. XI., Zajzon u. 20) —, de elég jól ismerem az autókat. A képen látható gépkocsi Trabant. Az NDK-ban, a VEB Sachsenring Automobilwerke készíti. A képen látható művelet a rozsdásodást gátló alapozó-fürdetést mutatja. A megfejtés egyébként könnyű, annál is inkább, mert nekünk egy szürke Trabantunk van. Nagyon sokat szoktunk autózni vele..." Nos, a jutalomkönyveket **SZÜLE DÉNES,** továbbá **NAGY ZSUZSA** (Bp. XVI., Rszm. Kinizsi P. u. 4.) és **OSVALD KÁROLY** (Bp. VI., Majakovszkij u. 72.) címére postázzuk.

Könyvekről



KOVÁCS LÁSZLÓ: Gördülőcsapágy-atlasz (Műszaki). A modern gépek tervezőinek és karbantartóinak egyaránt sok problémát okoz a megfelelő csapágy kiválasztása, illetve azonosítása. Eddig ugyanis nem volt ilyen könnyen hozzáférhető katalógus vagy kézikönyv. Ennek a hézapótló atlasznak az összeállítója igyekezett felsorolni a nálunk előforduló csapágytípusokat. A táblázatokban külön megjelöli azokat a csapágytípusokat, amelyeket a bő választékból általánosan célszerű használni. Az atlaszban, a csapágyak mérettáblázatain kívül megtalálhatók a csapágyak kiválasztásához, méretezéséhez és üzemeltetéséhez szükséges általános ismeretek. Akik a csapágyakkal kapcsolatos ismereteiket bővíteni kívánják, a közölt irodalomjegyzékből kaphatnak segítséget. A karbantartók és beszerzők munkáját is nagyon megkönnyíti ez a kiadvány, mikor típusonként összegyűjtötte a gyakran előforduló gördülőcsapágyak jelöléseit.

MOTORKERÉKPÁRRA csomagtartók, bukásvédők, AUTÓRA tetőcsomagtartó, teher, poggyász, szállítására, méret kívánság szerint. Tanulókocsihoz pótfékpedál készen kapható.

SZEITZ lakatos

Biatorbágy, Szabadság u. 17. T.: 276

1872 – 1972 100 ÉV

KÁRÁSZY TESTVÉREK

SPIRÁLRUGÓK LENGÉSCSILLAPÍTÓK SPECIÁLIS JAVÍTÓI

BUDAPEST XIII., VÁCI ÚT 197.

TEL. 209-161

ZSIGULI

FIAT, SKODA, WARTBURG stb. ZÁRAS TANKSAPKÁK.

FÚRÁS NÉLKÜL szerelhető VW, VOLVO modellű tükrök, SPORT és SZTRÁDA tükrök, óriási választékban.

FÚRÁS NÉLKÜL szerelhető HÁTRAMENET és KÖD-STOP LÁMPÁK kettőzött védelmű RIASZTÓ felszerelés stb.

SÓS specialista

Bp. VII., Hernád u. 13.

FOGYASZTÁS-, TELJESÍTMÉNY-, GYÚJTÁSSZABÁLYOZÁS, kompresszió mérés, motorállapot-értékelés. OSZCILLOSZKÓPOS gyújtásvizsgálat. SZTROBOSZKÓPOS gyújtásbeállítás, gyújtásszabályozók vizsgálata, beszabályozása. Porlasztóvizsgálat, beszabályozás. Feszültségszabályozók beállítása.

GULCSIK GÁBOR okl. villamosmérnök.

Bp. XII., Hó u. 2/a. T.: 669-225

SHELL INTERSERVICE
ÁLLOMÁSOK

Shell

INTERAG RT
INTERSERVICE

Budapesten

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

INTERSHOP
XIII., Rajk László u. 11

Szervizeink 6—22 óráig ÜZEMELNEK

Vidéken

Balatonfüred
Dunaföldvár
Miskolc
Pécs
Szántód
Szeged
Veszprém

BENZIN, OLAJ, AUTÓFELSZERELÉSI ÉS AUTÓÁPOLÁSI CIKKEK TÖLTŐÁLLOMÁSAINKNÁL ÜZEMANYAG ÉJJEL-NAPPAL KAPHATÓ

A LEGIDŐSZERŰBB AJÁNLAT

A TURIZMUS. A KERESKEDELEM, A JAVÍTÓ-SZERELŐIPAR, A GYORS SZOLGÁLTATÁS KORSZERŰ JÁRMŰVEI

M—521 NYSA MIKROBUSZ = NINCS GOND!

A NYSA mikrobusz tíz személyt szállít! Kényelmes, biztonságos, gazdaságos, kiváló szellőzés, fűtés

A NYSA—521 korszerű jármű sok-sok ezer újabb kilométer megtételéhez

Részletes felvilágosítás:

AUTÓKER

AUTÓKER
Autó- és Alkatrész-kereskedelmi Vállalat
Budapest XIII., Gogol u. 13.

POL-MOT

POL-MOT
Gépjármű-külkereskedelmi Vállalat
Warszawa Stalingradzka 23.
POLSKA

NYSA—521





NYSA T—521 Személy- és áruszállító furgon

NYSA F—521 Univerzális furgon

NYSA S—521 Mentőkocsi

NYSA M—521 Mikrobusz





AUTO

HASZNÁLT AUTÓK

- adásvétele
- bizományi értékesítése
- közületek és magánosok részére

A merkur VÁLLALAT TELEPEIN: BUDAPEST XIII., Röppentyű u. 73.
DEBRECEN, Balmazújvárosi út 3.
GYŐR, Rét utca 27.
PÉCS, Fürst Sándor u. 6.
SZEGED, Vásárhelyi Pál u. 4.
SZÉKESFEHÉRVÁR, Széchenyi út 94.
SZOMBATHELY, Tolbuchin út 36.

TO

AGIP

mindig, mindenütt
AGIP benzin
és
AGIP motorolaj



Összes keleti és nyugati
AUTÓLENGÉSCSILLAPÍTÓK
teljes felújítása
gyors cserével!
Garanciával!
Vidékre utánvéttel
KERÉKEGYENSÚLYOZÁS
legmodernebb műszerrel
DÍJTALAN BEVIZSGÁLÁS
„BÁRDI AUTÓTECHNIKA"
A SZAKMA MESTERE
Bp. VI., Szondi u. 13.
Telefon: 329-449

AUTÓSZERVIZ BEJELENTÉS NÉLKÜLI
Statikus és dinamikus kerék-kiegyensúlyozás, kompresszlómérés, gumiszerelés, hógumiba vidiaszögek belövése, futójavítások
Szentendre, 11-es műúton 23 km-nél
PLESOVSZKY

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

MOTOROSOK!
Vízhatlan bőrerős motorosnadrág 186 Ft
Cipzáras lemberdzsek 296 Ft
Sárga vitorlásöltöny 410 Ft
Készíti: FÁBIÁN JÓZSEF
Bpest VII., Majakovszkij u. 1.

AUTÓFŰTŐKÁLYHÁK javítása
Barkas — Robur — Zaporozsec gépkocsikhoz, autóbuszokhoz, munkagépekhez
CSÁK, Bp. X., Román u. 14.

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

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

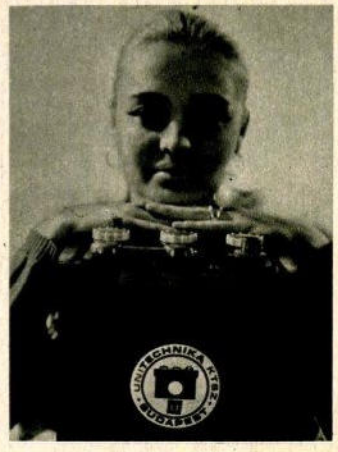
UNITECHNIKA —
AKKUTECHNIKA

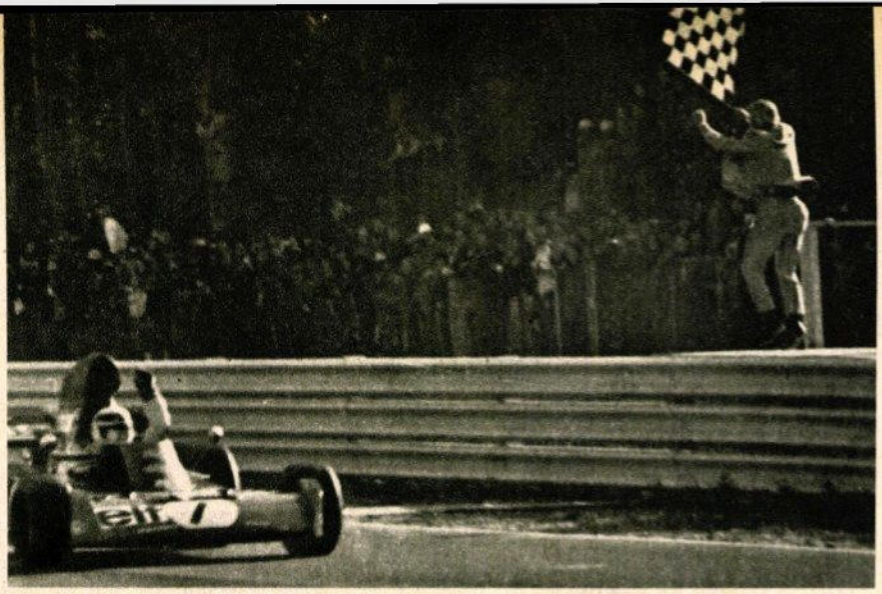
Akkumulátorjavító fiókjaink

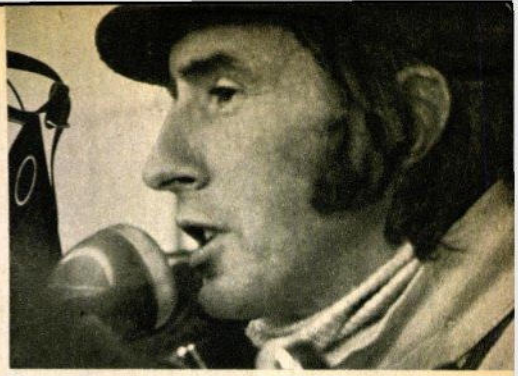
BUDÁN
a II., Mártírok útja 64/b. (T.: 352-275)

PESTEN
a VIII., Karácsony S. u. 20. (T.: 330-933)
alatt találhatók.

Ugyanitt díjtalan fényszóró-beállítás







Jackie Stewart a győzelem után a mikrofonnál

A győztes Stewart felemelt karral üdvözli a célvonalon a magasugrás világrekordját megdönteni akaró célbírót

A siker mámorában Cevert „megcsapolja" a pezsgős palackot, Ken Tyrrell „istállótulajdonos" homlokára tolja sapkáját, és a megkoszorúzott Stewart megöleli Helent, a nejét

ANDREW FRANKL:

OTT VOLTAM AZ ÉV UTOLSÓ GP-JÉN



Olyan volt az egész, mint egy mese... Egyszer volt, hol nem volt, még az Óperenciás tengeren is túl egy autóverseny. Ezt az autóversenyt úgy hívták, hogy *United States Grand Prix*, és New Yorktól mintegy 400 km-re, a közel kanadai határhoz, *Watkins Glen* faluja mellett tartották. Mintha a Magyar Grand Prix-t, mondjuk, Bugacon rendeznék...

Hogy az elején kezdjem: nem hittem volna, hogy ideérek időben. Az történt ugyanis, hogy a Párizsi Autószalonról az AM számára készített beszámolóval és fotókkal igyekeztem vissza Londonba, amikor Párizstól 100 km-re az autópálya közepén furcsa zajokat hallottam a kocsimból. Mivel éppen 150-nel mentem, gondoltam, jobb lesz lassítani és az út mentén megállni. Aztán szomorúan állapítottam meg, hogy a sebváltó teljesen tönkrement. És a New York-i gép másnap, csütörtök reggel 10-kor indult — Londonból.

Óriási szerencsémre egy angol házaspár, amely 4 gyerekkel (!) éppen útban volt Calais felé, megállt. „Ha be tud mászni a bőröndök tetejére, akkor elvisszük". Az Opel Mantát betoltam az árokba, a legfontosabb dolgokat kivettem, és elindultunk Calais felé. Este 11,15-kor ment az utolsó hajó Doverba, 11,14-re már oda is értünk...

A túlsó oldalon pont éjfél volt, se vonat, se taxi. Oda se neki, mondta az Autóklub helyi képviselője, lesz vonat reggel ötkor. Egyre messzebbnek tűnt Amerika. Végül is egy jóember megszánt és bevitt Londonba. Elértem a repülőt!

Egyik New York-i kollegám kölcsönkért egy nagy Fordot, és evvel indultunk Watkins Glen felé. Talán 100 km-t tehettünk meg, amikor egy kisebb lejtő után meglepetéssel vettem észre, hogy egy ember áll az autóút közepén. Nemcsak hogy ott állt, még a kezét is feltartotta. Na, gondoltam, milyen furcsa népek laknak errefelé. Ahogy közelebb értünk, kiderült, hogy rendőr volt az illető. Rém udvariasan közölte, hogy 65 mérföld a megengedett sebesség, és mi 82,4 tizeddel mentünk egy általa mért szakaszon. Egy olyan mérőeszköze volt, amit kb. 2 km-re visszafelé állított fel egy 200 méteres szakaszon. Ahogy egy autó a szakaszhoz ér, ő megnyomja a gombot. Pillanatokkal később a kocsi átlagsebessége (!) megjelenik az ő kis mutatóján a rendőrkocsiban, és ha az meghaladta a 65 mérföldet, megállítja az illetőt — és már jön is a kis cédula. Mivel a rendőr úrnak akkora pisztolya volt, amilyent már a hollywoodi filmekben sem nagyon használnak, nem sokat vitatkoztunk. Ennek ellenére végül is odaértünk a „Glen"-be, és megnézhettük az első edzést. Ezt *Jackie Stewart* uralta; Jackie most már teljesen meggyógyult, és jól szórakozik mindazokon, akik csak múlt időben beszéltek róla.

Szombat reggelre aztán megérkezett a köd, és az eső, és a hideg idő. Didergés volt, edzés nem. Hozzá kell tennem, hogy Watkins Glen különös jelenség. Minden évben százezer fiatal amerikai jön ide, legtöbbje már pénteken, és általában táboroznak. Mindenütt kis sátrak állnak, és tábortüzek égnek. Sokan autóstoppal jöttek, a többiek régi, negyedkézből vásárolt VW-vel. Péntek este bemennek a helyi „közértbe", és vesznek több kiló kenyeret, vajat, sajtot, konzervet. Az egésznek sátortábor jellege van, és a verseny csak kifogás. Ezen a hétvégen, mivel zuhogott az eső, szombat reggel meglehetősen fázva bújtak ki az összetákolt sátrakból.

Szombat este is éppen hogy csak nem havazott. Így senki sem tudott a péntek délutáni edzési idején javítani, ami azt jelentette, hogy néhány menő bizony meglehetősen hátulról kezdte a versenyt. A bajokhoz hozzájárult a *Firestone* gumigyár régebbi közlése, miszerint abbahagyja a Forma—1 gumik gyártását. Mivel *Ferrari*, *Lotus* és *Surtees* mind Firestone-gumin versenyeztek, óriási felhördülés volt, és *Mr. Firestone*, a cég elnöke táviratok százezreit kapta. Ez még rendben lett volna, de amikor *Giovanni Agnelli* is — aki, mint köztudomású, a Fiat elnöke — táviratozott, akkor kezdett kevésbé vicces lenni a dolog. A csiripelő verebek szerint ugyanis *Agnelli*, aki több millió autógumit vásárol évente, közölte a Firestone-nal, hogy egy darabot sem fog tőlük venni, ha nem változtatják meg a döntést. Summa summarum, megváltoztatták. Az érdekes

az, hogy néhány hét kiesés is elég volt ahhoz, hogy a *Goodyear*-gumik átvegyék a vezetést, és itt, Glenben az első nyolc kocsiból hét volt Goodyear-gumikon. Hihetetlen, hogy ilyen iramban fejlődjék a gumitechnika! És amit itt tanulnak, azt előbb-utóbb a mindennapi Zsiguli vagy VW gumijaiban is felhasználják... Szóval, ennyi minden történt, mielőtt a verseny elkezdődött volna.

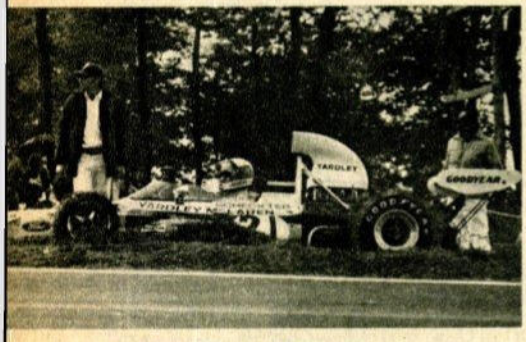
Maga a verseny nagyon érdekesen indult. Az első kanyar előtt mindenki fékezett, és ugyanakkor próbált helyezkedni is. Mint rendszerint, most is *Clay Regazzoni* barátunk okozott bajt. Későn fékezett, és így kissé beleszaladt *Reutemann* kocsijába, aki pedig megnyomta a *Revsonét*. Ez azért is volt sajnálatos, mert a szakértők szerint egyedül *Revson*nak lehetett volna esélye *Stewart* ellen. Így *Jackie* már az első kör végén 4 másodperccel vezetett, és úgy nyert, ahogy akart. Mögötte óriási küzdelem folyt. Az első néhány körben *Denny Hulme* volt a második, és a mindössze 22 éves dél-afrikai *Jody Scheckter*, aki élete első Forma—1-es versenyében indult, volt meglepetésre a harmadik! *Stewart* társa, a francia *Cevert* később mindkettőjüket megelőzte, de *Scheckter* még így is a negyedik maradt, *Ickx* és a többi sztár előtt. Már majdnem vége volt a versenynek, amikor egy rövid kis zivatar csúszóssá tette az egyik kanyart. A „száraz" gumiknak semmi tapadása sincs az esőben, és amilyen balszerencséje volt a fiatal dél-afrikainak, éppen ő ért először ehhez a kanyarhoz. Óriásit bródszejdolt a fűbe, és habár később folytatta a versenyt, ragyogó helyezését elvesztette. Nem kétséges, hogy ő a jövő egyik nagy reménysége. A verseny hőse címét és a vele járó díjat a svéd *Ronnie Peterson* kapta, aki a 26. helyről indult, és a célban a 4. lett. Ez volt *Ronnie* utolsó Grand Prix-je az STP-March színeiben; jövőre a John Player Specialt fogja vezetni *Emerson Fittipaldi*val.

Az új világbajnoknak ritka rossz versenye volt ezúttal. Az első körben az egyik gumija defektet kapott, és noha újra indult, hamarosan visszatért a depóba, végleg. *Ickx* volt a Firestone-gumisok között a leggyorsabb, sok körön át üldözte *Petersont*, de nem sok sikerrel. *Ickx* ötödik, társa, az amerikai *Mario Andretti* pedig hatodik lett. *Jackie Stewart* 62 ezer dollárt kapott, ebből 50-et az első helyért, a többit a leggyorsabb versenykörért és a leggyorsabb edzéskörért.

Így végződött tehát az 1972-es VB-idény. *Fittipaldi*, a 25 éves brazil nyert, és *Jackie Stewart*, a mester, a tavalyi világbajnok lett a második. Az új Tyrrell remekül ment és *Jackie* remek formában volt, úgy vezetett, mint a betegsége előtt. Nem kétséges, hogy a volán művészei között még mindig ő a legelső a világon és *Fittipaldi*nak nagyon kell majd igyekeznie, ha meg akarja a címét tartani.

A verseny után óriási dugó volt, órákig álltak az emberek, és mi bizony csak reggel 4 órakor értünk vissza. Mint autósnak érdekes, de ugyanakkor furcsa estém volt. Egy kedves úr felajánlotta, hogy egy vadonatúj, 1973-as Porsche—911-ben elvisz New Yorkba. Egész nap csak erre az útra vártam. Micsoda csalódás! Azzal a felkiáltással, hogy bejáratás alatt van a kocsi, nem volt hajlandó 95 km-nél többet menni. Ötödik sebességbe még csak nem is kapcsolt, a szívem szinte kiesett. Ott ültem a világ egyik leggyorsabb és legjobb sportkocsijában, és azt hittem, sírva fakadok. Ezen felül a repülőgépem is késett 6 órát, és amikor Londonba értünk, zuhogott az eső.

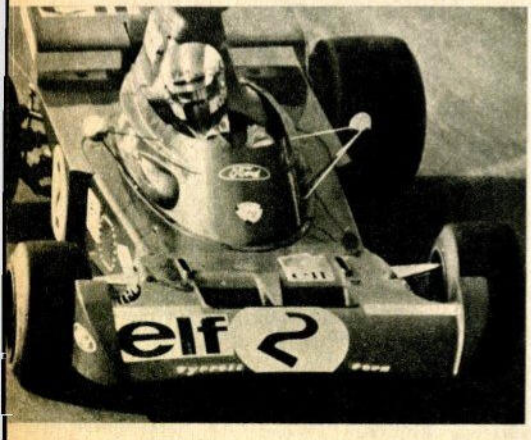
Nyugaton a helyzet változatlan...



A zöldfülű Jody Scheckter volt a nagy meglepetés. Ez volt az a bizonyos zátonyra futása — a sáros fűben

Így tempózik a francia Cevert a Tyrrell-Fordjával

(ANDREW FRANKL felvételei)



EREDMÉNY (59 kör = 320,6 km, rajtnál 31 kocsi, a célban 16): 1. **J. Stewart**, GB (Tyrrell 005—Ford) 1;41.45,354 (189,03 km/ó, új rekord) — 2. **F. Cevert**, F (Tyrrell 006—Ford) 23,3 másodperccel utána — 3. **D. Hulme**, NZ (McLaren M19—Ford) 37,5" — 4. **R. Peterson**, S (March 721G—Ford) 1.22,0' — 5. **J. Ickx**, D (Ferrari 312 B 2) 1.23,1 — 6. **M. Andretti**, USA (Ferrari 312 B 2) kh. — 7. **P. Depailler**, F (Tyrrell 004—Ford) — 8. **G. Regazzoni**, CH (Ferrari 312 B 2) — 9. **J. Scheckter**, ZA (McLaren M19—Ford) — 10. **R. Wisell**, S (Lotus 72—Ford) 2 kh. — 11. **G. Hill**, GB (Brabham BT—37—Ford).

SPORTHÍREK

A MIRAGE SPORTKOCSIBAN próbálják ki először az új Ford—Weslake V12 motort, amelynek ezek a főbb műszaki jellemzői: furat/löket 75×56,46 mm, 3000 kcm, teljesítmény 455 LE/10 500 ford. Könnyűfém motor, hengersoronként 2—2 felülfekvő vezérműtengellyel és hengerenként négy szeleppel; a tüzelőanyagot egy Lucas-szivattyú táplálja a szívótorokba. A főtengely hét csapágyban nyugszik.

ELSINORE NÉVEN kezdték meg a 250 kcm-es kétütemű cross-Honda árusítását. Az egyhengeres motor 7500 fordulaton 33 lóerőt ad le.

A TÖBBEZER DOLLÁRRAL DÍJAZOTT Ontario-versenyt Paul Smart nyerte Kawasaki-motoron, de egy héttel később a Brands Hatch versenyen csak második tudott lenni Read (Norton—750) mögött. A Superbike kategóriában pedig Cooper (BSA—750) utasította maga mögé Readet.

AZ OLASZ BAJNOKSÁG utolsó futama, amely egyben nemzetközi verseny is volt, Ospedalettiben kettős győzelmet hozott Agostininek. A 250-es géposztályban Pasolini lett az első Aermacchival. A 125-ben az angol Mortimer (Yamaha), 50-ben pedig a holland De Vries (Kreidler) győzött.

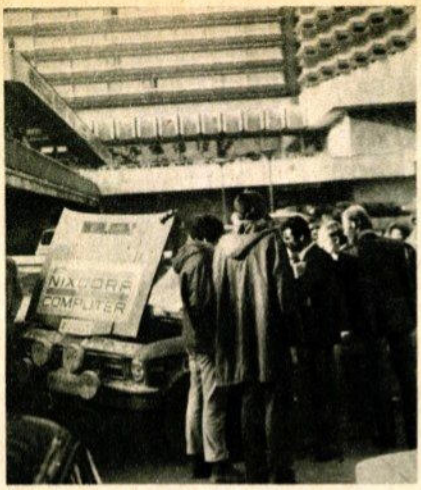
ÉLETMENTÉS MIATT vesztette életét Dave Simmonds. A lángokban álló kempingkocsiból kimenekítette Jack Findlay édesanyját, de a filigrán termetű Dave a mentés közben szerzett égési sebeibe belehalt. A versenyzői körökben népszerű angol fiú 1969-ben világbajnokságot nyert a 125 kcm-es géposztályban Kawasaki motoron. **[Ezen a francia „Festival" versenyen Drapál János 3. lett a 350-es, és 5. az „Unlimited" (korlátozás nélküli) kategóriában.]**

HIDAT VERTEK a Kapos felett a Kaposvári Volán SE aktívái, hogy megrendezhessék október 22-én az országos meghívásos crossversenyüket. Ilyen nehéz feltételű erőpróbákra lenne szüksége e versenyág hazai művelőinek, hogy helyt tudjanak állni a külföldi találkozókon! A nagy sárral kevesen birkóztak meg, a várt sportsiker elmaradt. Kiss László mindkét futamban vezető helyről esett ki lánchiba miatt. Kategóriagyőztesek lettek: Vesztergom Jenő (Videoton) és Szép András (Zalka MK).

PINTO NYERTE Fiatjával a Jugoszláv Rallye-t, és ezzel 115 pontos előnye van a 90 pontos Zasadával szemben, akit az NSZK-beli Warmbold követ 55 ponttal. (A nyomdába adás időpontjában még 3 EB-futam volt hátra, amelyből az egyiket, a Spanyol Rallye-t lapzárta után, október végén rendezték.)

A KILENCSZERES MOTORKERÉKPÁR-VILÁGBAJNOK Mike Hailwood lett idén a Forma—2 Európa Bajnokságának győztese egy másik hétszeres volt motorkerékpár-világbajnok, John Surtees kocsijával, a Surtees TS—10-zel.

A PORTUGÁL TAP RALLYE 3000 km-es távjának lefutása után csak 21 kocsi érte el a célt az elindult 117-ből. Első lett a Warmbold/Dawenport kettős (BMW) — 2. Darniche/Mahé (Alpine) — 3. Waldegaard/Thorselius (Citroën) — 4. Fall/Wood (Datsun).



Az egyórás kötelező pihenés alatt két Opel-szerelő „tisztába tette" a végül is győztesként célba érő Opelt a budapesti Duna Intercontinental Szálloda előtti parkolóhelyen



Nyoma sincs a fáradtságnak a tucatnyi ezer kilométer teljesítése után a Tour d'Europe győztese, Kurt Waldner arcán

14 NAP ALATT 13 000 KILOMÉTER

Nagyjából ez lenne a *Tour d'Europe 1972* autóverseny fő jellemzője. Szeptember utolsó napján, délután 5 órakor indult el az NSZK-beli Erbachból az első kocsi, amelyet még 51 autó követett és Milánó, Monte-Carlo, Grenoble, Barcelona, Lisszabon, Genova, Velence, Dubrovnik, Szófia, Bukarest, Budapest, Prága, Hannover érintésével a Travemünde-i célba 29 versenyzőpár érkezett meg október 13-án, 14,15 órakor. A győztes idén is a tavalyi legeredményesebb, a müncheni *Kurt Waldner* volt, aki ez alkalommal új navigátort választott *Ferdi Bökmann* személyében.

BEFEJEZŐDÖTT AZ AUTÓCROSS-BAJNOKSÁG

A Magyar Autóklub Sportbizottságának felkérésére a Bp. Spartacus TE autószakosztálya négy futamban rendezte meg a Farkashegyen az 1972. évi autós Terepügyességi Bajnokságot, amelynek utolsó futamát október 15-én bonyolították le. A már biztosan bajnoknak tekinthető Kondorosi Tihamér ez alkalommal megelégedett a kategóriagyőzelemmel, a nap leggyorsabbja Sándor István volt a Trabantjával.

Köszönet illeti a Spartacus embereit, akik kezdetben saját szórakozásukra „crosszoztak" e lankákon, — és ma már több mint félszáz fővárosi autós „hancúrozik" ezen a buckás versenypályán.

EREDMÉNY. 600 KCM: 1. Sándor István, Volán (Trabant) 6.50 (a nap legjobb ideje) — **2. Kesjár János,** Spart. TE — **3. Urbán Pál,** Áfor — **4. Vida Gyula,** Spart. — **5. Komjáth György,** Spart. (mind Trabant) — **1150 KCM: 1. Kondorosi Tihamér,** Spart. (Steyr Puch) 6.54,6 — **2. Moravecz Gábor,** Áfor (Fiat—850) — **3. Klink János,** Spart. (Austin) — **4. Nagy László,** Volán Győr (Fiat—128) — **5. Loessl Gábor,** Spart. (Skoda) — **1150 KCM FELETT: 1. Zima János,** Spart. (Lada) 7.04,6 — **2. Kiss Gyula,** Volán — **3. Bárány László,** e. k. — **4. Kahn György,** e. k. — **5. Dömök László,** e. k. (mind Lada) — **NŐK: 1. Klink Jánosné,** Spart. (Austin) 7.28,6 — **2. Hollósi Katalin,** e. k. (Fiat—850) — **3. Székely Gáborné,** e. k. (Austin) — **4. Cservenka Ilona,** Spart. (Trabant) — **5. Bencze Gáborné,** e. k. (Trabant).

SZŐKE REMEKELT PARDUBICÉBEN

Minden évben a salak VB után rendezik a csehszlovákiai Pardubicében a hagyományos „Arany Bukósisak" versenyt. Ezúttal október 1-én, került sor a 24. AB-viadalra, amelyre 30 ezer szurkoló volt kíváncsi. Kereken egy tucat nemzet 32 vaspapucsosa állt rajthoz, közöttük volt a tavalyi VB-győztes, a dán **Ole Olsen** és az idei világbajnok, az ausztrál **Ivan Mauger;** a magyarok közül **Szőke János** és **Sziráczki István** kapott erre a nagy versenyre meghívást.

Ez a sportcsemege azért ígérkezett különösen izgalmasnak, mert most alkalma nyílt a bizonyításra **Ole Olsen**-nek, aki az idei VB-döntőn csak harmadik tudott lenni. (Az egyik futamban bukott és — szerinte — ezért lett harmadszor is **Mauger** a világbajnok.)

A szakvezetők és a közönség is az ausztrál győzelmét várta, de az események másként fordultak. A döntő futamban a hat legjobb versenyző várt az indítás jelére, de a túlfűtött izgalomban, no meg a startgép hibája miatt többször is megpróbáltak rajtolni, amíg végre a negyedik kísérlet sikerült. **Olsen** ment el a legjobban, és néhányméteres előnyét sem **Mauger,** sem az őt követő szovjet **Georgij Ivanov** nem tudta behozni, pedig fergetegesen üldözték a dán szökevényt. Így is maradt a sorrend a célig.

A legkellemesebb meglepetést **Szőke** okozta, aki ugyan 11. lett ebben a roppant erős nemzetközi mezőnyben, de az utolsó körig a 7. helyen feküdt, amíg Jawájának gumija nem lett defektes. **Szőke** csodálatosan versenyzett, és amikor Maugerrel került egy futamba, nem ijedt meg a nagy névtől, olyannyira, hogy maga mögé is tudta utasítani, sőt a többieket sem tisztelte, mert a „nagyok" közül nem is egyet győzött le. Gratulálunk!

A fiatal **Sziráczki István** is megállta helyét, akinek ez a kirándulás sok hasznos tapasztalatot hozott.

TÓTH SÁNDOR

A „SZOMSZÉD KUPA" VÉGEREDMÉNYE

A vaspapucsosok kupa-bajnokságának utolsó futamára október 8-án, Wiener-Neustadtban került sor. Erre a nemzeti színeinket képviselő indulókat nem a magyar bajnokság alapján válogattuk. Így történt, hogy a szegedi **Szabó József,** a miskolci **Bernáth János** és **Csató Sándor,** valamint a gyulai **Gyepes Barnabás** került a csapatba.

Már a kiutazáskor kezünkben volt a futamot rendező osztrákok óvása a magyar kupa-versenyek lebonyolításával kapcsolatban. Az óvás — amely az osztrák csapatot juttatta vezetéshez — szakmailag jogos volt, ezért csak alaki kifogással élhettünk. (Ezt a kérdést még itthon letárgyaltuk, és úgy véltük, hogy háromévi kupagyőzelem után nem végzetes baj, ha egyszer nem az első helyen végez a magyar csapat.)

A bécsi sportszóvivő a mikrofonhoz kérte a magyar csapat vezetőjét, hogy mondjon véleményt az eredményről. „Az osztrák salakozók sokat fejlődtek, no és a magyar versenyzők nem nyújtottak azt a teljesítményt, amit vártak tőlük" — hangzott az őszinte válasz. Ehhez tartozik még az is, hogy **Gyepes** motorja a második rajt után tönkrement, **Bernáth Jánosnak** kiújult az Udinében szerzett sérülése, amiért csak egyszer tudott a rajtgép elé állni. Így hát az osztrákok nyerték az 1972. évi Szomszéd Kupát, amihez itt is gratulálunk. Jugoszlávia a második lett. Ha a körülmények nem változtak volna meg, a magyar csapat kétségtelenül negyedszer is elnyerte volna a Kupát.

Jövőre a Csehszlovák „B" csapattal bővül a Kupa-sorozat résztvevőinek száma. Májusban Csehszlovákia, augusztusban Ausztria, szeptemberben Magyarország és októberben Jugoszlávia rendezi a versenyeket.

DÉKÁN GYÖRGY

CÍMLAPUNKON:

Nem gyerekjáték egy ilyen Jaguar...

(Tudósításunk a londoni Motor Show napjairól a 13—17. oldalon)

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

Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza

INDEX: 25.108

72.8414 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató

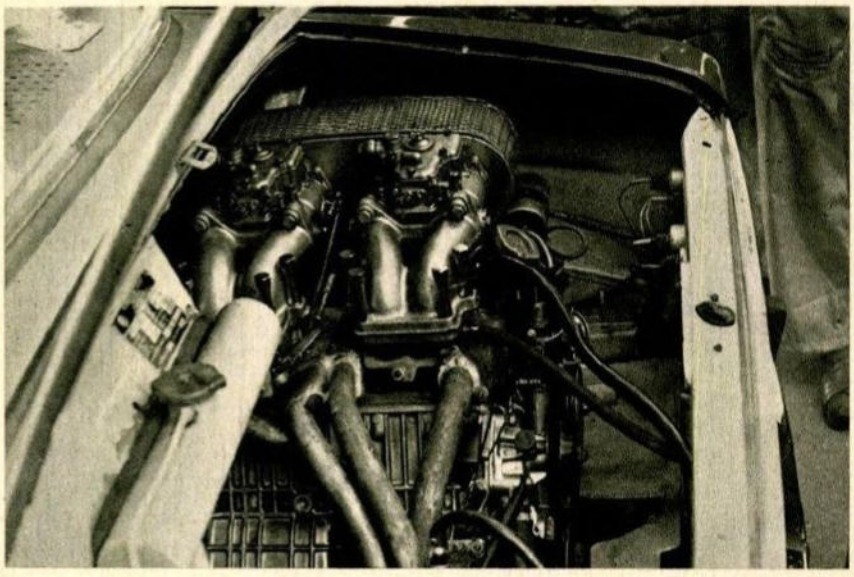


Első tekintetre csupán a féltucat halogénlámpa enged következtetni a sportjellegre, de aki jobban odafigyel, azt is észreveszi, hogy elöl valamiféle hűtő látható, aztán: szélesebbek a gumik, a csomagtér fedele is „perforált". Nos, a kedvezőbb tengelynyomás miatt is előre került a vízhűtő — annak helyére pedig az olajhűtőt helyezték

A 60 lóerővel rendelkező 1200 kcm-es motort felfúrták 1300 kcm-re, és egyéb fogásokkal teljesítményét 114 lóerőre növelték, amiben nagy szerepe van a két darab duplatorkú Weber-porlasztónak is. (A pályaverseny-változat motorja 125 LE)

SKODA S—120 RALLYE

Mlada Boleslavban, a Skoda-gyár versenyosztályán készítik elő a különböző hengerűrméretű sportkocsikat pálya- és rallye-verseny céljaira. Az 1150 kcm-es alaptípuson kívül szerelik még az S—120-at 1300 kcm-es, valamint 1500 kcm-es motorral. A versenyműhely mérnöke, Jaroslav Jelinek, aki a gyár egyik S—120 Rallye kocsijával versenyez, mutatja be az AM olvasóinak eredményes Skodáját.



A versenyzők biztonságát nemcsak a karosszéria belsejét támasztó csőkeret védi, hanem a versenyző testét „karjaikban tartó" ülések is



A képen talán nem is látható, hogy alacsonyabb a kocsi súlypontja. A fokozott igénybevételnek megfelelőbb, változtatható keménységű Koni lengéscsillapítók kerültek a kocsi alá. Saját készítményűek a magnéziumból öntött keréktárcsák, amelyekre jövőre már a Barum gyártmányú speciális radiálabroncsokat szerelik. Az év végére a kocsik egy részét a bajnokságban eredményes magánversenyzőknek és egyesületeknek adják át. (Tessék csak megnézni a kar vastagságú kipufogócsövet . . .)

(FEKETE ANDRÁS felvételei)

