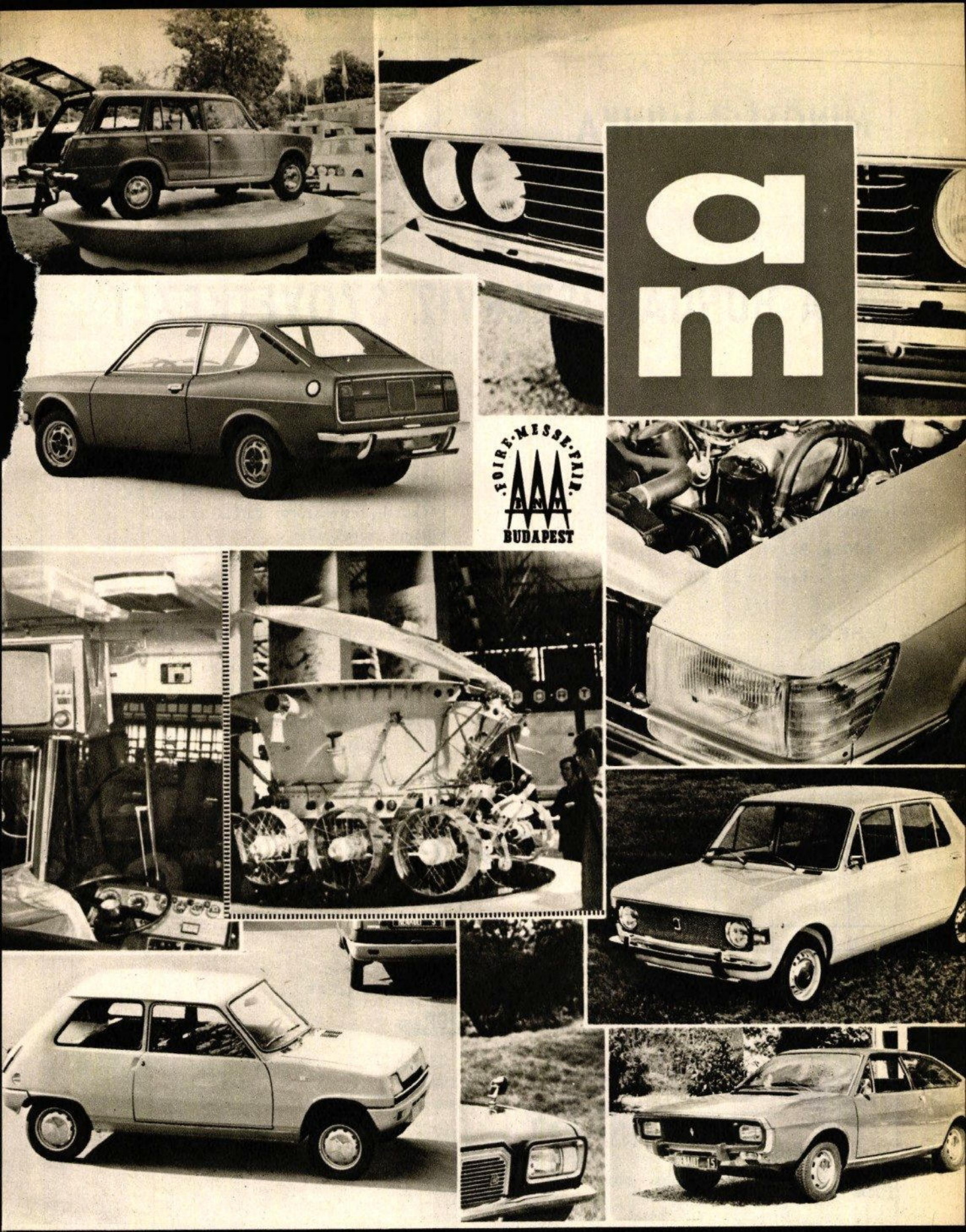


autó-motor

XXV. évf.
1972. VI. 6.
Ára: 3 Ft
11

MINŐSÉGI MUNKA

MEGBÍZHATÓSÁG
PONTOSSÁG

A HUNGAROSZERVIZ SZÖVETKEZET

magánosok és közületek részére
az alábbiak FELÚJÍTÁSÁT vállalja

LÖKÉSGÁTLÓK

minden típushoz

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

EMELŐK

hidraulikus — mechanikus
1/2 tonnától 150 tonnáig

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

KOMPRESSZOROK

gépkocsi-, festékszóró-, garázs- és stabil kompresszorok

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

AUTÓVILLAMOSSÁGI ALKATRÉSZEK

önindítók, feszültségszabályozók, ablaktörlő-motorok, dinamók

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

6 HÓNAP GARANCIÁVAL



A bálvány és jövője

Írta: JURIJ DOLMATOVSZKIJ, a műszaki tudományok kandidátusa

A világhírű szovjet autós formatervezőnek ezt a cikkét a Szovjet—Magyar Baráti Társaság magyarországi lapja, a Fáklya ez évi 8. számában olvastuk. Úgy véljük, hogy érdekes fejtegetéseit az AM hasábjain is szívesen olvassák.

A múlt század végén az emberiség, amely még tiszteletben tartotta a bibliát, megszegte annak egyik parancsolatát, és bálványt alkotott magának. Feltalálta az autót.

Teltek-múltak az évek. Az autók sokkal tökéletesebbé váltak, mégis a XX. század elején a mai fogalmakhoz képest nagyon lassúak voltak, s tulajdonosaiknak inkább vesződséget, mint örömet okoztak. Az autósok azonban már akkor nemcsak a helyváltoztatás eszközét látták a kocsikban, hanem egyszersmind rajongásuk tárgyát, az érdekes utazások eszközét, meg a jólét jelképét is.

Vlagyimir Majakovszkij, a kiváló szovjet költő írta 1928-ban: „Régebben a gyárosok azért csináltak autót, hogy festményeket vásároljanak, most pedig a művészek azért festenek képeket, hogy autót vegyenek. Számukra az autó minden, csak nem közlekedési eszköz..."

Az idő

A gyakorlati elképzeléseket manapság sem sikerül mindig komoly érvekkel alátámasztani. Vegyük talán az időt? Gépkocsival olykor lehet időt nyerni. De csak olykor. Napjainkban a városi autóközlekedés átlagsebessége óránként 15—25 kilométerre csökkent. Sok időbe telik az autók gondozása, karbantartása. Vegyük talán a gazdaságosságot? Egyszerű számítás alapján meggyőződhetünk róla, hogy az autós 4—5 éven át nyugodtan taxin járhatna abból a pénzből, amelyet az autóra költ.

Szociológiai kutatások kimutatták, hogy a szovjet emberek az „egyéni közlekedési eszközt" a negyedik helyre sorolják, midőn arra a kérdésre válaszolnak, hogy: „Mit vásárolna, ha nagyobb összeggel rendelkeznék?" Ám a jelek arra mutatnak, hogy a közeli jövőben az „egyéni közlekedési eszköz" alighanem az első helyre kerül.

A tervezés

A Szovjetunió tervező szervei mindezt figyelembe vették. Az autók számát 1000 lakosra számítva 200-ra akarják növelni. Eszerint hozzávetőleg minden 1—2 családra jut majd egy autó. Felvetődik a kérdés: vajon mit fog csinálni az autós a maga bálványával?

Bátorkodom azt állítani, hogy a „turizmus" és az „automobilizmus" fogalma hamarosan elválaszthatatlanná válik. A szovjet autósok a kocsi használatának éppen e fő formája felé hajlanak, s többségük türelmetlenül várja a nyarat.

Egy szociológiai felmérés szerint, arra a kérdésre válaszolva, hogy miért van szüksége autóra, a kocsitulajdonosok az első helyen említik meg a hétvégi kirándulásokat. Ezt követi „az autó vezetése és gondozása által nyújtott öröm", s végül „a szabadság idején történő hosszú utazások". Az utolsó helyen szerepelnek a színházba, vendégségbe, az üzletbe, a munkahelyre vezető utak.

A jövőt illetőleg a legmegfelelőbb karosszériatípusoknak az univerzális, a kombi kocsikat tartják. Az autó különböző tulajdonságait értékelve a megkérdezett személyek az első helyre a gazdaságosságot, a biztonságot, a vezetés és a gondozás kényelmes voltát, a rossz utakkal való megbirkózás képességét állítják.

Az autós turisták kívánalmait a konstruktőröknek fel kell dolgozniuk. Ők maguk is turisták, és saját tapasztalataik alapján pontosíthatják a jövő autóinak technikai jellemzőit.

A személyautók konstrukciójának kialakításában az idők folyamán jelentékenyen közrejátszottak különféle szubjektív tényezők, a divat, a reklám. Ezek a tényezők a jövőben is megmaradnak. A konstruktőröknek azonban elsődleges feladatuk lesz, hogy a magánautókban felhasználják mindazt az ésszerű megoldást, ami más kategóriákba tartozó gépkocsiknál már alkalmazásra került. Ámde nem mindent lehet azonos módon felhasználni a különböző kocsiosztályokban.

Utak és műszerek

Manapság az autók műszaki hibái következtében viszonylag ritkán fordulnak elő balesetek. Ilyenkor is rendszerint az emberi hanyagságon, nem pedig a kocsi tökéletlenségén múlik a dolog. Ezért a fő figyelem a vezetőre és a vezetési feltételekre irányul.

A szakemberek, akik a gépkocsi mechanizmusait illetően igen derekas munkát végeztek, a vezető „munkahelyére" kevés figyelmet fordítottak. Pedig az út és a műszerek áttekinthetőségének megjavítása, a figyelmet elvonó tárgyak (nem működő ablaktörlők, a csillogó műszerfoglalatok és nyomógombok stb.) kiküszöbölése, az emberi test vonalaihoz igazodó ülés, a kocsi belsejének kellemes mikroklímája, akusztikája és színárnyalata lényegesen megkönnyíti a vezető számára a tájékozódást, és megjavítja az információk feldolgozásának pontosságát. A volán, a kapcsolókarok, a pedálok olykor vagy túl közel vannak a vezetőhöz, vagy nagyon távol esnek tőle, a nyomógombok tapintásra nem különböztethetők meg egymástól, a műszerek elhelyezése a különböző kocsikon nem szabványos. Ez késlelteti a vezető által a kocsinak adott „parancsok" továbbítását, hibaforrásul szolgálhat a vezetésben. Kritikus helyzetekben a vezetőnek számos szabályozó szerkezettel kell egyidejűleg manipulálnia. Márpedig ezek a műveletek összevonhatók, s részben automatizálhatók.

Emberek és autók

Ha a „vezető-gépkocsi" rendszer valamennyi láncszemét tudományos alapokon tökéletesítenénk, akkor kétszeresére-négyszeresére emelkedne a közlekedés biztonsága. A legfontosabb, hogy az autóban tartózkodó ember számára biztosítsuk a legjobb munkafeltételeket, továbbá, hogy az autó maximálisan megfeleljen az üzemeltetés követelményeinek.

Az autó (és az utak) tökéletesítését sürgetve nem szabad megfeledkeznünk a rendszer fő láncszemének, magának a vezetőnek a tökéletesítéséről. Gyakorlott, képzett, felelősségérzettől áthatott embereknek kell a volánhoz ülniük. Az autós nevelésének még az iskolában kell elkezdődnie és egész élete folyamán folytatódnia kell. Nemcsak a pszichofizikai és a technikai felkészülésről van szó, hanem arról is, hogy ki-ki tudatosan, mértéktartással tudja megválasztani gépkocsijának típusát és konstrukcióját.

Azt jelentené ez, hogy a géphez akarjuk igazítani az embert? Egyáltalán nem. Arra törekszünk, hogy az ember és a gép között harmónia legyen.

Vasárnapi egyirányúsítás a balatoni autóúton

Több alkalommal jeleztük, hogy a közlekedésrendészeti és a közúti szervek intézkedéseket terveznek a Balatonról Budapestre irányuló hétvégi forgalom torlódásmentes levezetése érdekében. Most megegyezés született: június 4-től augusztus 31-ig minden vasárnap 14 órától 22 óráig az M7-es autóútnak a törökbálinti csomóponttól (az autópálya végétől, vagyis az M1 és M7 utak elágazásától) Zamárdiig terjedő szakaszán csak egy irányban — a Balatontól Budapest felé — lehet közlekedni.

Az egyirányú forgalom tartama alatt az autópályára vonatkozó szabály alkalmazásával a bal oldali (eredetileg a Balaton felé vezető) forgalmi sáv csak előzésre vehető igénybe.

Mivel az egyirányusítást megelőző intézkedések (táblák elhelyezése, csomóponti ágak lezárása stb.) végrehajtása időt igényel, az intézkedések megkezdésének időpontjától, vasárnap 11 órától Budapestről a Balaton felé már csak a 70-es főúton lehet közlekedni.

Az egyirányú forgalom tartama alatt:

— Az M7-es útnak a Balaton irányába vezető jobb oldalán levő parkolóhelyeket (pihenőhely, üzemanyagtöltő állomás, étterem) az egyirányú forgalom kezdete előtt legkésőbb a közúti szolgálat őrjáratának felszólításáig el kell hagyni. A műszaki hiba, vagy más ok miatt a parkolóhelyen visszamaradt járművek az egyirányú forgalom befejezéséig az autóútra nem hajthatnak fel. Pontosabban: a lezárás időpontjában ott tartózkodó járművek a Balaton felé még tovább hajthatnak, de ez után már tilos az autóútra ráhajtani, vagy a pihenőhelyekről a Balaton felé továbbhaladni.

Aki vasárnap 11—22 óra között akar Budapestről a Balaton felé haladni, elsősorban a 70. sz. főútvonal áll rendelkezésére. Ezt az Osztyapenkó-szobornál tábla jelzi. (A szobortól jobbra kell letérni, tehát már előzőleg a középső, sőt lehetőleg a külső sávon helyezkedjünk el. Továbbmenve a Budaörsi úton, az első elágazásnál balra kell kanyarodni, s az aluljáró után jobbra fordulva már a 70-es út vonalán vagyunk.)

Aki azonban elvétette a letérést és ráhajtott az autópályára, a törökbálinti elágazásnál természetesen nem mehet a Balaton felé, hanem jobbra haladjon tovább a Bécs felé vezető M1 autóúton Bicskéig, ahol balra elfordulva, a 811-es úton Székesfehérvárnál érheti el a 70-es utat. Ez 12 km többlet-úttal jár.

A Balaton irányából Budapestet az M7-es autóúton és a 70-es főúton egyaránt meg lehet közelíteni.

Külön is szeretnénk azonban a gépjárművezetők figyelmét felhívni arra, hogy:

— az egyirányúsítás ideje alatt az autóúton párhuzamosan ne közlekedjenek, tartsák meg az autópályára előírt forgalmi szabályokat, a menetirány szerinti bal oldali forgalmi sávot csak előzés céljára vegyék igénybe, és az előzés befejezése után haladéktalanul térjenek vissza a jobb oldali forgalmi sávba;

— a leálló sávot a jobb oldali előzés, vagy folyamatos haladás céljára semmilyen körülmények között ne vegyék igénybe. Még akkor sem, ha szóló motorkerékpárral közlekednek;

— kényszerítő ok nélkül ne közlekedjünk a forgalom ritmusánál lassabban (aki tehát csak lassan mer közlekedni, vagy járműve a megfelelő sebességre nem alkalmas, az autóutat ne vegye igénybe);

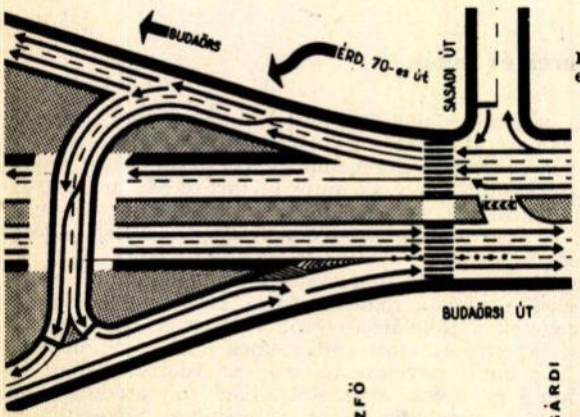
— legyünk türelmesek és előzékenyek, indokolatlan tolakodással, harmadikként való előzéssel a forgalmat ne veszélyeztessük. Ha a közlekedésrendészet valamelyik csomóponton eltereli a forgalmat, utasításait vitatkozás nélkül hajtsuk végre.

Itt hívjuk fel a figyelmet a Kresznek arra az előírására, hogy június 1. és szeptember 30. között szombaton (és munkaszüneti napon) 14 órától vasárnap (és munkaszüneti napon) 22 óráig kézikocsival, állati erővel vont járművel, munkagéppel, dömperrel, próbarendszámos gépjárművel, traktorral és vontatóval — a nemzetközi kamionok és a próbarendszámos személyautók kivételével — a 2. sz. úton Budapesttől Vácig, az M7-es autóúton, a 7-es számú úton Balatonkeresztúrig, a 11-es úton Budapesttől Esztergomig, a 70-es úton, a 71-es úton a 70-es csatlakozásától Aszófőig és az aszófő—tihanyrévi összekötő úton közlekedni, valamint gépjárművezetést tanulni tilos. Az M7-esen pedig ugyanekkor teherjárművel és háromkerekű rokkantkocsival sem szabad közlekedni.

A 70. sz. főúton közlekedők részére a főváros területén — Érd után, Nagytétényben — a 6. sz. főútra átkötő, ajánlott terelőútvonalakat jelölnek ki (Balatoni út, Bartók Béla út, Török utca, Dózsa György út, Minta utca, Nagytétényi út). Az ajánlott terelés célja az Osztyapenkó-csomópont részleges tehermentesítése, tehát azok a járművek, amelyek útiránya lehetővé teszi (Dél-Buda, Dél-Pest), ezt az útvonalat vegyék igénybe.

Az egyirányúsítás tartama alatt az esetleges baleset színhelyét a Mentőszolgálat kocsijai a Balaton-Budapest iránynak megfelelő forgalmi áramlással közelítik meg. A gépjárművezetők a baleset körzetében az úttestet hagyják szabadon!

Reméljük, a gépjárművezetők fegyelmezett magatartással elősegítik, hogy ez a számukra kedvező rendelkezés elérje célját, és a hétvégi balatoni csúcsforgalom nemcsak meggyorsul, hanem biztonságosabbá is válik.



Letérés az Osztyapenkó-szobornál a 70-es út felé

Az M7 autóút vasárnap délutáni egyirányú forgalma és a Balaton felé igénybe vehető útvonalak

KIÁLLÍTÁS A MAGYAR AUTÓGYÁRTÁSRÓL

Igen, a múlt és a jelen hazai autógyártásáról láttunk egy remek, szemléltető összeállítást a Közlekedési Múzeum rendezésében. Sajnos, arra nem volt mód, hogy lapunk időben tájékoztassa olvasóit, hogy mikor és hol nézhetik meg ezt a gyűjteményt, amely június 13-tól Moszkvában, a fennállásának századik évfordulóját ünneplő Politechnikai Múzeumban lesz majd látható.

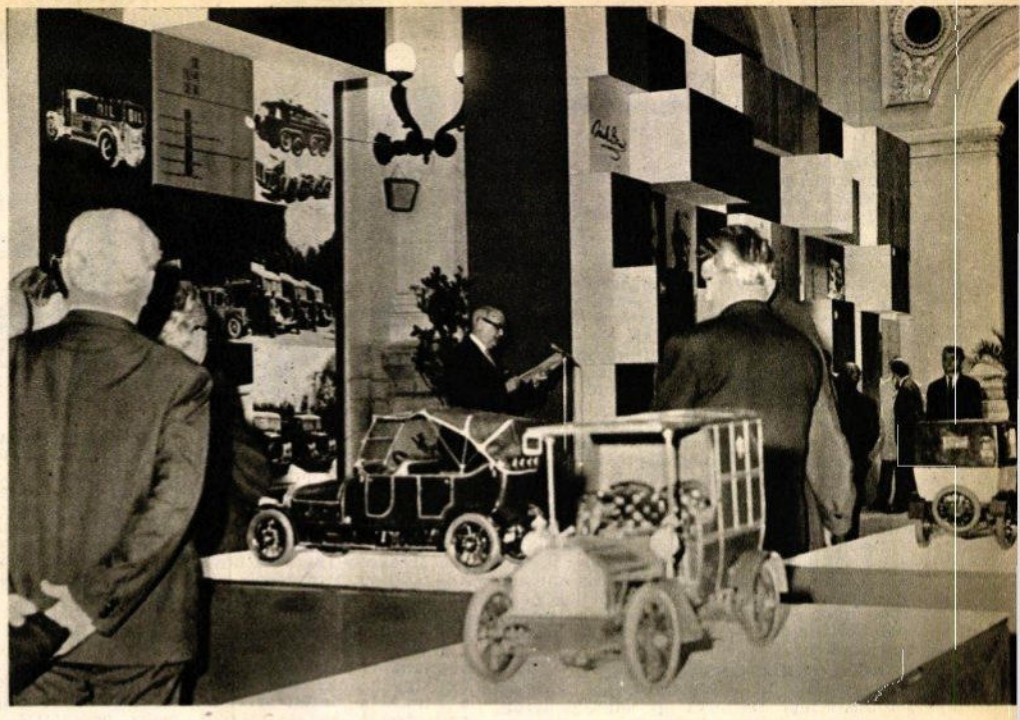
Nálunk a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem aulájában mindössze 8 napig tekinthették meg az érdeklődők ezt a történelmi dokumentumgyűjteményt.

Budapesten, május 20-án *dr. Csanádi György* akadémikus, közlekedés- és postaügyi miniszter nyitotta meg a magyar autógyártásról számot adó kiállítást, amely újonnan feltárt szabadalmi iratokkal is meglepte látogatóit.

Az ünnepélyes megnyitó előtt *Rödönyi Károly*, a miniszter első helyettese, valamint *dr. Czére Béla*, Közlekedési Múzeumunk főigazgatója adott tájékoztatást a tudományos kutatómunka eredményeiről és terveiről. Ennek során jegyezhettük fel többek között a 35 758-as számú szabadalmi leírás érdekességeit, vagyis azt, hogy 1905. november 7-én *Kandó Kálmán* már javasolta a torziós rugózást... Szó szerint így említi ezt a szabadalmi papír: *„Rugalmazás a kocsikeret és a tengelyek között mótoros járművek számára."*

De nem csupán a múlt, nemcsak a századforduló találmányairól, kísérleteiről, az akkor született magyar gyártmányú automobilokról, hanem a korábbi és a későbbi évek, valamint napjaink eredményes autóipari tevékenységéről is kitűnő képet adnak a hatalmas tablók, a nagy értékű modellek.

Autóiparunk jövőjéről pedig a szocialista integráció nyomán kialakult együttműködés példái jeleznek alapvetően fontos tényeket. A KGST-országok között megvalósuló autóipari szakosítás lehetővé teszi, hogy Magyarország a személyautók gyártásába is mind aktívabban bekapcsolódjék. Ezek az alkatrészek, felszerelési cikkek, amelyek például a VAZ-program keretében már nagy sorozatban készülnek, ugyancsak bemutatásra kerültek ezen a kiállításon, amely természetesen méltó arányban tüntette fel a hazai autóbusz- és teherautógyártás múltját és mai modelljeit is.





Régi-régi emlékek... Csonka János munkásságát felidéző postaautó, a maga idejében ugyancsak híres, 1913-ban épített MÁG személykocsi 23 lóerős motorral, és a pesti utcák egyik nevezetes magyar gyártmányú taxi-típusának tökéletes, kicsinyített mása. Budapesten a meghívott vendégeknek Bálint Sándor, a Múzeum tudományos munkatársa, az autós gyűjtemény muzeológusa mutatta be a Magyar—Szovjet Kulturális Egyezmény keretében rendezendő moszkvai kiállítás érdekességeit, a falitablók dokumentációit és a méretarányos maketteket
(WAHR JÁNOS felvételei)



am híradó

ELSŐKÉNT
a főváros kerületei között, megalakult az FKBT XVII. kerületi bizottsága. A helyi állami és társadalmi szervek immár fél évtizede működnek együtt a kerületi Hazafias Népfronttal a közlekedési propaganda és a forgalombiztonság előmozdításáért. A kezdetet a Vezess Baleset Nélkül versenymozgalom megszervezése jelentette, amelyet a X. kerülettel közösen indítottak el. Két évvel ezelőtt az együttműködésre már társadalmi szerződést kötöttek, és megalakították a propaganda-egyeztető bizottságot. Tulajdonképpen ez a kezdettől fogva igen eredményesen tevékenykedő bizottság alapozta meg a kerületi KBT megalakulásának lehetőségét. Évről évre mind több közös rendezvény, mind több lelkes résztvevő igazolta ennek a „külön bizottságnak" létjogosultságát. Az FKBT XVII. kerületi Vezetősége természetesen a Fővárosi Közúti Balesetelhárítási Tanács egyetértésével és segítő támogatásával alakult meg. És az további törekvés, hogy a XVII. kerületiek példája nyomán mind több helyen, mind több kerületben jöjjenek létre ilyen bizottságok.

FORGALOMBIZTONSÁG '71
címmel adta ki a Volán Tröszt Forgalombiztonsági Osztálya az elmúlt évről összeállított közúti baleseti statisztikát. Az 1971. évi közúti balesetek növekedése ellenére kedvezően ítélhető meg a forgalombiztonsági szervek munkája. Az eredményt tükrözik azok az arányok, amelyek a közhasználatú autóközlekedés, a Volán és más intézmények közötti különbséget mutatják. A Volán-vállalatok „fajlagos" teherautó-baleseti adatai csupán egyharmadát jelentik az idegen teherautókénak. Autóbuszok vonatkozásában pedig még szembetűnőbb ez a különbség. A forgalombiztonsági szakemberek balesetmegelőzési munkáját tükrözi, hogy az év során 821 előadást, 163 Kresz-vetélkedőt, 829 filmvetítést tartottak, 600 alkalommal cserélték ki a szemléltető anyagokat, és közel 5000 röpgyűlést szerveztek.

POLSKI—FIAT-TALÁLKOZÓ
lesz a POL—MOT, a Mogürt, a Merkur és a Magyar Autóklub közös szervezésében Tihanyban június 25-én, vasárnap reggel 9 órakor. A résztvevők ügyességi versenyen próbálhatják ki kocsijukat. A férfiak két csoportban (1300 és 1500 kcm), a nők egy kategóriában indulhatnak. Díjtalan nevezés június 10-ig. A verseny alkalmával kiváló lengyel versenyzők mutatják be tudásukat. A POL—MOT szervizkocsijának szerelői kívánságra szívesen megvizsgálják a résztvevők Polski—Fiatjait. Az ügyességi verseny után a résztvevők díjkiosztással egybekötött fogadáson vesznek részt a rendezőség vendégeként. Akik már szombaton érkeznek, szállást kaphatnak a tihanyi szállóban, vagy a Motelben. Kétágyas szobákban, reggelivel, személyenként 85 Ft, egy főétkezés személyenként további 40 Ft, szállás teljes penzióval személyenként 165 Ft. Jelentkezni lehet június 10-ig az Autóklub Touring Osztályán (II., Römer Flóris u. 4/a.) személyesen vagy írásban.

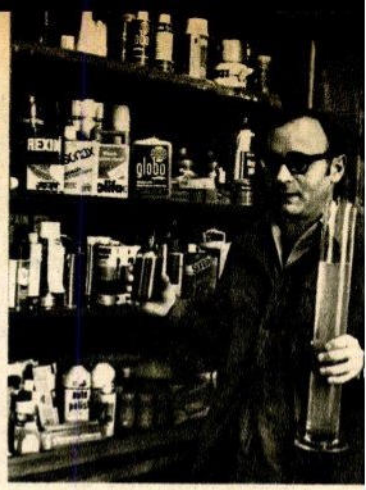
A „BUVÁTI" KOLLEKTÍVÁJA
nyerte a Hungária körúti autópálya déli Duna-hídja és forgalmi kapcsolatai kialakítására kiírt tervpályázatot. A Budapest gyorsforgalmi úthálózatának gerincét alkotó és az autópályákat összekötő Hungária körúti gyűrű az óbudai Flórián térről indul. A városi autópálya az Árpád-hídon, valamint a Hungária körutat érintő forgalmasabb csomópontokon át egészen a Soroksári út és a Gubacsi út kereszteződéséig, s innen továbbhaladva az autópálya-hídon — a Fehérvári utat, a Tétényi utat és a Bartók Béla utat érintve — az Osztyapenko-szobor után hagyja el a főváros határát. Budapest újabb Duna-hídja tehát nagy szerepet tölt majd be. A győztes terv hatnyílású, változó magasságú, feszített betonból készülő hídszerkezetével, újszerű kialakításával a főváros látványossága lesz.

A MODERN TURIZMUS
mindinkább igényli a korszerű eszközöket és módszereket. Előrejelzések szerint 1990-ben mégegyszer annyi turista utazgat majd a világban, mint most. A következő öt évben 4800 új szálloda nyílik. A svájci TIZ Hotel Data 2000 nevű vállalkozás számítógépek segítségével pillanatok alatt választ tud adni. Az IBM számítóközpont az igényeket összehasonlítja a betáplált kínálattal, és néhány másodpercen belül közli három, szóba jöhető szálloda nevét, címét. A szolgáltatás ára 10 svájci frank.

A FŐVÁROSI TANÁCS VB.
dönt a Rákóczi úti villamosközlekedés ügyében. A szakemberek között ugyanis élénk visszhangot váltott ki az a terv, hogy a Metró kelet-nyugati vonala második, a Deák tér és a Déli pályaudvar közötti szakaszának megnyitását követően megszűnik a Rákóczi úton a villamosforgalom. Sokan vélekednek úgy, hogy azután is bőven lennének utasai a felszíni közlekedés e hagyományos járműveinek; kár lenne tehát lemondani róluk. Mások viszont egyértelműen számúzni akarják őket. Főként azzal érvelnek, hogy ilyen módon rendkívüli mértékben javulna a gépjárművek forgalma. Számításokat végeznek tehát, hogy mekkora igénybevételre számíthatnak a villamosok a Rákóczi úton, indokolt-e azonnali kivonásuk a forgalomból. A különböző elképzeléseket, javaslatokat ezután vitára bocsátják.

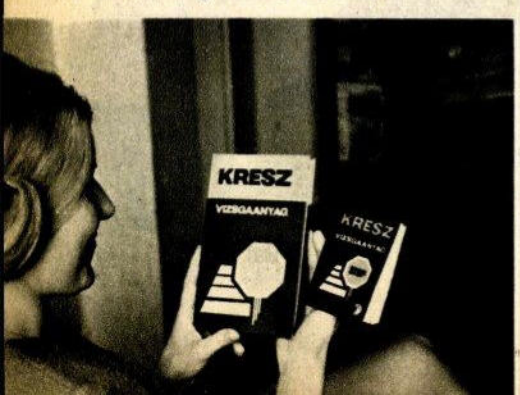
ÚTELZÁRÁS:
1. A rácalmás-kulcsi ök. úton a 0+800—2+840 km között június 20-ig. Terelőút: a 6. sz. fkl. úton. — 2. A karcag—kunmadarasi ök. úton a 0+000—0+400 km között június 15-ig. Terelőút: a karcagi Szivárvány út—Vasút utca—Gyarmati út vonalán és a továbbiakban kijelölt terelőúton. — 3. A velence—tatai úton a 0+350—1+870 km között augusztus 31-ig. Terelőút: a kápolnásnyéki bekötő úton a 0+350—1+110 km és a kápolnásnyék—pákozdi úton a 2+580—3+825 km között.





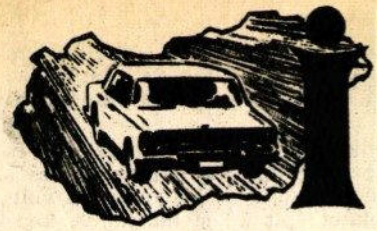
Egy fontos hazai új autóápolószer előállításának néhány fázisát és laboratóriumi próbáit volt alkalmunk tanulmányozni a Növényolajipari Kutatóintézetben. Az immár Unimix néven ismert és forgalomba hozott szer az autók mosás utáni öblítéséhez szinte nélkülözhetetlen. Nagy hígítású oldatával végzett utánöblítés (szivaccsal való áttörlés) ugyanis azt eredményezi, hogy az autó előzőleg tisztára mosott és az autósampontól alaposan leöblített felületét víztaszító és egyéb védőanyagokat tartalmazó jól tapadó vékony védőréteg vonja be. Ezt a felületet, valamint a korrózióra különösen érzékeny részeket (ajtóbelsők, illesztési hézagok stb.) a korrózióval szemben ellenállóvá teszi. Pontosabban: a karosszéria az eredeti ilyen védettségét a mosás, illetve az öblítés után ismét visszanyeri. Ugyanakkor az Unimix-szel való kezelés révén a felület víz- és portaszítóvá is válik. A vízkeménységet okozó sók nem száradnak rá a felületre, a vízcseppek a levegősugár hatására nyom nélkül legördülnek, s száradás után a karosszéria a korrózió ellen ismét védett és tökéletesen fényes lesz. Az Unimix autó-utánöblítőszert ma már néhány gyorsmosónkban eredményesen használják is. De vigyázzunk: még nem mindenütt! A képeken: Íme, az első laboratóriumi siker: a kémcsőbe öntött szer már nyom nélkül, tökéletesen lepereg az üveg faláról. Horváth István vegyészmérnök pedig bemutatja, hogy elég néhány cseppet önteni az Unimixből az utánöblítő vízbe ahhoz, hogy a karosszériának a korrózió ellen további védelmet nyújtson.

Igazán jó gondolat volt a Műszaki Kiadótól, hogy a Kresz-vizsgaanyag negyedik, javított kiadását — amely már a legújabb módosításokat is magába foglalja — 12×8 cm-es méretben, hajlékony műanyag-kötésben, tehát könnyen kezelhető zsebkönyvként is forgalomba hozta. Így az autósok—motorosok „bibliája" mindig kéznél lehet...



ZSIGULI VÉDNÖKSÉGVÁLLALÁSI MOZGALOM

A Zsiguli (Lada) kocsik minőségéért — amit a svájci és az olasz szaklapok is egyértelműen jónak mondanak — védnökséget vállalt a Volgai Autógyár Komszomolja. Ez tudomására jutott az AFIT IV. sz. Autójavító Vállalat KISZ-fiataljainak, és — a minden Zsiguli-tulajdonost közelről érintő gondon segíteni kívánva —, mivel ez a Vállalat a típus egyik fő gazdája a karbantartást illetően, ők a márka karbantartása, valamint javítása felett vállaltak védnökséget. Ugyanakkor „Felhívás"-ban kérték fel csatlakozásra a Zsiguli gyártásával és karbantartásával kapcsolatban álló vállalatok KISZ-eseit.
Az AFIT-hoz tartozó vállalatok közül elsőként a debreceni AFIT XIII. sz. Autójavító Vállalat KISZ-esei jelentették be csatlakozásukat a Zsiguli Védnökségvállalási Mozgalomhoz. Erre az aktusra egy igen rangos ünnepségen, a Minisztertanács és a SZOT Vándorzászlójának átadási ünnepségén Debrecenben került sor.
Korábban a Budapesti és a Hajdú-Bihar megyei KISZ-bizottság részéről kapott a kezdeményezés olyan támogatást, amely a karbantartási helyzet jelenlegi nehézségeit ismerve, megnyugvással töltheti el a Zsigulik tulajdonosait.
Az AFIT IV. sz. Autójavító Vállalatnál karbantartott Zsiguli-kocsik tulajdonosai részére június hónapban a vállalat vezetősége a helyi KISZ-vezetőséggel közösen Ügyfél-ankétot szervez, ahol a vállalat főmérnöke fog válaszolni az ügyfelek kérdésére.
Jó érzéssel tölt el az a tudat, hogy szakmai gondjaink enyhítésére ilyen jelentős társadalmi kezdeményezés alakult ki.



smerd meg hazádat!

Idegenvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

51

Mielőtt tovább haladnánk hős városunkból, tegyünk még egy rövid, mindössze 11 km-es kirándulást. Az egri vár alatt összefutó három út torkolatánál forduljunk jobbra. A vasúti kereszteződést elhagyva, a Noszvaj *irányába jelző táblánál forduljunk le. Az út keskeny, portalanított, szerpentin jellegű, csekély forgalma miatt azonban csak ritkán kell félkerékkel az úttestről letérnünk. A 6-os km-kő után — pontosan a Mávaut-megállóval szemben — kemény burkolatú, jó minőségű erdei út vezet a 3 km távolságra fekvő majorhoz. Erre az útszakaszra történő behajtáskor külön engedély nem szükséges.*

Az épületeknél álljunk meg és tegyünk 20—30 perces sétát. Az épületektől jobbra jól kitaposott ösvényen haladva két szép forrást — a Lajos- és a Király-forrást — érintve vezet utunk az almáskert mellett. Mintegy 300 m megtétele után a tőle jobbra fekvő hegyoldal sziklái hoz kapaszkodjunk fel. Itt sorakoznak egymás mellett azok a süveg, illetve kúp alakú sziklák, melyek testében mind ez ideig kellően és egyértelműen nem tisztázott, ún. kaptárfülkéket találunk. Ejtsünk néhány szót e rejtélyes kőbe vájt fülkékről, hisz érdekességük országszerte páratlan.

Hazánkban mindössze két helyen találhatunk — típusukban és elhelyezésükben azonban különböző — ilyen fülkéket: a Bükk alján (Noszvajtól egészen Kács községig) kiemelkedően szép példányait láthatjuk a szomolyai vásártetőn és Cserépváralja mellett (1. kép), *Budapest határában pedig Pomázon a Holdvilág árokban, valamint az érdi fülkés sziklákban. A Bükk alján 44 kősziklán összesen 315 fülkét tartanak számon, de a jelenleg is folyó kutatások ezt a számot valószínűleg még tovább növelik. A riolittufa-sziklába vájt fülkék hossza 70—80, szélessége 30—35, mélysége pedig 20—25 cm. Az eddigi kutatások megállapították, hogy ezek a kőfülkék a XI. században már léteztek, s használatuk a XIV. században szűnt meg. Rendeltetésüket illetően jelenleg is több feltevés van. A kutatók többsége e fülkéket kora középkori méhészetünk emlékei közé sorolja. Készítésüket sokan a honfoglalásunkhoz csatlakozott kabar törzsek leszármazottainak tulajdonítják, akik őseinket megismertették a gyümölcstermeléssel. Sokan úgy vélik, hogy az itt lakó törzsek halottaik hamvvedreit helyezték el a szabálytalanul és különböző magasságba bevájt mélyedésekben. A rejtély tehát tovább tart: kik és milyen célból építették, illetve hasznosították a titokzatos kőfülkéket. Erre utalnak egyébként a nép ajkán született elnevezések is: ördögtorony, vakablakok, püspökkő stb.*

Utunk vezessen tovább Sikfőkútra. *A völgyben turistaház, a foglalt forrásnál kétmedencés tó és körülötte tisztások, víkendházak várják a pihenni vágyókat.*

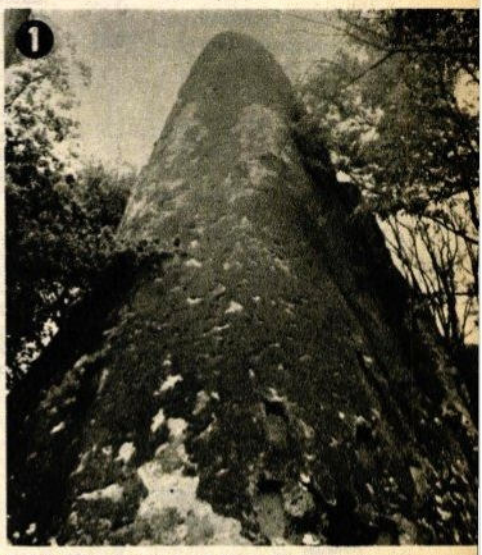
Érdeklődésre tarthatnak számot a másfél km távolságra fekvő Noszvajon *a XVIII. században a francia származású De la Motta márki által építtetett (ma OKISZ-üdülőként használt) barokk kastélyban* (2. kép) *az előcsarnokot és az oldalfalakat díszítő freskók.* (3. kép).

Miskolc *legkönnyebben és legegyszerűbben a 3-as számú műúton érhető el. Sokan azonban szívesen veszik helyette igénybe a szép tájakon futó Kerecsend—Eger—Répáshuta—Lillafüred útvonalat, mert ez az útszakasz csak 7,7 km-rel hosszabb. Télen, hófúvások idején, vagy esős, csúszós időben természetesen a 3-as főútvonalon közlekedjünk, mert ilyenkor az út veszélyes, a vezetés különösen nagy figyelmet igényel. A 25-ös műút Eger utáni szakaszából Felsőtárkánynál ágazik ki az a számozatlan útvonal, mely a Bükkhegységet szeli ketté. Kissé hasonlít a Mátrán átvezető Gyöngyös—Mátrafüred—Parád útvonalhoz. Ha minőségileg ugyan nem is, de szépségével és főleg változatosságával méltán versenyezhet a mátrai útszakasszal. Az út mindvégig hegyvidéki jellegű, több mint száz kanyarral, merész emelkedőkkel és buktatókkal. A táj szépsége és „vadsága" teszi romantikussá utazásunkat. Sok kedves tisztás, jó kilátás és pihenő várja a turistákat, de az útvonal nevezetességeinek részletes ismertetésére Lillafürednél kerítünk sort.*

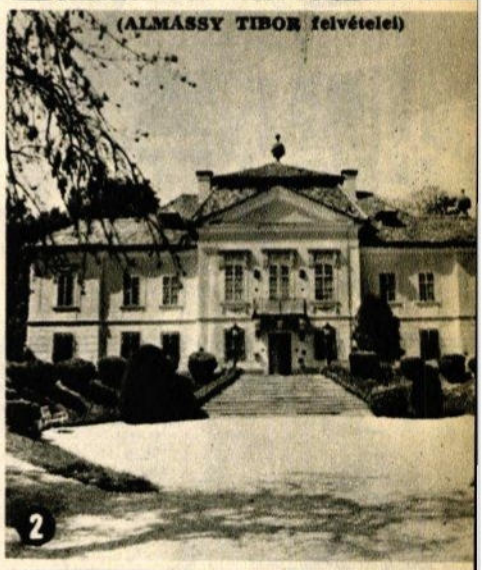
Kerecsendnél térünk le a 3-as számú főútvonalról. Az éles kanyart megszüntető új vonalvezetésű szakaszon robogjunk Miskolc felé.

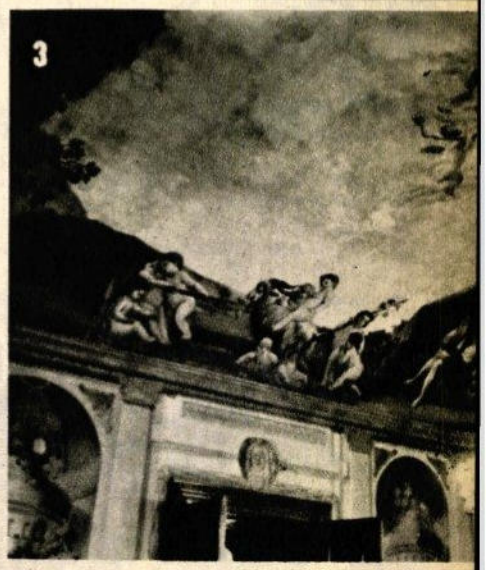
Füzesabonynál a jobbra kiágazó 33-as műút Hortobágy érintésével vezet Debrecenbe. A 33-as út minősége megfelelő, jól karbantartott. Mivel viszonylag kevés települést érint és forgalma is csekély, azért a fővárosból a Hortobágyra vagy Debrecenbe utazóknak ezt az útvonalat javasoljuk. Annál is inkább, mert a 4-es főútvonalat jelenleg nagyon sok szakaszon javítják, korszerűsítik. Így ugyan néhány kilométerrel többet kell megtennünk, de több mint félórát nyerünk, — ha nem számítjuk a vasúti sorompóknál (pl. Cegléd bercel) esetleg várakozással eltöltendő időt.

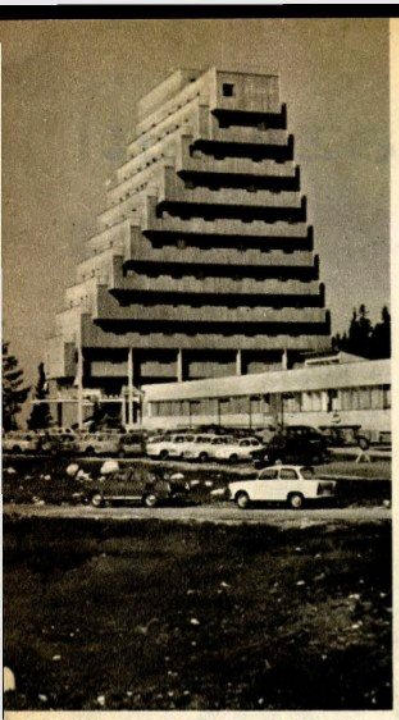
(Folytatjuk)



(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



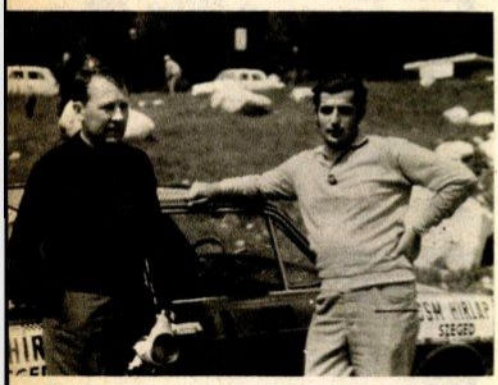




TÁTRA–BALATON rallye

Rajt a Csorba-tónál, a Panoráma szálloda előtt — Cél: Balatonfüred, Marina szálló





A verseny abszolút győztese, a Lakos/Zelman kettős, a kiválóan teljesített tátrai ügyességi után

(KOLLÁNYI GYULA felvételei)

Még jobban megismerni egymás életét. Ezzel a kívánsággal jöttek össze május 17-én a tátrai Csorba-tónál magyar és szlovák újságírók. Persze, az ismerkedés mellett azért eleget kellett tenni egy rallye keretében különböző feladatoknak is.

A Szlovákiai Újságírók Szövetsége mellett működő Újságírók Autóklubja és a Pravda Sajtókombinát, valamint az Interpress Autóklub Magyar Tagozata és a Vue Touristique Kiadóvállalat vezetőségének nagyon jó gondolata volt, amikor elhatározta, hogy szorosabb kapcsolatot épít ki egymással. A kapcsolatbővítésnek az egyik lehetősége a most megrendezett rallye volt, amelyen 32 szlovák és 32 magyar páros jelentkezését fogadták el. A feltétel csupán annyi volt, hogy a kocsiban ülő két résztvevő közül az egyiknek újságíró-igazolvánnyal kell rendelkeznie.

A résztvevőknek szerdán, 17-én délután kellett jelentkezni a Csorba-tónál, ahol tájékoztatták valamennyiüket a feladatokról. Ezután egy valóban nagyszerű fogadás következett, ahol sok alkalom adódott az ismerkedésre és kölcsönösen a gondolatok kicserélésére. Néhány szerkesztőség konkrét megállapodást is kötött egymással. Másnap reggel műszaki gépátvétel, majd ügyességi verseny volt a program. Itt adódott az első probléma, mert nyilván pontatlan fordítás miatt másképp értelmeztek dolgokat a magyar és másképp a szlovák versenyzők. Végül is a nemzetközi zsűrinek kellett salamoni döntéseket hoznia.

Pénteken reggel 6 órakor vágott neki az első kocsi a csaknem 500 kilométeres távnak, majd 2—2 percenként a többiek. Mindenki reménykedett, hogy az előző napi nagy felhőszakadás után a verseny már derült, szép időben zajlik le. Nem így történt. Az első meglepetés nem sokkal a rajt után érte a résztvevőket: egy hidat mosott el az előző napi nagy eső, és így csak kerülő úton folytatták útjukat. Poprád—Roznava—Rimavska Sobota—Lucenec Sloveské Dormoty, majd a magyar határ következett. Balassagyarmat—Vác—Budapest—Gárdony—Székesfehérvár—Veszprém—Csopak — Balatonfüred voltak a további állomások. Közben szlovák területen még egy ügyességi, majd Vácott és a célban ismét ügyességi verseny nehezítette a versenyzők feladatait, illetve könnyítette az értékelők munkáját.

Megnehezítette a versenyzést a Várpalotától Balatonfüredig tartó, fákat pusztító, óriási erejű vihar, ami azonban szerencsére semmi nagyobb zökkenőt nem okozott. Végül is 55 gépkocsit hozott célba vezetője, és a szombati késő estébe nyúló, vidám hangulatú díjkiosztón nemcsak a rallye győztesei és helyezettjei vették át díjaikat, hanem külön tiszteletdíjban részesültek a versenyről készült legjobb fotók, valamint írások is.

Jó kezdeményezés volt ez az autós—újságírói vetélkedő. Akik ezen rajthoz álltak, bizonyára ott lesznek a következőn is, amely jövőre a Balatonnál rajtol és majd a Magas-Tátrában ér célba.

Nádor István

EREDMÉNYEK. 600 KCM: 1. **Vida/Simay** (Trabant) — 2. **Veisz/Csiszka** (Trabant) — 3. **Hadnagy/Baranyai** (F 500) — 4. **Vyzinkar/Fiala,** CS (Trabant) — 5. **Pánics/Lázár** (Trabant) — 6. **Bártfai/Siklósi** (Honda 600) — 7. **Kölcsényi/Lendér** (Steyr Puch) — 8. **Groszova/Groszova,** CS (Honda 600) — 9. **Molnár/Horváth,** CS (F 500) — 10. **Baló/Baló** (Trabant) — 10. **Dr. Rákos/dr. Széli** (F 500); — **1000 KCM:** 1. **Lakos/Zelman** (F 850 Coupé) — 2. **Falus/Klink** (Austin) — 3. **Horváth/Horváth,** CS (Skoda 100) — 4. **Baróti/Szabóki** (F 850) — 5. **Belicka/Balla,** CS (Skoda 1000) — 6. **Zeleny/Ing. Ciengros,** CS (Skoda 1000) — 7. **Guldan/Karmanova,** CS (F 850) — 8. **Spácil/Michal,** CS (Skoda 100) — 9. **Tar/Boda** (F 850) — 10. **Szabó/Tóth** (Skoda 100) — 11. **Bohanek/Baróti** (F 850) — 12. **Dr. Piovarci/Piovarciova,** CS (Skoda 100) — 13. **Simon/Simon** (Wartburg) — 14. **Polgár/Boda** (Skoda 100) — 15. **Bachan/Bachanova,** CS (Skoda 100) — 16. **Dr. Janovsky/Kubis,** CS (Skoda 1000) — 17. **Desiatnik/Laputka,** CS (F 850) — 18. **Keserű/Keserű** (Wartburg) — 19. **Dr. Kozeth/dr. Kozeth** (Wartburg) — 20. **Pápai/dr. Faragó** (Skoda 1000); — **1150 KCM:** 1. **Goldberger/Szabó,** CS (Skoda 1000) — 2. **Schätzel/Ertl,** CS (Skoda 1100) — 3. **Ing. Kissik/Józa,** CS (Skoda 1100) — 4. **Jedlička/Hollós,** CS (Skoda 110 L) — 5. **Lauer/Tesař,** CS (Skoda 1100) — 6. **Vyskocil/Vyskocilová,** CS (Citroën GS) — 7. **Moucha/Moucha,** CS (Skoda 110); — **1300 KCM:** 1. **Bánkuti/Bokodi** — 2. **Szatmáry/Molnár** — 3. **Dr. Antalffy/dr. Tandari** — 4. **Ing. Pokorny/Ing. Pocházky,** CS — 5. **Ing. Mlana/Brychteva,** CS — 6. **Brysca/Mlsnova,** CS — 7. **Novotta/Novotta** — 8. **Amriová/Kosival,** CS — 9. **Dambózel/Demény** (mind Zsiguli) — 10. **Jánosi/Vonnák** (VW 1200) — 11. **Gyárfás/Gyárfás** (Zsiguli); — **1300 KCM FÖLÖTT:** 1. **Herda/Hreke,** CS (Moszkvics) — 2. **Mares/Rajeczky,** CS (Saab 99) — 3. **Oláh/Schmidt** (F 125 P) — 4. **Lónyai/Lónyai** (R—16) — 5. **Szabó/Szabó** (Moszkvics).

ABSZOLUT SORREND: 1. **Lakos/Zelman** — 2. **Falus/Klink** — 3. **Goldberger/Szabó.**

CSAPATVERSENY: 1. **Stop,** CS — 2. **ČS TV,** CS — 3. **M. 3. csapat** (Pánics/Lázár, Bánkuti/Bokodi, dr. Antalffy/dr. Tandari).

A balatonfüredi ügyességin lett kategóriagyőztes a Vida/Simai páros



Dobsinánál és Vácott...







Emlékezés...

Meglepően sok — és közöttük számos meghatóan érdekes — levelet kaptunk nemrég feladott rejtvényünkre. Egy autóveteránt mutattunk be, illetve egy régi-régi autó motorterének jellegzetes — de valóban kissé már modernizált — részletét. Még azt is hozzáfűztük, hogy olyan típusról van szó, amilyent fiatal olvasóink nálunk ma alig-alig látnak, de az idősebb autósok még bizonyára nem felejtették el...

Meglepődtünk azon is, hogy erre a rejtvényünkre milyen sokan küldtek be megfejtést a szomszédos országokban élő AM-olvasók közül is. Nemcsak jó megfejtéseket, hanem emlékeiket felidéző olvasmányos válaszokat.

Bizony, az öreg Tatrát nem könnyen felejtik, akik valaha is jártak vele. Dicsérően említik azok is, akik az osztrák Alpok útjain vagy a Magas-Tátra meredekjein próbálták ki annak idején, hogy mit tud ez a dohogó, fáradhatatlan jószág.

Ismételten megköszönjük — többnyire koros — olvasóinknak, hogy ilyen lelkesen ragadtak tollat, amikor felidéztük a „Bádogtacskót", és mindjárt közöljük is az egyik levélíró sorait:

Kedves AM Szerkesztősége!

Lapjuknak régi olvasója vagyok, mindig jól esik, ha a sok modern és korszerű mellett régit is találok az újságban. Az idei 7-es számú lapjukban közölt „Találja ki..." fényképük mellett azt kérdezték, hogy melyik ország melyik jellegzetes autóveteránja az.

A csehszlovák Tatra-gyárnak egyik típusáról való a fénykép. Megtévesztő azonban a gyújtás, ugyanis akár az 1924—1925-ben kibocsátott 11-es típust nézzük — amely csak kétkerékfékes volt —, akár az 1926-ban kihozott 12-es típust — amely négykerékfékes —, mindkettőt Bosch mágnesgyújtással látták el. A kéthengereseken egyáltalán nem tudok akkumulátoros gyújtásról, tehát osztófej és trafó nem volt azokon. Azt a kocsit, amelyet a fényképen láttunk, már biztosan átalakították.

Engedjék meg, hogy én levelemhez egy fényképet is küldjek ezen kéthengeres veteránról, ugyanis 1926. augusztusától egy ilyen kéthengeres motorral hajtott 12 személyes autóbusszal jártam a határon át Csehszlovákia és Magyarország között. Elég gyakran megfordultam vele Miskolcon is, nagy feltűnést keltve.

Jártam Budapesten is a Losonc—Salgótarján —Vác vonalon keresztül és bizony, ahol csak megálltam, a kíváncsiskodók azonnal körülvették, hogy milyen motor viheti az elég terjedelmes kasznit.

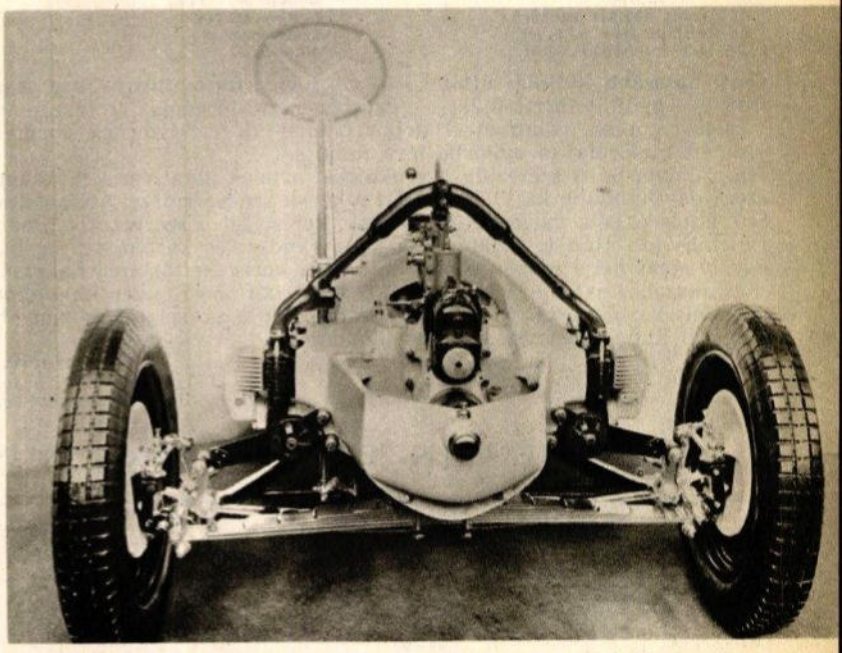
A 24 lóerős Tatra-motorral elég sokszor megjártam a Dobsinai Cseppkőbarlangot, de voltam vele többször a Tátrában, a Lomnicon, a Csorba-tón, végigjárva az egész környéket.

Csehszlovákiában nemcsak ilyen kis buszokat, hanem 1, sőt 1,5 tonnás teherkocsikat is vidáman hajtottak ugyanilyen motorok, persze azok nem 80—100 km-es sebességgel, hanem csak 40—50-nel gurultak, de mi mindig eljutottunk oda, ahová indultunk.

Ne vegyék csupán időtöltésnek e levelem, mert jólesik emlékezni egy ilyen veteránra... A képen a három kocsi közül az első egy 1924—25-ben kibocsátott Praga, a középső a kéthengeres Tatra—11, a harmadik pedig a jól ismert, híres Ford „T", amelynek ugyan csak két sebessége volt, de azt a kuplunggal automatikusan lehetett váltani.

Üdvözlettel egy nyugdíjas veterán, aki már 67 éves.

Czene Béla
Miskolc, II., Hejő út 11.



A Czene Béla által küldött, 1926-ban készült felvétel mellé saját archívumunkból is kiválasztottunk kettőt: korabeli kiállítási képet a Tatra eredeti mágnesgyújtásos motorjáról és egy régi mátrai hegyiverseny rajtját, ahol az előtérben három „bádogtacskó" is látható



AUTÓSOKNAK

UTICSOMAG ZSIGULIKHOZ

A nyár közeledtével egyre több Zsiguli-tulajdonos tervezget hazai és külföldi autóstúrákat. Kevesen gondolnak azonban arra, hogy az új kocsival a sok személyi használati tárgy mellett a legszükségesebb tartalék-alkatrészeket is magukkal vigyék. Ez egyrészt azzal is magyarázható, hogy kevés az olyan kézikönyv, amely megmondja, hogy az autósnak az egyes típusokhoz milyen tartalék-alkatrészeket illik minden esetben magával vinni. Pedig ha figyelemmel összeállítják, illetve megvásárolják a tartalék-alkatrészeket, akkor bizonyos kisebb hibákat, amelyek útközben előadódhatnak, az autósok maguk is elháríthatnak. Az előre megvásárolt tartalék-alkatrészek különösen külföldön nyújtanak nagy segítséget, ahol kevés a valutánk — és igencsak drága a javítás.

Szeretném megkönnyíteni a túrára készülő Zsiguli-tulajdonosok gondját azzal, hogy összeállítottam azoknak a tartalék-alkatrészeknek a jegyzékét, amelyeket attól függően célszerű megvásárolni, hogy itthon vagy külföldön túrázunk.

IZZÓK:

1 db fényszóró-izzó 20/45 W, 12 V
1 db városi izzó 21/2 W, 12 V
1 db féklámpa izzó 21/5 W, 12 V
1 db oldalvil. izzó 4 W, 12 V
1 db hátsóvil. izzó 21 W, 12 V
1 db rendszám-izzó 5 W, 12 V

EGYÉB VILL. CIKKEK:

1 db gyertyapipa
1 db ékszíj 10×944 méretű
1 db kondenzátor 0,25 μF
1 készlet megszakító-pár

BIZTOSITOK:

3 db 15 A
5 db 8 A

GYÚJTÓGYERTYÁK:

4 db hosszúmenetes M14-es az alábbi típusokból:
Marelli CW 240LP, CW 7LP
Beru 175/14/3A
Bosch W 175T30
Lodge HLNY
Champion N4
A7.5 Bc

Csak hosszabb külföldi úthoz: 1—1 db hengerfejtömítés — nagyfeszültségű trafó — gyújtáselosztó-fedél — gyújtáselosztó-forgórész (rotor) — olajnyomásjelző gomba, valamint: 1 doboz fékolaj (a rendszernek megfelelő) és 1 doboz motorolaj (a motorba levő minőségű).

Ha azonban be is szereztük a szükséges tartalék-alkatrészeket, akkor is célszerű egy hosszabb külföldi út előtt a kocsit szakszervizzel átvizsgáltatni.

Sok autós csak a garanciális idő alatt keresi fel a szervizeket. Pedig a garanciális idő után is szükséges a kocsi rendszeres karbantartása, hiszen ha egy hibát a kellő időben elháríthatnak, a kocsi élettartama nagymértékben meghosszabbítható. A viszonylag kevés pénzért 5—10 ezer km-enként elvégeztetett karbantartás a későbbiek során sok bosszúságtól és nagyobb költségektől kíméli meg az autó tulajdonosát.

Sándorovits Miklós
okl. közl. üzemmérnök,
AFIT-szerviz, Székesfehérvár

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR MÁJUS 29-ÉN

MOSZKVICS	28 226
POLSKI-FIAT-1300	8 241
POLSKI-FIAT-1500	3 053
SKODA	29 102
SKODA Sport Coupé	42
TRABANT Limousine	39 912
TRABANT Kombi	5 079
TRABANT Hycomat	732
VOLGA	797
WARTBURG Limousine	17 888
WARTBURG de Luxe	14 186
WARTBURG de Luxe tolótetős	217
WARTBURG Tourist	1 900
ZAPOROZSEC	4 547
ZSIGULI (Budapest)	11 083
ZSIGULI (Debrecen)	6 978

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

JÚNIUS 11.
Baja
Békéscsaba
Bugac
Debrecen
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pécs
Siófok
Szeged
Szombathely
Tata
Veszprém
Zalaegerszeg

JÚN. 12., hétfő
Dabas

JÚN. 14., szerda
Szentlőrinc

JÚNIUS 18.
Barcs
Csongrád
Debrecen
Dunaújváros
Miskolc
Mohács
Nyíregyháza
Orosháza
Szászvár
Szeged
Szolnok
Tatabánya

JÚNIUS 25.
Debrecen
Érd
Kecskemét
Komárom
Miskolc
Nyíregyháza
Siófok
Szarvas
Szeged
Zalaszentgrót

JÚN. 29., csütört.
Eger

KÜLFÖLDI BENZIN- ÉS OLAJÁRAK

Külföldi útra készülő olvasóink kívánságára közöljük ezt az összeállítást az európai országok jelenlegi benzin- és motorolajárairól

ORSZÁG NEVE	NORMÁLBENZIN OKTÁNSZÁM	NORMÁLBENZIN ÁR	SUPERBENZIN OKTÁNSZÁM	SUPERBENZIN ÁR	MOTOROLAJ ÁR	PÉNZNEM
ANGLIA	91—94 95—96	33,00 33,50	98—99 100—102	35,00 35,50	16—19 (fél liter)	Penny
AUSZTRIA	87—90	3,60	97—99	4,10	15—45	Schilling
BELGIUM	90—94	9,00	98—100	9,75	38—60	Belga frank
BULGÁRIA	78	0,20	98	0,25	1,20—1,50	Leva
CSEHSZLOVÁKIA	80	2,10	90	2,40	6—15	Korona
DÁNIA	93—95	1,38	99	1,43	5,50—7,50	Dán korona
FINNORSZÁG	91—93	0,73	98—100	0,77	3,50—4,50	Finn márka
FRANCIAORSZÁG	92	1,15	98—99	1,25	12,50—16 (2 liter)	Fr. frank
GÖRÖGORSZÁG	84—86	6,00—6,20	96—98	7—7,25	14—28	Drachma
HOLLANDIA	90—93	0,69—0,70	98—100	0,72—0,74	2,25—4,10	H. forint
JUGOSZLÁVIA	86—88	1,80	98—100	2,00	8,00—10,00	Dinár
LENGYELORSZÁG	78	5,00	98	6,50	8,40—25,00	Zloty
NDK	76—88 keverék benzin	1,40 1,50	88	1,75	2,75 Spec. 3,00 Hyzet	Márka
NSZK	91—94	0,68-tól	98—100	0,71	3,75—7,00	DM
NORVÉGIA	91	1,47	98—100	1,54	6,50—8,00	Norv. kor.
OLASZORSZÁG	84—88	152,00	98—100	162,00	610—1200	Líra
PORTUGÁLIA	85—86	5,70	95—96	6,70	17—27	Escudo
ROMÁNIA	88	2,07	98	2,30 Spec. 2,50	7,60—21,60	Lei
SPANYOLORSZÁG	85—86	10,50	96—98	12,50 13,50	32,00—44,00	Peseta
SVÁJC	89—94	0,65—0,67	98—100	0,69—0,71	3,50—4,50	Svájci frank
SVÉDORSZÁG	95	1,00	99—100	1,04	3,50—5,50	Svéd korona
SZOVJETUNIO	72—76	0,08	93	0,10	0,34	Rubel
TÖRÖKORSZÁG	80—85	1,53—1,69	94—95	2—2,17	3,00—7,50	Török líra

LIENER GYÖRGY,
ALMÁSSY TIBOR:



BUDAPESTI

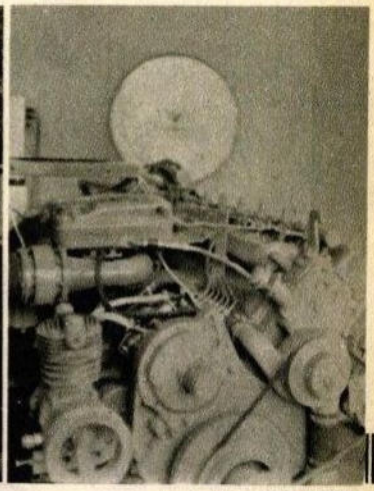
Beszámolónkat jó hírrel kezdhetjük: az Ikarus 190-es típusa — amelyet az AM 5-ös számában részletesen ismertettünk és a 9-es szám címoldalán is bemutattunk — elnyerte Budapest Főváros Nagydíját!
Ugyancsak Nagydíjat érdemelt ki az 1972-es BNV-n az a Rába—MAN forgattyúház, amelyet a Csepel Vas- és Acélöntöde állít elő és díjazták még a Csepel Autógyár D—564 típusú univerzális tehergépkocsiját, valamint a Budapesti Jármű Szövetkezet nyerges bútorszállítóját.



NEMZETKÖZI

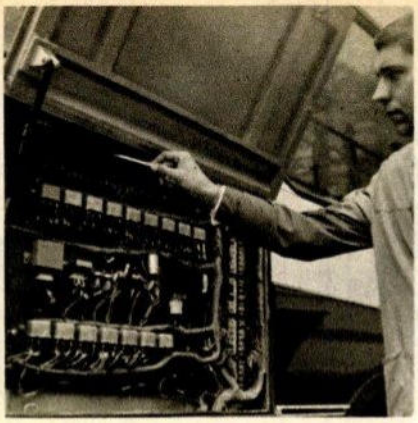
Járműiparunk kétségtelenül jól szerepelt ezen a nagy nemzetközi szemlén, ahol mindössze tizenkét gyártmány kaphatott most „Nagydíj" feliratú serleget...
Úgy láttuk, hogy autóiparunk minden darabja, az ismertebb Ikarus, Csepel és Rába emblémás típusok mellett is sikert aratott. Márpedig nem kevés gyártmányát állította itt ki a népgazdaság motorizációt szolgáló ágazata. Közöttük mind több olyan egységet, amely azt is bizonyítja, hogy széles körűen valósítjuk meg a tervezett nemzetközi együttműködést.



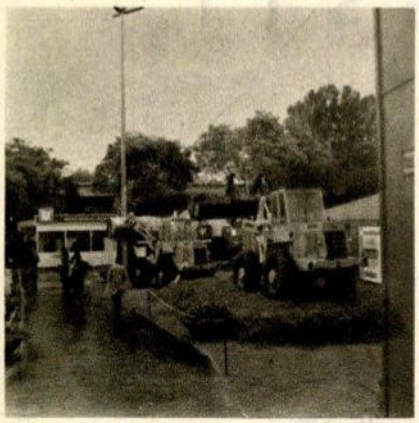


VÁSÁR '72

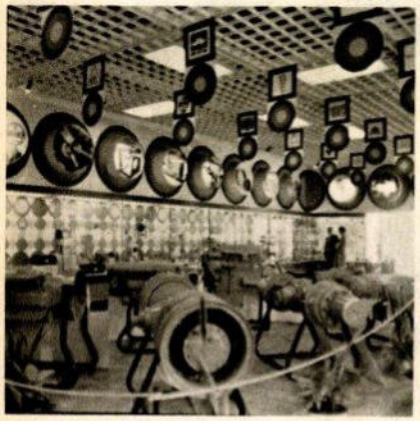


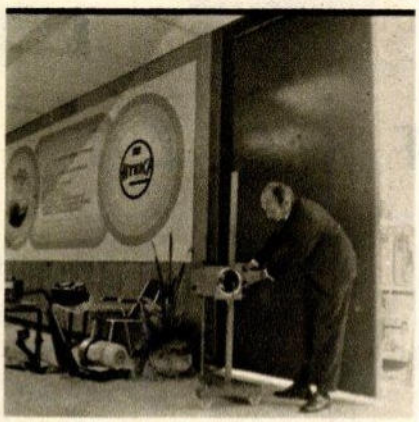






Akik az „Autó- és traktoripar" feliratú pavilonban, illetve annak környékén szemlélődtek, bepillanthattak az új buszok motorterébe, megismerhették a süllyesztett, könnyen elérhető elektromos csatlakozókat, és az új közlekedési táblákat is. Korszerű traktorok, járműiparunk fődarab-gyártmányai — például hátsóhidak, motorok —, valamint a KGM 14 szakkiállításán bemutatkozó vállalatok, kisipari szövetkezetek és más cégek különleges műszerei, vizsgálóberendezései, szerkezeti elemei vonták magukra a figyelmet a mutatósan rendezett kiállításokon









Feltételezzük, hogy Olvasóink közül igen sokan látták mindazt, amiről itt most igyekszünk képet adni. És akik jártak ezen a Vásáron, ahol 41 ország kiállítói zsúfolásig töltötték be a 260 ezer négyzetméteres területet, azok tudják, hogy még a szakmai érdekességeknek is csupán töredéke juthat lapunk oldalaira.

A mi válogatásunknál irányelvnek tekintettük, hogy legalább a BNV jellege, hangulata tükröződjék ebben az összeállításban, annál is inkább, mert a jövő évben már nem a Városliget ad helyet ennek a hagyományos, óriási nemzetközi kirakatnak.

Arra sincsen mód, hogy akár csak a hazai járműipar fontosabb gyártmányait hiánytalanul felsoroljuk, mint ahogy a külföldi autógyárak személygépkocsijai közül is csupán azokat említhetjük, amelyeknek itteni szereplése különösebb jelentőséget kapott.

Ismert tény, jó gyakorlat, hogy az ilyen Vásárokon sok új kereskedelmi kapcsolat, sok hasznos kezdeményezés és sok jó gondolat születik. A nemzetközi gazdasági együttműködések bővülése fokozza a Nemzetközi Vásárok jelentőségét, és ezek az ipari, valamint kereskedelmi kapcsolatok a mi szakmánk területén is hoztak olyan eredményeket, amelyeket éppen az ilyen kiállítások tudnak jól szemléltetni.

Akik például most elsétáltak az *Ikarus*-buszok sorfala előtt, látták ott a svéd *Scania*, az osztrák *Steyr* cégekkel megvalósult kooperációra utaló járműveket, hallottak *Ikarus—Volvo* gyártmányokról, ismerik a *MAN*-licencre alapozott *Rába*-motorokat, a lengyel és jugoszláv fülkével is forgalomba kerülő *Csepeleket*.

Évről évre bővülnek az ilyen vonatkozásban említhető példák, nem is beszélve azokról a magyar alkatrészekről, szerelvényekről, amelyek már napról napra Togliattiban, az új autóvárosban kerülnek beépítésre a VAZ-kocsik százaiba.

Olyan autókba kerülnek, amelyekből éppen ennek az együttműködésnek eredményeként évről évre több ezer juthat autóra váró magyar családokhoz.

És nem csupán a már említett autóbuszokra, nem csupán a VAZ-programra terjed ki ez a kooperáció. Nemcsak a Magyarországon gyártott autózárak, ajtó- és ablakszerkezetek, komplett mérőműszerek, autóvillamossági berendezések kerülnek ma külföldön előállított járművekbe. Sokféle más termék exportjával is bekapcsolódunk a világ autóiparába, mint ahogy kapcsolataink is sokoldalúbbakká váltak már.

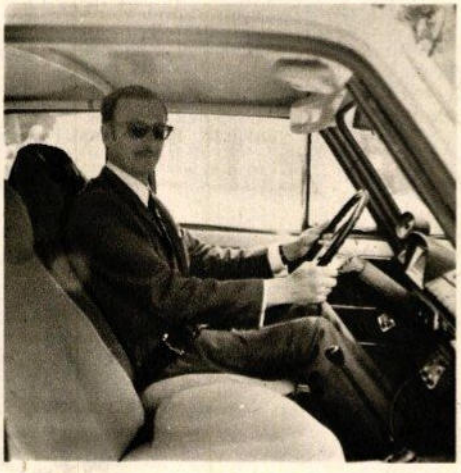
Arról pedig, hogy a jövőben milyen vonalon és milyen nívón lehet esetleg kiterjeszteni részvételünket ebben a felelősségteljes munkában, ugyancsak sok mindent jelez egy ilyen Vásár, egy ilyen nemzetközi árubemutató.

Mindegy, hogy Zsiguli, Lada vagy Szovjet Fiat néven keresték ezt a kombit, tény, hogy a Vásár egyik legnépszerűbb autója volt a VAZ—2102. Az új Volgai Autógyárban már a múlt év vége felé szalagra került ez a modell, amely Magyarországon most először volt látható. Rakodótere a hátsó üléssor lehajtásával 630 + 570, vagyis összesen 1200 dm³. (Arról, hogy miben tér el még a VAZ–2101-es Limousine-kiviteltől, lapunk 5-ös számában már írtunk)









Az Avtoexport kiállításán nem egyedül a Lada-Kombi volt érdekes. Itt láthattuk a Zaporozsec, vagyis a ZAZ—966 típus korábbitól eltérő, párnázott, sötét bevonatú műszerfalát, a fotelszerű üléseket pedig a múlt évi Tour d'Europe rallye-n kategóriagyőztes Lada kocsiban lehetett fényképezni. Ez a külön tanulmányt érdemlő, anatómiailag helyesen formázott sportülés is elősegítette a versenyzők győzelmét. Ugyancsak itt volt az a soklámpás Moszkvics, amely ezen a nagy európai túraversenyen a győztes csapat tagjaként vett részt. Mindezeket csak a vásárnyitás előtti időben lehetett fotózni, különben mindig embergyűrű övezte a kocsikat





Még csak néhány órája volt nyitva az idei BNV, amikor a Vásáron szerzett első élményeiről így írt a népszerű Hétfői Hírek riportere: *„Autók, autók, autók! A szocialista országokból és a világ tulsó feléből. Kis «bogarak» és mozdony nagyságú luxuskocsik."*

Hát bizony, valóban sok — évről évre több — autót juttatnak el kiállításunkra a világ autógyárai, és közöttük mind több olyan típust, amely a most gyorsan motorizálódó országunkban alig hat már idegenül.

Azt is észre kell venni egy ilyen bemutató értékelésénél, hogy újabban nem kevesebb érdeklődőt vonzanak a szocialista országokban készülő modellek, mint a máshol gyártott személyautók.

Természetesen még a típusfejlesztés során mutatkozó kisebb változásokat is élénk figyelemmel kísérik a mi autósaink, ha valamennyiünkhöz igen közel álló konstrukciók módosításáról van szó. Olyan autókat vettek most is igen tüzetes szemle alá, amelyeket várunk, amelyekre a kialakult gyakorlat szerint joggal számíthatunk.

A vásárlátogatók — legalábbis az autóbarátok — természetesen igyekeztek minden kocsit tanulmányozni, és ha csak lehet, tüzetesen megnézik a világ minden részén egyaránt álomautónak nevezett csemegéket is. Ilyen elérhetetlen álomautók most nemigen szerepeltek a BNV standjain. Annál több volt a józanabb tervezésű, a közlekedési realitások figyelembevételével tervezett kiskocsi, és igen sok praktikus szerelvényt ismerhettünk meg. Ezekre sem tudunk most kitérni, de a fontosabbakat később ugyancsak szeretnénk bemutatni, mint ahogy sok-sok témára igyekszünk még visszatérni.

És fel kell még majd eleveníteni több mást is erről a Vásárról, amelyen az autók kétségtelenül sztárok voltak. Ezt most nem is elfogultnak mondható sajátos autós-szemléletünk írja így, hiszen a már idézett újságból jólesően vehetjük át a következő sorokat is: *„Az is természetes, hogy a laikus számára kevesebbet jelentő gépcsodák, mindent tudó automaták, nyomógomb-vezérlésű szerszámgépek helyett a könnyűipari pavilonok, a külföldi kiállítók színes bemutatói, a gépkocsik voltak a »sztárok«."*

Mi, akik az autók világában élünk, örömmel nyugtázzuk, ha nagy tömegek, újabb tömegek vonzódnak korunk egyik elismerten fontos közlekedési eszköze iránt. És még nagyobb öröm tudni azt, hogy mind több szocialista ország erősíti meg, illetve építi ki autógyártási kapacitását.

A Vásáron látott autók, az autóipar, illetve az autós külkereskedelem képviselőivel folytatott eszmecserék pedig azt a nézetünket erősítették, hogy viszonylag rövid idő alatt javulhat a kínálat és kereslet aránya is.



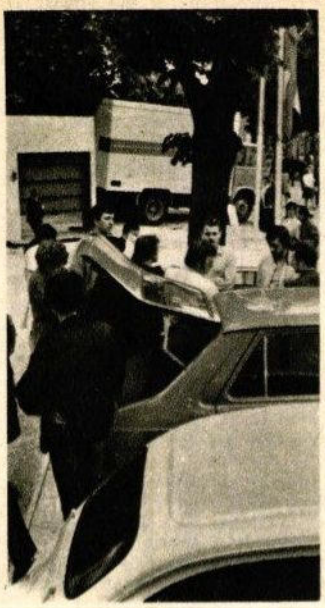


A POL—MOT járművei közül most elsősorban új, divatos színeikkel tűntek ki a Polski-Fiat 125-ös kocsik — az új kombit még nem mutatták be —, de érdemes volt közelebb is menni a kívülről változatlan megjelenésű lengyel autókhoz. Azt ugyanis csak közelről lehetett látni, hogy a sebességváltó karját elköltöztették a kormány mellől. Az újabb szériánál botváltót és előtte jól formázott középső „rakodótálcát" találunk





Az NDK autóipara igen gazdag kiállítást rendezett, sok érdekes áruszállítót, több Trabantot és Wartburgot sorakoztattak fel. A Trabantok már kagylóüléssel készülnek, a Wartburgnál pedig módosították a hátsó levegő-kivezetőnyílás fedelét. Más változásról nem tudunk, de ezek nem csupán kiállítási újdonságok, hiszen már így is szállítják a kocsikat

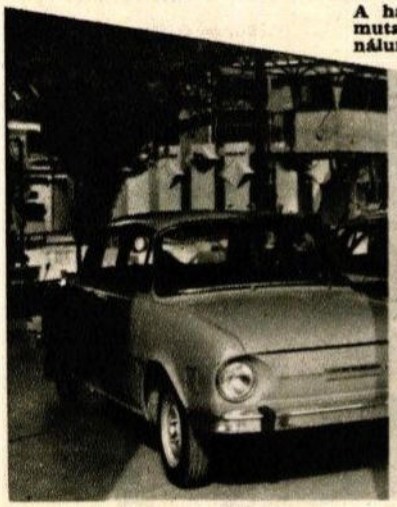




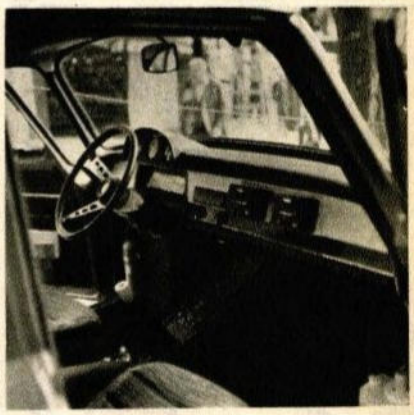


Itt volt az eddig csak képekről, rajzokról ismert új Zastava, a 128-as Fiatból kialakított 101-es modell. Négyhengeres, 1116 cm³-es, 55 lóerős motor, frontkihajtás, de főként a kombiszerű hátsó kialakítás, a tetővonalból nyíló ajtó a jellemzője. Kár, hogy a két kis 750-es közé szorították be ezt az újdonságot

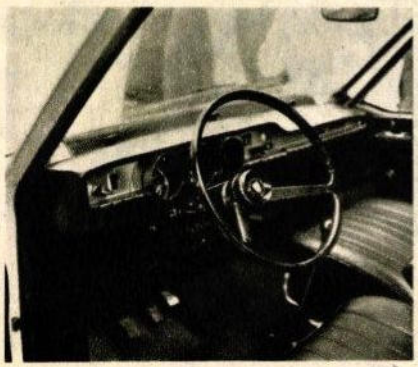
A három Skoda közül legtöbben a középen álló, méregzöld és fekete színkombinációval bemutatkozó 110 R—2 Rallye-típusra voltak kíváncsiak, hiszen már az új Coupé sem ritkaság nálunk. Itt az 1107 cm³-es motor 160 km/óra körüli sebességet biztosít a belső védőkeretes, sportüléses kocsinak, amely mellett megismerhettük a luxuskivitelű 110—L variációt is



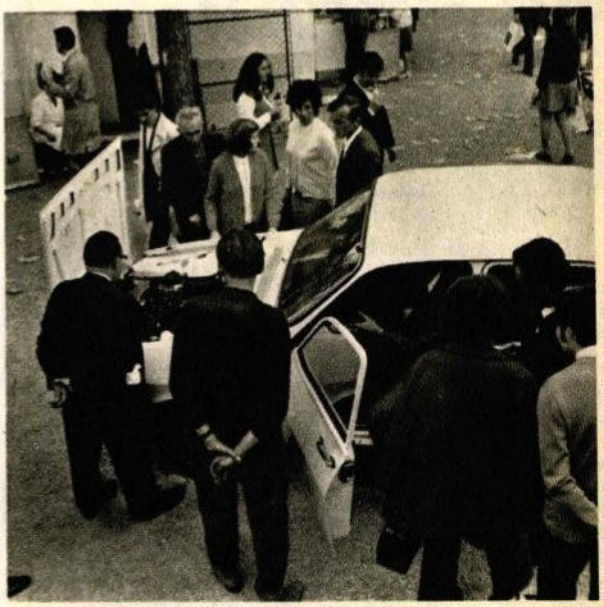




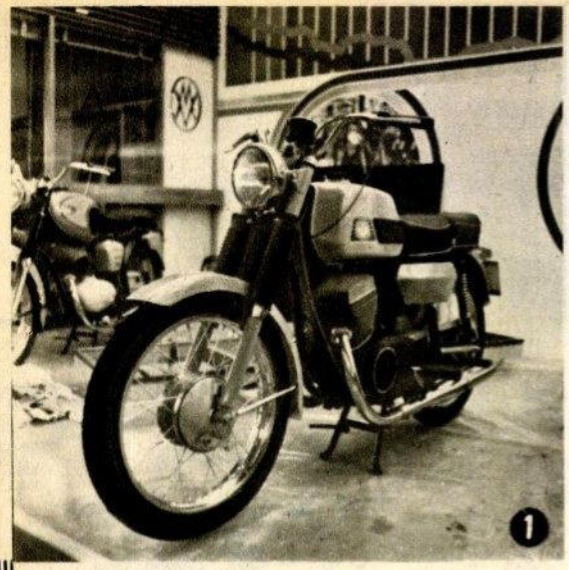




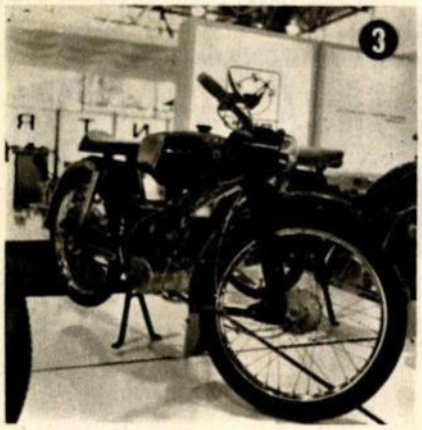
A Renault—12 pontos mására — vagyis a Romániában licenc alapján gyártott 1300-as Dacia kocsira — is sokan voltak kíváncsiak. Nézegették a tetszetős utasteret, a modern műszerfalat és a frontkihajtáshoz csatlakozó 1289 cm³-es, 60 SAE lóerős, négyhengeres, vízhűtéses motort. Az elöl tárcsafékes, hátul dobfékes, lendületes vonalvezetésű modell közel 150 km/óra sebességet érhet el



A változatosság kedvéért nézzünk most meg néhány kétkerekűt, illetve oldalkocsist is, bár a nemzetközi motorkerékpáripar nem hozott semmiféle merész újdonságot az idei BNV-re. Kezdjük a *Pannóniával*. Általános tetszést aratott a *T250*, amelyet az AM előző számában már részletesen bemutattunk. Hasonló a helyzet a szovjet *Planéta—3*-mal, amellyel olvasóink az AM 6. számában ismerkedhettek meg. A lengyeleknél látható volt a nálunk ismert *Komar* mopedből átszerkesztett nyeregtankos modell. Új volt az NDK-beli *Simson*-gyár *Habicht*ja, ennek a motorja a Star-tól származott. A bolgárok itt állították ki az új 75 kcm-es kismotorkerékpárjukat, a mutatós *Balkánt*. A csehszlovák pavilon előtt sorakoztak közúti és salakmotorjaik. Főleg a fiatalok nézegették a hamarosan nálunk is 4000 forint körüli áron megvásárolható *Babetta* nevű mopedot. A BNV legnagyobb és legnehezebb kétkerekűje a 750 kcm-es *BMW 75/5* volt. Bizonyára sok motoros szerette volna ezt a rakétát kipróbálni...

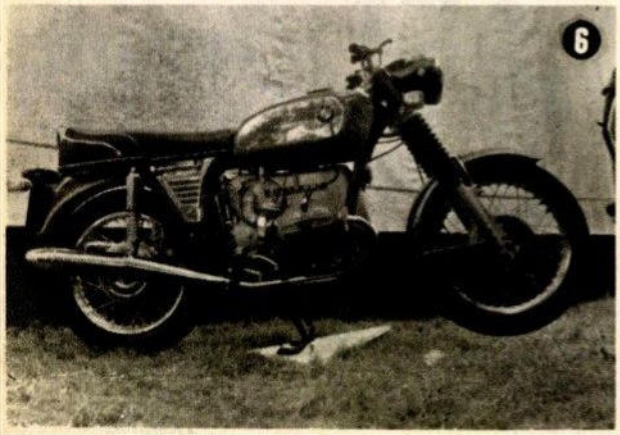


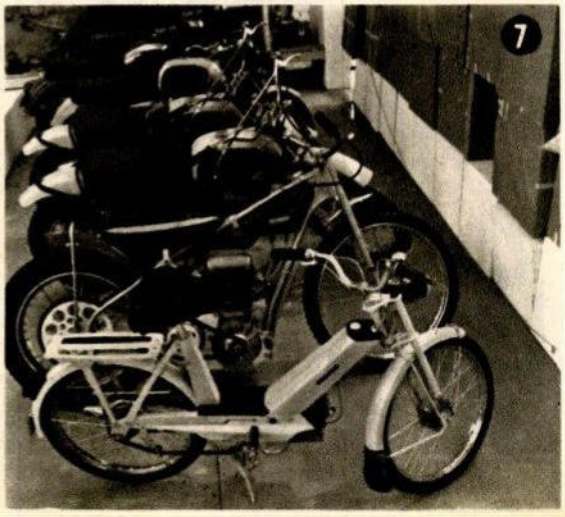








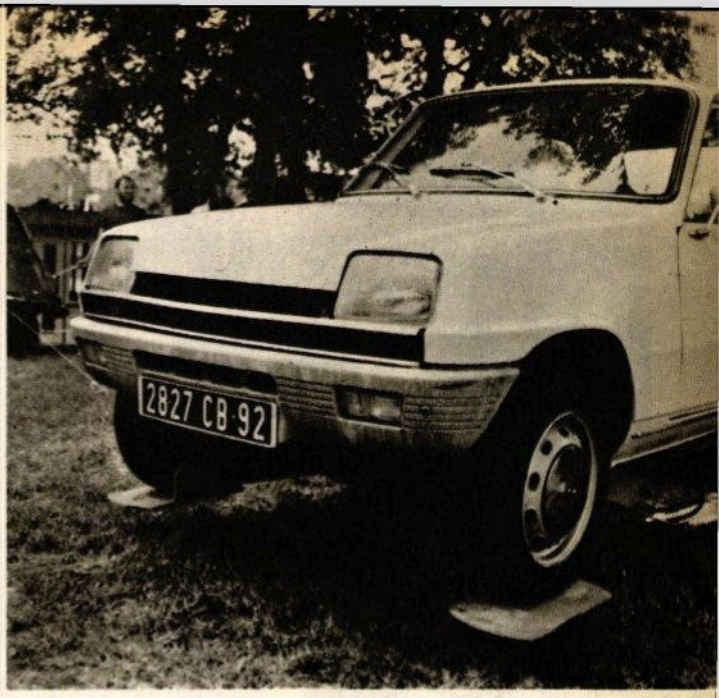




1. **Sikerre számíthat a Pannónia T250**
2. **Öblös oldalkocsi egészítette ki a szovjet kéthengeres, 350-es Planéta—3-at**
3. **Miből lesz a cserebogár? A sportos tartálytól és nyeregtől motorkerékpár-külsőt kapott a lengyel Komar moped**
4. **A legújabb Simson, a Habicht (magyarul héjamadár) motorját a Start-tól örökölte. Fő jellemzője a luxus kivitel**
5. **Széles, hűtőbordás forgattyúházon ül a Balkán kismotorkerékpár szőgletes, 75 kcm-es motorja. Teljesítménye 6 LE, 80 kg, végsebessége 85 km/ó**
6. **Sokan szerették volna megnyergelni a 75/5 BMW ötven csikóját**
7. **A csehszlovák motorkerékpárok sorát a divatos-sárga Babetta moped nyitja meg**

(Rózsa György felvételei)

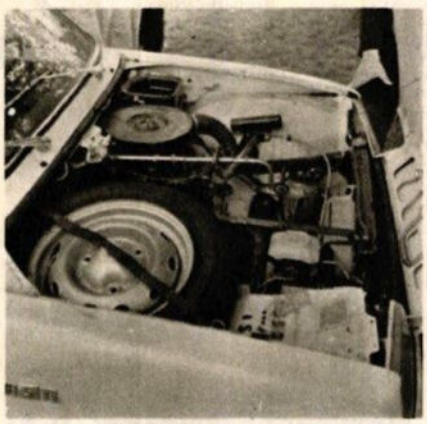




Kellemes meglepetés volt a Renault R—5, hiszen ezt az új modellt — amint az előzetes tájékoztatónkban írtuk is — a francia cég nem jelezte a kiállítási listán. Ez a kiskocsi nemcsak azért volt érdekes, mert egészen új, hanem azért is, mert nem más, mint a jól ismert R—4 szerkezet, egy újvonalú, alacsonyabb, dinamikus formájú karosszériával. Az R—5 TL-kivitelét hozták el 956 cm³-es, 6000 fordulatú, 47 SAE lóerős motorral. Ennek a csini-mini kocsinak érdekessége az is, hogy karosszériaelemként formázott ütközői műanyagból készülnek



Modernizált műszerfal, praktikus kapcsoló-elhelyezés, jó ülések és éppen olyan sebességváltókar, mint az R—4 kocsinál

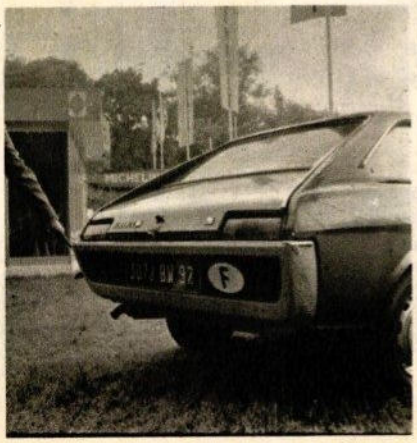


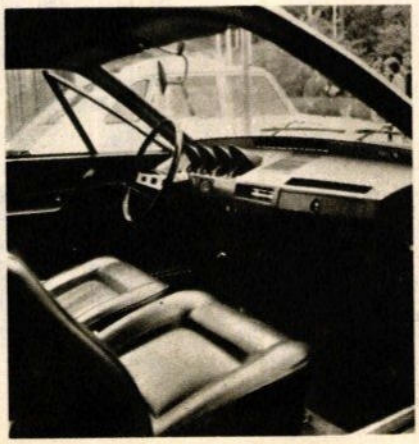
Az R—5 L-változatot 36 lovas, 782 cm³-es motorral szerelik, de itt is, mint a TL-nél, még a pótkereket is a motortérbe helyezték

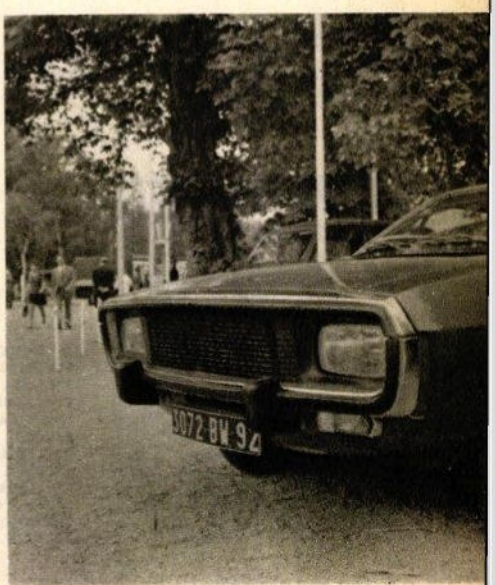


Nagy előny itt is a tetővonaltól nyíló hátsó ajtó, és ha a hátsó üléseket nem használják, azok lehajthatók, és megnő a kocsi csomagtere

Sokan most láthatták először a Renault—15 TL modellt is, amely ugyancsak fronthajtású, de igen elegáns külsejű és 1289 cm³-es, 5500 fordulatnál 68 SAE lóerős motorral kerül forgalomba. Ennek a kétajtós karosszériával készülő kocsinak a végsebessége 150 km/óra, de a 15—TS változat (102 LE) 170-es tempót is elér. Most csak részleteket mutatunk a lapunkban már korábban ismertetett kocsiról, amelynek hátsó, műanyag borítású ütközői, elöl gumival peremezett lemezei éppúgy figyelmet érdemelnek, mint a szerelvényfal sajátos megoldásai







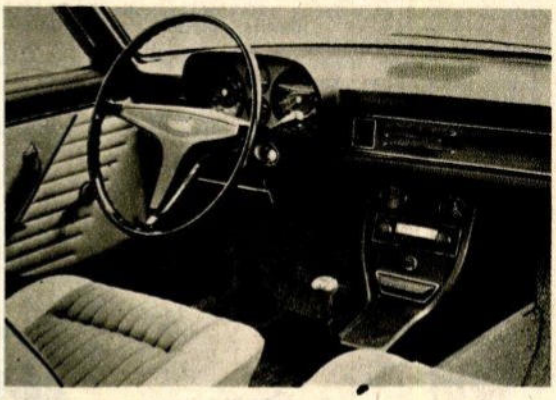
Nem kevesebb, mint száz különféle személyautó és több mint száz más jellegű autó, szállítóeszköz, közlekedési munkagép állott ezen a Vásáron. Ez a kiállítás azonban a célszerű szakosítási törekvések ellenére sem tudja könnyen áttekinthető módon felsorakoztatni a gazdag választékot. A tíz nap is rövid idő ahhoz, hogy mindenki mindent észrevegyen, megnézzen. Igaz, olyan ma még világszerte újnak és érdekesnek nevezhető modell, mint például a *Renault—5*, nem volt tucatszámra a liget fái között, de ennek oka az, hogy most Párizs, London, Genf híres autószalonjaiban ugyancsak kevés volt az újdonság. Túlzás nélkül mondhatjuk, hogy az olyan nagy cégek is, mint a *General Motors*, a *Ford*, a *Fiat*, a *Daimler—Benz*, a *Citroën*, vagy a *Chrysler—Simca* is idehozták mindazt, ami ma náluk újnak számít.

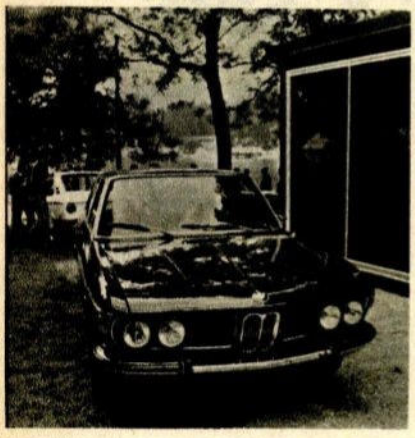


A Ford Escort, Capri és Taunus—1600 modelljei mellett találtuk az új Consult is



A Volkswagen-bemutatón 1200, 1300, 1302, 1600 TL, TT, L és Variant, valamint 411 LE, 411 LE Variant és K 70 L, illetve Clipper mikrobusz kocsik sorakoztak. Apróbb újításokat figyelhettünk meg — például a képen is látható bogár keréktárcsája —, de igazi VW-újdonság 1974 előtt nemigen várható. Az Audi-NSU standon ugyancsak ismert modellekkel találkoztunk, de egy ilyen Audi 100 GL vagy 100-as Coupé célszerűen kialakított műszerfalát külön is érdemes megnézni

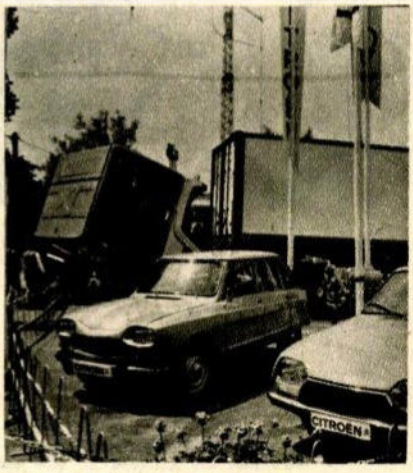




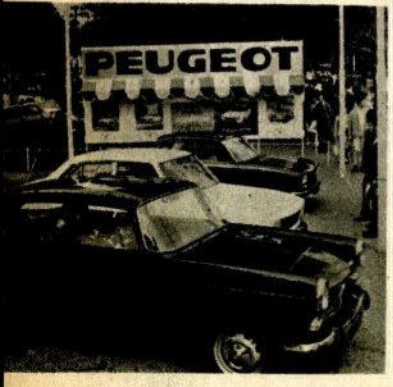
A BMW 1602, 1802, 2000 Touring és 2800 közül az utóbbit — a hathengeres, 192 SAE lóerős, 200 km/óra sebességű kocsit — állítjuk itt előtérbe



A francia pavilon előtt külön mutatták be a pompás D Super típust, míg a kisebb Citroënek — például az Ami—8 és a GS — a tóparti autókiállításon voltak láthatók



A Simca, illetve Chrysler-Simca kocsik külön szigetet alkottak. Nem kevesebb, mint nyolc modellt hoztak a BNV-re, de a középpontjában az amerikai stílusú 180-as (1812 cm³, 97 DIN LE) került



A Peugeot négy eltérő kategóriát képviselt — 204, 304, 404 és 504 —, és egyben azt is bizonyította, hogy az évtizedes, klasszikus 404-es, a Pininfarina által tervezett erős, tartós szerkezetű karosszériával még mindig népszerű, és benzin- vagy dízelmotorral egyaránt sikere van



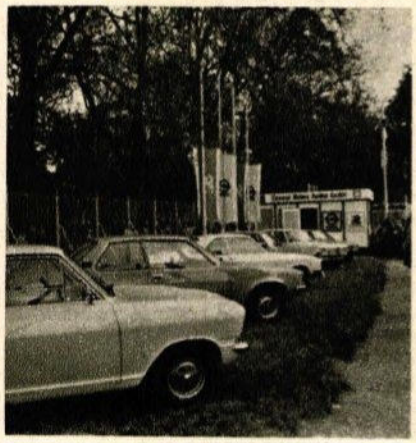


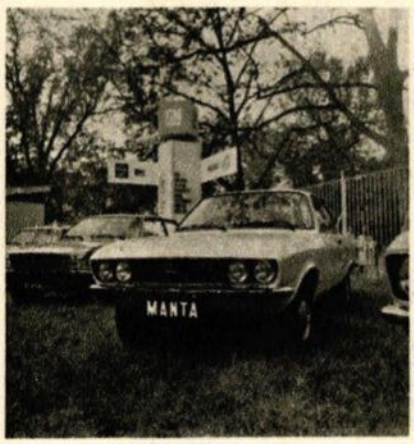
Sok dicsérő jelzőt érdemel egy ilyen 350 SL Mercedes, de azt természetesen nem lehet ráfogni, hogy olcsó. Bizony, két darab 200-as Mercit is lehetne kapni annyiért, mint amibe ez a sportkocsi kerül. Ezért viszont a 350 SL szavatolja a legnagyobb kényelmet, a nyolchengeres, 3499 cm³-es V-motor csendességét, 200 DIN, illetve 230 SAE lóerejét. Aki megteheti, rendelheti automata-váltóval is, de a tárcsás szervofékek, a szervokormány és a minimum 200-as sebesség felár nélküli „tartozék". És külön szólunk arról, hogy a kocsi tervezői igen sok olyan újdonságot alkalmaztak itt, amely a baleseti veszélyt, a baleseti sérüléseket is csökkenti

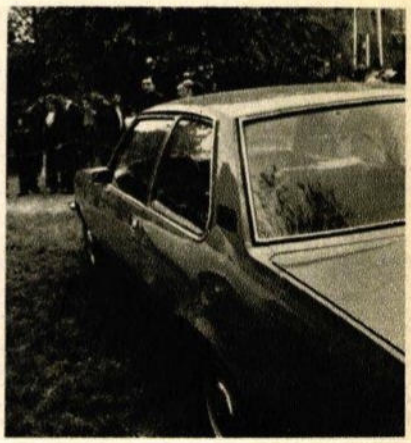


A kiállított 11 Fiat közül kétségtelenül sláger volt mind a négy új 128-as Coupé. Ezek 1100 S, 1100 SC, 1300 S és 1300 SL jelzéssel szerepeltek, és külsőleg nagyon hasonlítanak egymásra. Motorikusan, teljesítményüket és felszerelésüket illetően már mutatkoznak eltérések. A kisebbek (1116 cm³) 64, a nagyobbak (1290 cm³) 75 DIN lóerőt adnak és 150, illetve 160 km/óra sebességet érnek el (az „L" betűk luxus-jellegre utalnak)



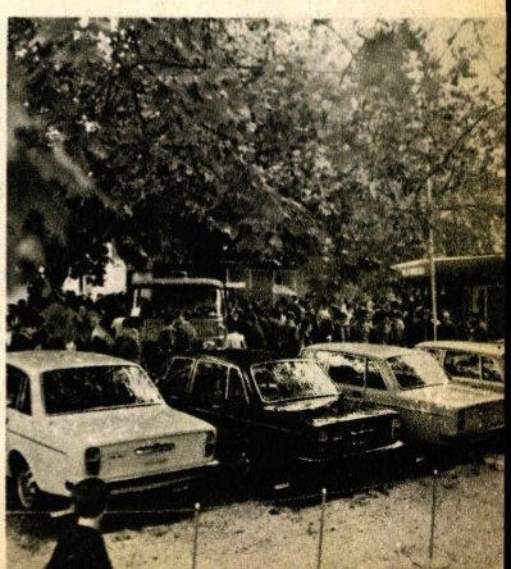






A világ legnagyobb autóipari egyesülése, a General Motors európai gyárainak újdonságait mutatta be. Opel Kadett, Ascona, Manta és Rekord, illetve Vauxhall, Viva és Victor típusok csábították a nézőket. Különösen a Rekord — amely örökölte a Manta sportos vonalait — számíthat nagy sikerre. Egy ilyen 1,9 literes új Rekord kipróbálásáról rövidesen beszámolunk...

A Volvo-gyár 144-es és 164-es alaptípusainak számos változata zárta le a kiállítási kocsik színes sorát



Különböző áru, más-más kategóriába sorolható, gyakran eltérő stílust, eltérő építési jelleget képviselő autók kerültek most is bemutatásra. Egy ilyen szemle jó alkalom arra, hogy megfigyeljük: hol áll, hol tart, milyen irányban halad az autótechnika.

Volt alkalmunk néhány új modellt kipróbálni, és volt módunk néhány olyan közvetlen információhoz jutni, amelyeket érdemes külön cikkek formájában ismertetni. Például a *Volvo* biztonsági prototípusáról és éppen a napokban avatott, világhírre számító kísérleti laboratóriumáról kaptunk különleges dokumentációt.

A Budapesti Nemzetközi Vásár, amely ugyan május 29-én bezárta kapuit, elbúcsúzott a romantikus tóparti környezettől, tovább él, és jövő évi megnyitásáig mind az ipar, mind a kereskedelem, de még a sajtó tevékenységére is további hatást gyakorol... ■

MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

HATSZAZOTVEN MOTOROS RANDEVÚJA VERŐCÉN

Május 12—13—14-én rendezte az OMB és a Váci Motorklub a túramotorosok idei első országos találkozóját a verőcei Express Ifjúsági Táborban. A hűvös szél és a szinte megszakítás nélkül hulló eső sem riasztotta vissza a motorosokat.

Elsőként 12-én, pénteken a szigetvári Zrínyi Motorklub és Veszprém megyéből a fűzfői motoroscsoport tagjai jöttek. Gyors érkezésük jutalma volt, hogy megtekinthették az este 8 órakor kezdődő műsort. Imre Géza és felesége, akik Pannónia-motorjukkal részt vettek a tavalyi FICC Rallye-n, látványos diafilmsorozatot mutattak be, amely magno-kísérőszöveggel, élményszerűen adta vissza a túramotorozás minden szépségét.

Szombaton délelőtt azután megérkeztek a győriek, a pécsi, nagybátonyi és siroki Vasas-motorosok, a budapesti klubok tagjai és nagyon sok magánmotoros. Szállást foglaltak, legtöbbjük négyszemélyes faházban. Ebéd után, 14 órakor indult a tájékozódási verseny 28 résztvevővel. A kétpercenként induló motorosok szakadó esőben vágtak neki a több mint 100 km-es távnak, a Börzsöny rejtélyes, tekervényes útvonalain.

Délután 15 órakor kék rajtszámú, csuromvizes motorosok érkeztek a táborba. A megállásnál szabályosan feltartott kezük is bizonyította, hogy olyan versenyzők, akik csak a Kresz pontos betartásával érhetnek el jó eredményt. Az FKBT közlekedési verseny döntőjének részvevői voltak; jórészt a Kinizsi Autós-motoros Klub tagjai. A budapesti Népligetből indultak, és a legváltozatosabb forgalmi feladatok akadályain át érkeztek Verőcére. Jóleső érzéssel vették át a rendezőség által biztosított étkezési jegyet és szálláskulcsot.

Közben megkezdődtek a tréfás motorosversenyek. A borús időt derűs pillanatok tették hangulatosabbá többféle variációban. A lassúsági versenyen a csinos női motorosoknak volt nagy közönségsikerük. A rendezők elismerését pedig a sok-sok kiosztott jutalomcsoki bizonyítja.

Este 7 óra volt, amikor a tájékozódási verseny valamennyi résztvevője visszaérkezett a táborba. Csapzottan, sárosan, elázva fejezték be a küzdelmes versenyt — jólesett a fürdés és a vacsora. Az Ifjúsági Tábor kultúrterme este nyolckor zsúfolásig megtelt; következett a Kresz-műszaki vetélkedő. A tesztlapok kitöltése — ha esetenként kollektívan is — de jól sikerült. A legtöbb pontszámot elérők (Gaál Ferenc, Takács Zoltán, Biró Albert) értékes motoralkatrészek között válogathattak.

Vasárnapra maradt a terepügyességi verseny. Reggel sokat ígérően kisütött a nap, és délelőtt 9 órakor 53 motoros indult el a különböző akadályokkal nehezített pályán. A betonúthoz szokott vasparipák most az akadályok között furcsa táncba kezdtek, és időnként félelmetes hangon, erőlködve dagasztották a sarat. Igazi próbatétel volt.

A díjakat Thuróczy Lajos, az MTSZ titkára adta át. Serlegek, értékes motoralkatrészek találtak gazdára. Az FKBT által felajánlott többezer forintot a közlekedési verseny győzteseinek osztották ki.

A mozgósítási verseny eredménye és a résztvevők száma is azt bizonyítja, hogy a verőcei csillagtúra minden eddigi találkozónál több motorost ültetett nyeregbe. Örvendetes, hogy egészen új, most alakult klubok vezetői, motorosai is eljöttek a találkozóra és értékes tapasztalatokat szereztek. Sajnálatos azonban, hogy a legnagyobb budapesti klub, a Hungária alig 4—5 résztvevővel képviseltette magát. Ha egy 800 taggal rendelkező klub egy országos találkozóra csak ennyi motorost tud mozgósítani, az feltételezhetően komoly szervezési hiba. Mindezt csak azért, mert tudjuk, hogy a HTK motorosaival még színvonalasabb lett volna a verőcei találkozó, amely a 650 résztvevő számára szép emlék marad.

BALOGH ZOLTÁN

EREDMÉNYEK. TÁJÉKOZÓDÁSI VERSENY: 1. **Gaál Ferenc,** HTK — 2. **Potoczky György,** HTK — 3. **Huszár László,** Eger, Mezőgép; — **TEREPÜGYESSÉGI VERSENY, 50 KCM:** 1—2. **Perjési Frigyes,** Győr és **Dudaj Imre,** Csongrád — 3. **Sebestyén Imre,** Csongrád; — **150 KCM:** 1. **Hercegfalvi László,** Bp. — 2. **Kallós András,** Szigetvár — 3. **Nagy Aladár,** Győr; — **150 KCM FELETT:** 1. **Sermann Imre,** Győr — 2. **Inhof János,** Szigetvár — 3. **Huszár László,** Eger; — **KÖZLEKEDÉSI VERSENY:** 1. **Lőrinc János,** Kinizsi — 2. **Nagy Attila,** FTC — 3. **Balogh Zoltán,** FTC — 4. **Mester Károly,** FTC; — **CSAPAT:** 1. **Kinizsi Autó-motor Klub** — 2. **Kőbányai Gyógyszer „Lombik"**; — **A MOZGÓSÍTÁSI VERSENYBEN:** 1. **Győr** 18 392 pont — 2. **Pécsi M. Klub** 9000 — 3. **Szigetvár** 6371. — 4. **Nagybátonyi Bányász** 4950 pont.

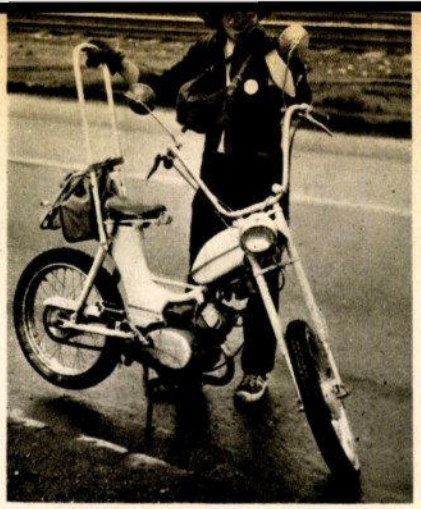
GAZDAG TÚRAMOTOROS ÉLET BARANYÁBAN

Egyre többet hallat magáról a Szigetvári Zrínyi Motorosklub. Május 1-én vendégük volt a Maglódi Motorosklub 19 fős motoros csoportja. Együtt vonultak fel az ünnepségen, és szépen dekorált motorjaikkal nagy közönségsikert arattak. A Zrínyi tagjai rendkívül szívélyes fogadtatásban részesítették a vendégeket. Megmutatták nekik a város nevezetességeit, és ingyen fürödhettek a termálvizű strandon. Még motoros-ügyességi bemutatót is tartottak. A változatos program után átkísérték őket a pécsi motorosokhoz, ahol szintén baráti fogadtatás és városnézés következett.

Május 7-én ugyancsak Szigetváron rendezték meg a „Zrínyi Tourist Trophy" vándorkupa emlékversenyt. Az országos motoros programban kiírt találkozón részt vett a Pécsi és a Marcali Motorklub is. Három kategóriában több mint harminc versenyző indult. A szigetváriak nyertek, így a vándorkupát ők őrzik egy évig.

CSEHSZLOVÁK MOTORKERÉKPÁR-BEMUTATÓ ÉS VITAFÓRUM SZARVASON

A Szlovák—Magyar Nemzetiségi Napok keretében június 8—12. között Szarvason megrendezésre kerülő motoros találkozón, június 10-én délután a csehszlovák Jawa és CZ motorkerékpárgyárak mérnökei vitafórumot tartanak. Bemutatják legújabb motorkerékpár-gyártmányaikat is, melyek valószínűleg ez év második felében már nálunk is beszerezhetők lesznek. Június 8—11. között a találkozó területén a két márka részére szervizszolgálatot is szerveznek. Itt a gyár szakemberei díjtalanul beállítást, javítást végeznek, szaktanácsot adnak, és egyébként nehezen beszerezhető alkatrészeket árusítanak.



HAZAI „EASY RIDER"

A csendes tavaszi esőtől fényes országúton egy fiatalember bandukol mopedjét tolva. A látvány attól válik különössé, hogy a tulaj jóvoltából nagyzási mániába esett a kismotor. A bivalyméretű Harley-t utánozó flityfirity Komar ökörszarvkormánnyal és kényelmet ígérő háttámlával úgy fest, mint pólyásbaba farmerben.

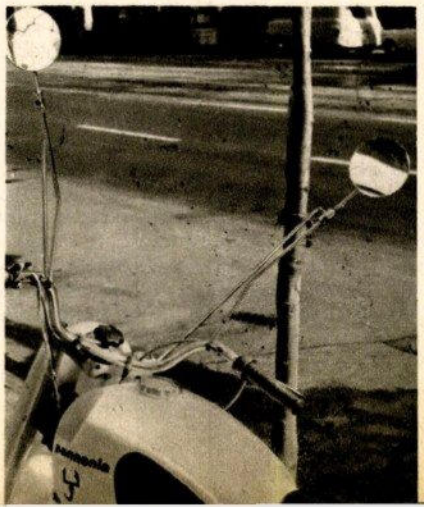
Az „Easy Rider" — magyarul „Szelíd motoros" — arca merő sár, hiszen a kerekekről lekerültek a sárvédők („... mert így strammabb"). Mint kiderült, azért kellett tolni a Komart, mert menetközben leállt és nem akart újra életre kelni. (Bizonyára nem így történt volna, ha a helyén hagyják az első sárvédőt!)

KIS TUKRÖCSKÉM, MONDD MEG...

Nemcsak az egyik legszebb gyermekmesében, a Hófehérkében van nagy szerepe a tükörnek, hanem — többek között — a közúti közlekedésben is. A célszerűen elhelyezett tükör jelentős segítséget nyújt a jármű vezetőjének. A hangsúly a célszerűn van, mert a tükör nem dísztárgy, hanem nagyon hasznos szerelvény.

A tükör elhelyezését illetően a motorosok hátrányosabb helyzetben vannak, mint az autósok, és talán ezzel magyarázható ennek a Pannónia-tulajdonosnak ilyen irányú „útkeresése". Elméletileg jónak tűnik a tükrök elhelyezése, de kíváncsiak vagyunk, vajon mennyire vibrál, rezonál a tükröt tartó hosszú pálca — annak ellenére, hogy az ki van „kötve" a fényszórót rögzítő csavarhoz. Meg aztán, ha eldől a motor, ami könnyen előfordulhat, mi védi meg az eltöréstől?

Jól fest a fehérre fényezett (rák jegyű) motor vázához erősített további két fényszóró.



OTTHON KÉSZULT

„kötényke"

Az utóbbi időben egyre több szó esik a helyes motorosöltözetről, és a témához közel álló védőburkolatok, áramvonal-idomok készítéséről. A tél folyamán készítettem el az idomot MZ-emre. Tudom, hogy sokan szeretnék motorjukat burkolattal felszerelni, de nem ismerik a készítés módját. Az AM felhívásának szívesen teszek eleget, amikor leírom, miként készítettem el a motorom „köténykéjét".

Az MZ-re azért jobb készíteni az idomot, mert a lámpafej nem fordul el. Az idom anyaga: üvegtextíliával erősített poliésztergyanta. (Csónaktestek, tartályok, bukósisakok stb. készülnek ebből az anyagból.) Szereléskor 6 db M8-as csavar kihajtásával könnyedén eltávolítható. (Rögzítés: lámpafejnél, üzemanyagtartály alatt a vázhoz, valamint a lábtartóba hegesztett menetes dugók segítségével.) Az „ablak" anyaga celluloidlemez.

Az idom készítéséhez mindenekelőtt gipsz-sablont készítettem. Ajánlatos a motorról több nézetben méretarányos rajzot készíteni, majd ezt felöltöztetni az elképzelt burkolattal, figyelembe véve a testtartást, a kormány, valamint a kerék elfordulását. Egy, a főméreteket tartalmazó rajz a későbbiek során nagy segítséget ad. A motort a rajznak megfelelően lágyvashuzal-vázzal hálóztam be, ez adta a gipsz-sablon vázát. Erről a pozitív sablonról negatívot kellett készíteni, mivel a feldolgozott műanyagnak a sablonnal érintkező felülete lesz csak sima, és jelen esetben az idom külső felületének kell szépnek lennie. A sablont természetesen fából is lehet készíteni, csak az lényegesen több munkát igényel.

A műgyanta feldolgozásának legegyszerűbb módja a kézi-felrakásos „kontakt" eljárás. A gondosan simára csiszolt negatív sablont ellátjuk formaleválasztóval, majd felhordjuk a „gél coat" réteget (finomréteg). Ennek megkötése után az impregnáló poliésztergyanta-oldattal bekenjük a munkafelületet, amelyre gondosan ráfektetjük az előre kiszabott vázanyagot (üvegtextíliát). Célszerű a további impregnálás előtt bordás hengerrel az üveget „szárazon" behengerelni.

Ezután következik a további impregnáló gyanta felhordása olyan mennyiségben, amely az egy réteg átitatásához szükséges. Ügyelni kell a felrakás közben keletkező légzárványok kiszorítására. E műveletet ecsettel végezzük, annak merőleges, rendszeres veregetésével a forma nyitott része felé. Célszerű a bordás hengerrel való hengerlést és az ecsettel való ütögetést együttesen alkalmazni. Ezzel a módszerrel e rétegek felhordását addig ismételjük, míg a kellő vastagságot el nem érjük. Egy réteg vastagsága jó tömörítéssel mintegy 1 mm. Három réteg felhordása célszerű. A gyanta kötési ideje 30 perc, 20—25 °C hőmérséklet mellett. Az idom színét a gyantába kevert színezőpasztával, vagy utólagos festékszórással kaphatjuk meg. A finomréteget a jó felületért kell felhordani.

SZUKSÉGES ANYAGOK:

Üvegszál szövet. Beszerezhető: Texért Mintabolt Bp. VI., Bajcsy-Zs. út 3. Három réteghez szükséges mennyiség kb. 6 m, ára 100—120 Ft.

Műanyagok. Beszerezhető: Vegyianyag Nagykereskedelmi Vállalat, Bp. XI., Etele tér 5—7.

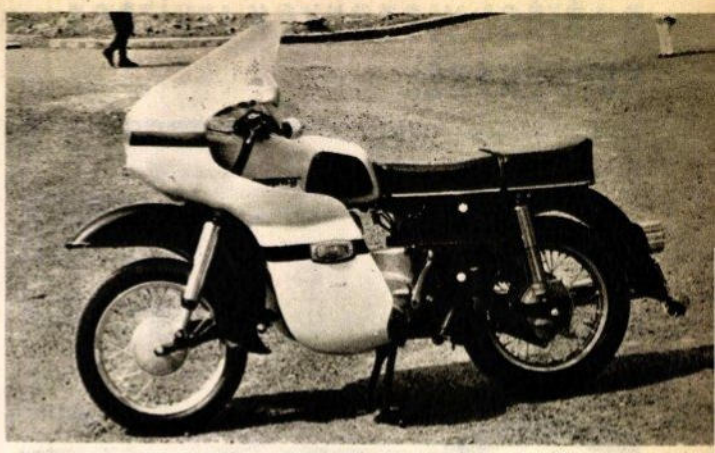
Eupol M gyanta, 4 kg-os dobozban	204,— Ft
Formaleválasztó, 1 kg	16,80 Ft
Eupol M hígító, 4 kg-os dobozban	126,— Ft
Tixogél G, 4 kg-os dobozban	249,— Ft
Siccosol NCO6, 1 kg-os dobozban	115,— Ft
Perox C50, 1 kg-os dobozban	138,— Ft

Aceton.

Az anyagok rövid jellemzése:

Eupol M gyanta

Nagy reaktivitású, nagy molekulasúlyú, hidegen keményedő poliésztergyanta, mely elsősorban nagy szilárdságú, szívós vázerősítésű formatestek készítésére szolgál. Univerzálisan használható típus.



Formaleválasztó

Kemény és szintetikus viaszokat tartalmazó szerves oldószerrel készült krémszerű viaszkészítmény. Hidegen keményített poliészter formatestek készítésénél használatos a forma kikenésére és polírozására.

Eupol M hígító

Poliésztergyanták viszkozitáscsökkentésére való. Nem párolog el, az anyagba beépül. Állandó keverés mellett kell adagolni.

Tixogél G

A poliésztergyantához adagolva meggátolja a gyanta kifolyását a rétegből. Poliészter formatestek ragasztásához feltétlenül szükséges. A poliésztergyanta főtömegéhez keverés mellett kell hozzáadni. Hígító alkalmazását nem igényli.

Siccosol NCO6

A poliészter-műgyanta alapú termékek polimerizációjának gyorsítására szolgál. Általában 0,3—0,8% mennyiségben alkalmazzák. Használat előtt legalább vele azonos súlyú hígítóval össze kell keverni, az így nyert oldatot gyors keveréssel kell a poliésztergyantához hozzáadni, lehetőleg a felhasználás előtt egy-két órával.

Perox C 50

Hidegen keményíthető poliésztergyantákhoz iniciátorként alkalmazzák. Közvetlenül a felhasználás előtt kell bekeverni 2—4% arányban.

Aceton

A használt szerszámok mosásához szükséges, Eupol-hígítóban nem moshatók.

A Siccosol és a Perox egymással közvetlen érintkezve robbanást okoz. Kimérésre nem szabad közös edényt használni.

A szembe jutott katalizátort 2%-os nátriumhidrokarbonát oldattal kell kimosni. A sérült szemet olajtartalmú készítménnyel kezelni tilos! A fennmaradó bekevert anyagot meg kell semmisíteni, mert az edényben felmelegszik és tűzet okozhat. A munkát jól szellőző helyiségben kell végezni, ahol a hőmérséklet legalább 20 °C. A használt anyagok tűzveszélyesek! A hőmérséklet emelkedésével a kikeményedés meggyorsul.

Keverési sorrend

Pol. gyanta + tixogél, majd az előzetesen hígított gyorsító (siccosol); közvetlenül a felhasználás előtt a katalizátort (perox) kell bekeverni.

A bekevert anyagok súlyrész-összetétele:

Finomréteg készítéséhez: 50 sr. tixogél, 0,6 sr. siccosol, 2—4 sr. perox, 50 sr. eupol. 1—2 sr. eupol híg.

Impregnáláshoz: 15 sr. tixogél, 0,6 sr. siccosol, 2—4 sr. perox, 100 sr. eupol, 5—10 sr. eupol hígító.

Bőrgyulladás veszélye miatt ajánlatos gumikesztyűben dolgozni. A megvásárolt anyagokat 3 hónapon belül fel kell használni. Amennyiben a darabok külön-külön készülnek el (pl. jobb és bal oldal, majd az orr-rész), utólag jól ragaszthatók. A szokásos fémforgácsoló szerszámokkal jól megmunkálható.

Az idom belső részébe műgyantával be lehet ragasztani a túrázáskor jól hasznosítható térképtartót, kisebb csomagok elhelyezésére akasztót stb.

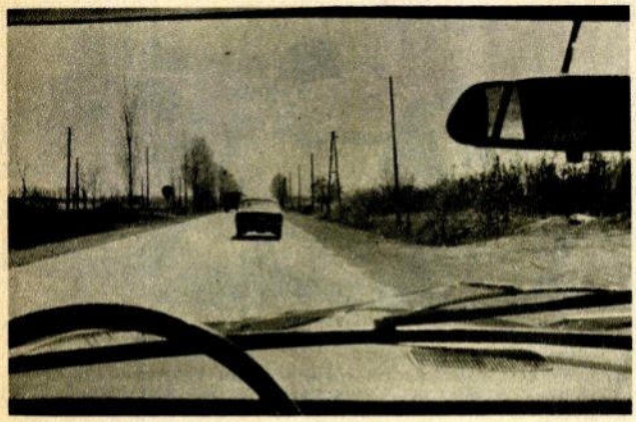
A 250-es MZ-re készített idomot némi módosítással, majd minden típushoz lehet alkalmazni.

A műgyantákkal kapcsolatos további ismereteket elsősorban a Budalakk gyártmányismertetőjéből és a Budalakk műszaki sorozat I. kötetéből, a „Poliészterek lakk- és műanyagipari alkalmazása" c. könyvből lehet szerezni.

A legtöbb motorosból nem hiányzik a barkácsoló kedv, remélem, sokan hozzáfognak a munkához, és egyre több hasonmással találkozom majd.

Bittera Endre
Vác

A LÁTÁSI VISZONYOK JAVÍTÁSA — NAPFÉNYNÉL





A két felvétel azonos fényviszonyok mellett készült: polárszűrő nélkül, és ilyen szűrőn keresztül. Megfigyelhető, hogy a szűrővel készült felvételen nemcsak az úttest tükröződése szűnt meg, hanem a volán előtti fekete műbőr borítás csillogása is

Megszoktuk — felületesen —, hogy rossz látási viszonyok fogalmán mostoha időjárási körülményeket értünk. Most, amikor hosszú szünet után beköszöntött a napsütéses évszak, azt gondolhatnánk, hogy ilyen szempontból végre igazán gondtalanná vált az autózás. A ragyogó napsütésnek van azonban „árnyoldala" is, zavaró látási hatása, amiről a biztonságos autózás érdekében nem szabad megfeledkeznünk.

Olyankor kerülünk kellemetlen világítási helyzetbe, amikor fénnyel szembe kell vezetnünk. A közvetlenül szemünkbe világító erős napfényt még csak ki tudjuk takarni — feltéve, ha nem áll túl alacsonyan a nap. A problémát az úttestről visszatükröződő — vakító érzetet keltő — fény jelenti. A korszerű útépítés szakemberei foglalkoznak ezzel a kérdéssel —, de akik az utakon haladnak, számolniok kell azzal, hogy jelenleg még különböző minőségű, fajtájú útfelületekkel találkoznak, melyeknek fényvisszaverő képessége más és más. Ebből a szempontból is legrosszabb a helyzet a keramit- és a kockakő-burkolatú úttesten. De ha az út vizes — valamennyi felület erős tükröződést okoz.

A vezetés közben viselt napszemüveg lényegében nem változtat a tükröződés által előidézett zavaró vizuális hatáson. Szemünk ugyanis alkalmazkodik a napszemüveg okozta fénycsökkenéshez, s a látvány változatlanul erősen kontrasztos marad. A napszemüvegen keresztül tekintetünk csak megerőltető módon tud behatolni az útfelület erős fénycsillogásába, hogy észrevegye az útburkolati jeleket. A következő pillanatban az árnyékban levő jelzőtáblára kell tekintetünknek esnie. Szemünk ilyen szélsőséges fényviszonyokhoz — melyek szinte pillanatonként változnak — huzamos ideig büntetlenül nem tud alkalmazkodni. Bizonyos idő után fáradtság jelentkezik, mely végül figyelmetlenséghez vezet.

Létezik azonban egy olyan fényszűrő, amellyel az említett kellemetlen vizuális jelenségek minimálisra csökkenthetők. Ez a speciális fényszűrő a „polárszűrő", amely az Ofotért-üzletekben is kapható (3 típusban, 60—160 Ft-ért) polárnapszemüveg néven. Jelentősége abban áll, hogy megszünteti a tükröződéseket. E napszemüveg szürke színű — a valóság színeit nem változtatja meg. Fénynyelő tulajdonsága van: kb. a fény felét engedi át.

Hogyan szünteti meg e szűrő a tükröződéseket?

A polárszűrő működése azon alapul, hogy a közönséges fényből csak egyetlen rezgési síkot enged át. Poláros fényt a szűrő csak egy bizonyos helyzetében enged át. (Durva példával élve: mintha egy kis papírszeletkét akarnánk egy fésün átdugni.) Ha a szűrőt ebből az állásából 90°-kal elforgatjuk, a poláros fény nem hatol át rajta. Az úttest tükröződésének megszüntetése miatt a polárnapszemüvegek szűrőjét ilyen helyzetben rögzítették. A fénycsillogásba nézve a tükröződés látványa nem jut el szemünkbe, mert a szűrő — mint egy zsilip — elzárja a poláros fény útját. A környezetet természetesen jól látjuk, hiszen az közönséges fénnyel van megvilágítva.

A polárnapszemüveg teljesen kioltja a csillogást, ha az útfelületről 33—35° alatt tükröződik vissza a fény. Ennél kisebb vagy nagyobb szög esetén is hatásos a szűrő. Ezt bizonyítják az itt közölt fényképek is, amelyek tíz óra után készültek, mikor már meglehetősen meredeken sütött a nap. A polárszűrő természetesen az éjszaka fényeinek a tükröződését is megszünteti — de esti vezetéshez mégsem ajánljuk, fénycsökkentő tulajdonsága miatt. Nagyon jó szolgálatot tesz viszont azoknak a vezetőknek, akik huzamosabb ideig vezetnek napfénnyel szemben.

MOLNAR MIKLOS

Az új feltételű casco díjai egyes típusokra

Legutóbbi számunkban közöltük — s azóta már a napilapokban is olvashattunk róla —, hogy június 1-től megváltoztak a casco feltételei. Azóta — amint jeleztük is — összeállították már az új díjakat, a teljes, vagyis egész évre szóló biztosításra, és a most bevezetett időszakos cascóra is. Olvasóink tájékoztatására ismertetjük most néhány, nálunk nagyobb számban forgalomban levő autótípus teljes és időszakos cascójának díjtételeit.

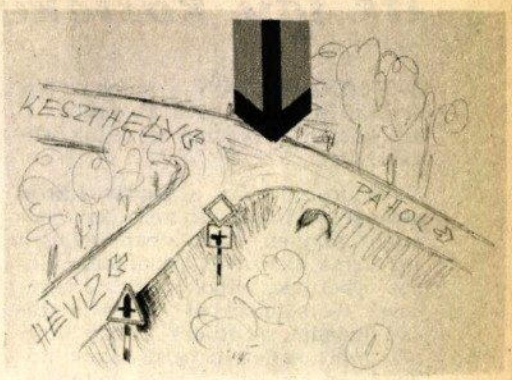
A TELJES CASCO DÍJA

Típus	10 %-os, de legkevesebb							
	500	1000	1500	2000	3000	5000	10 000	20 000
	forint önrészesedés mellett az évi díj forintban							
Trabant—601 lim.	1850	1550	1250	1100	1000	750	500	250
Skoda S—100	2780	2330	1880	1650	1500	1130	750	380
Wartburg—353 de Luxe	2780	2330	1880	1650	1500	1130	750	380
Zsiguli (Lada)	2960	2480	2000	1760	1600	1200	800	400
Volkswagen—1300 (1972-től)	4800	3960	3120	2880	2520	1920	1320	720
Volga M—24	5000	4190	3380	2970	2700	2030	1350	680
Mercedes—220 (1970-től)	12 800	10 560	8320	7680	6720	5120	3520	1920

AZ IDŐSZAKOS CASCO DÍJA

Típus	10 %-os, de legkevesebb 1500 Ft összegű önrészesedés mellett a díj Ft-ban							
	3	4	5	6	7	8	9	10
	hónapra							
Trabant—601 Lim.	475	630	790	885	945	1010	1075	1135
Skoda S—100	720	960	1200	1345	1440	1540	1635	1730
Wartburg—353 de Luxe	720	960	1200	1345	1440	1540	1635	1730
Zsiguli (Lada)	765	1020	1275	1430	1530	1635	1735	1840
Volkswagen—1300 (1972-től)	1195	1590	1990	2230	2385	2545	2705	2865
Volga M—24	1285	1710	2140	2395	2565	2740	2910	3080
Mercedes 220 (1970-től)	3130	4170	5215	5840	6255	6675	7090	7510

Segítő és bajt szerző táblák



Ez év márciusában egy sötétbe hajló estén, a Hévízről kivezető keleti út kis deltájában, s a hévízi út képzelt folytatásában (a rajzon nagy nyíllal jelölt helyen) egy autó a deltáról a mocsaras szántásba szaladt. Szerencsére komolyabb baj nem esett, a kocsinak az útra „visszataszigálásában" egyébként magam is segédkeztem. A vidéket nem ismerő kárvallott autós Hévízről jövet úgy vélte — és akkor úgy tűnt neki —, hogy a kereszteződésben egyenesen is továbbhaladhat. Kis balesete fő okaként a két táblára mutatott.

Az „Útkereszteződés alárendelt útvonallal", majd ezt követően a „Főútvonal balra kanyarodik" táblák egyaránt azt sugallták neki, hogy voltaképpen négyágú kereszteződéshez érkezik. És mire észbe kapott, már gurult is le a töltésen. Nem haladt gyorsan, de nem is lassított, mert nem látta más jármű fénycsóváját a keresztező utakon. Előtte és mögötte sem jött akkor jármű.

Az ügy után a vezető azon bosszankodott, hogy a két tábla ellentmond egymásnak: az egyiken a főútvonal egyenesen mutat, a másikon balra kanyarodó. Magyarázgattuk, hogy a kereszteződést jelző tábla csak szimbólum, s nem térkép! De a főútvonal jelzését kiegészítő táblán is csak ezzel tudtuk magyarázni, hogy előre is utat jelez. Persze, a kibicnek semmi sem drága, így nekünk könnyű volt magyarázgatni, hogy ezek a táblák csak szimbolikus jelzést adnak.

A legutóbbi Autó-Motorban örömmel olvastam — és már több helyütt a gyakorlatban is jóleső érzéssel tapasztaltam —, hogy egyes főútvonalakon a kiegészítő tábla már nem csupán szimbolikus, hanem valós útbaigazítást is ad. Ilyen táblák láthatók például az Árpád-fejedelem útján, a 2-es és 4-es autóbusz vonalán is.

Csehszlovákiában azonban úgyszólván valamennyi útkereszteződés előtti főútvonal-jelző tábla alatt már térképszerű, egyértelmű útbaigazítást adó a kiegészítő jelzés. Sőt, a tátrai autóúton már az „Útkereszteződés alárendelt útvonallal" táblák alatt is





látható a térképszerű kiegészítés. Így tehát egyértelműen nyilvánvalóvá válik, hogy ahol a Kresz nyelvén csupán útkereszteződést jelölnek, valójában a „kereszteződési" alakzattól merőben eltérő úttorkolat, vagy villás útelágazás következik. Mégpedig esetleg éppen olyan, amelyiknek a legjobban elhajló ága a továbbvezető főútvonal. A főútvonalat jelző táblák „térképes" kiegészítését tehát őszintén üdvözöljük, az útkereszteződéseket hasonló módon jelzőkét pedig várjuk, hogy a táblák ne dodonai szimbólumokkal, hanem félreérthetetlen tájékoztatással segítsék a járművek vezetőit.

Sz. J.

A NYOMOK MEGŐRZÉSE CÍMÉN...

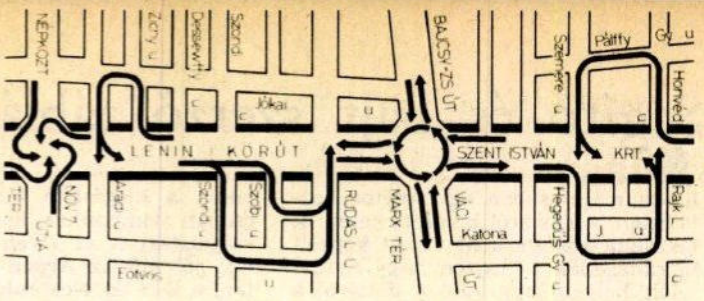
Május 23-án a kora délelőtti órákban karambol történt a József Attila utcában. Karambol? Inkább koccanás, amilyen ma már világszerte gyakori. Hogy az autóbusz vagy a Volga vezetője volt-e a hibás, eldönteni nem a mi dolgunk. Tény, hogy a Volga hátulján valamivel jobban meglátszott ez a nemkívánatos találkozás, mint az autóbusz robusztus lökhárítóján. Persze, így is teljesen megértjük mindkét jármű vezetőjének a gondját, bosszúságát. Amit viszont nem értünk, és amire semmilyen magyarázatot nem fogadhatunk el: hogy több mint fél órán át a buszt és a Volgát nem mozdították el a helyszínről — részben a BKV ilyen értelmű utasítására, részben pedig az esetleges jogi hátrányok kivédésére, megelőzésére hivatkozva. Megtudtuk azonban, hogy a BKV-nak éppen ellenkező utasítása van: arra hívja fel a gépjárművezetőit, hogy a koccanásos baleseteknél a lehető legrövidebb időn belül húzódjanak félre (addig is, amíg a baleseti helyszínelőjük kijön), és biztosítsák a forgalom zavartalanságát. A kárvallott Volga vezetőjének is ebben az esetben azonnal félre kellett volna húzódnia. Márcsak azért is, mert járműveikkel teljesen eltorlaszolták a József Attila utcának a Roosevelt tér felé vezető ágát, méghozzá csúcsidőben. Negyedórákra megbénították az egyik legfrekventáltabb fővárosi útvonal forgalmát, s a szomszédos kereszteződés körzetében is a torlódások, balesetveszélyes helyzetek, kerülgetések láncreakcióját indították el. A nyomok megőrzése címén...







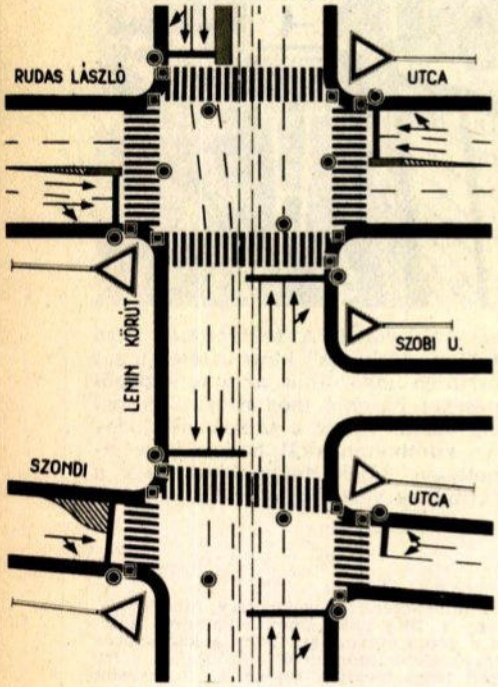
Itt így közlekedjünk

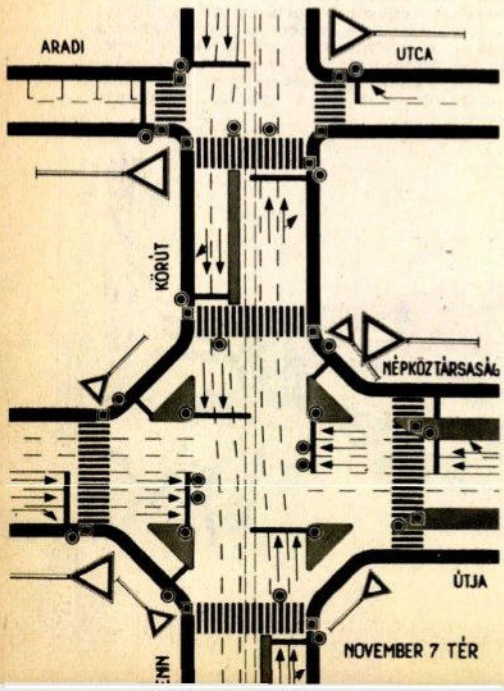


A NAGYKÖRÚTON továbbhaladva, most a Marx tér és a November 7. tér közötti szakaszon vezetjük Olvasóinkat.

Kezdjük mindjárt a **Rudas László utcánál** — habár itt nem lesz változás. Minden torkolatban teljesen egyforma, kétsávos járműbesorolóhoz érkezünk; mindkét sávból egyenesen és a külsőkből jobbra is szabad haladni. A Rudas László utcában azért kellett a belső sávok irányítására egy-egy szigetet építeni és azon a jelzőlámpákat elhelyezni, mert a befüggesztett jelzőlámpák elhelyezésére a trolibuszok felsővezetéke miatt nem volt lehetőség.

A forgalomirányító berendezés két egyszerű fázisban működik. A jobbra kanyarodók vigyázzanak, mert itt, a Nyugati pályaudvar közelsége miatt mindig számolnunk kell a nagyvárosi forgalmat nem ismerő gyalogosokkal is!





A Szondi utcánál is van már jelzőlámpa! Ennek kiváltképpen a Nagykörutat keresztező járművek és gyalogosok élvezik majd az előnyét. A Lenin körúton a November 7. tér irányába mindkét sávból csak egyenesen szabad haladni. A Marx tér felé jövet viszont jobbra is be szabad kanyarodni a Szondi utcába. A Szondi utca a Jókai utca felől a Lenin körútig egyirányú és innen csak egyenesen és jobbra szabad kihajtani. A Szondi utcának az Eötvös utca felőli szakasza azonban kétirányú, s egyetlen forgalmi sávból szabad kanyarodni jobbra és balra.
A Lenin körutat keresztező gyalogosok itt csupán egyetlen átkelőhelyet találnak, mégpedig azon az oldalon, ahol a balra kanyarodó járművekkel nem kerülhetnek kapcsolatba.

Az Aradi utcai jelzőlámpa csaknem teljesen megegyezik a Szondi utcaival. Az Aradi utca a Jókai utca felől a Lenin körút felé egyirányú. A bal oldali sáv parkolásra szolgál, a jobb oldaliból viszont minden irányban (tehát balra nagyívben is) szabad továbbmenni. Az Eötvös utca felőli oldalon kétirányú forgalmat bonyolít le az Aradi utca, de ebben a torkolatban (vagyis az Aradi utcába és onnan) csak jobbra kisívben szabad kanyarodni. Ebben a kereszteződésben a Körúton ugyancsak egy gyalogátkelőhelyet jelöltek ki, a November 7. tér felőli oldalon.

A November 7. tér megszokott arca a régi marad, a jelzőlámpák elhelyezésében azonban lényeges változás lesz. A másutt már jól bevált befüggesztett jelzések itt is jobb tájékoztatást nyújtanak, mint a korábbi, oldalt elhelyezett ismétlőjelzők.
A tapasztaltabb gépjárművezetők kitűnően hasznosítják a tér kiképzése által nyújtott balra kanyarodási lehetőségeket. Ez változatlanul megmarad. Sőt, minden eddiginél nagyobb jelentősége lesz a nagykörúti balra kanyarodások korlátozásával! Magától értetődik, hogy a kereszteződésbe való behaladást csak zöld jelzésre kezdhetjük meg, illetve folytathatjuk, majd a bal oldalra eső sziget mellett maradva, ugyancsak zöld jelzésre ráhajtunk a keresztező útra. (Erre általában egy fázisban, folyamatosan haladva lehetőségünk nyílik.) Ezt követően azonban, közvetlenül a kereszteződési négyszög előtt a jobb oldalon, találunk egy jelzőlámpát, amely viszont ilyenkor, az esetek többségében, már tilosat mutat. Itt tehát ki kell várnunk a szabad jelzést, és csak ezután mehetünk tovább. A Népköztársaság úti irányokban három-három, a nagykörúti irányokban pedig két-két forgalmi sávra sorolhatunk be ilyenkor. Ezt azért is lényeges hangsúlyozni, mert az ilyen közvetett balra kanyarodások megszaporodásával szükségessé válik, hogy minden talpalatnyi helyet a kereszteződés áteresztőképességének növelése érdekében ésszerűen kihasználjunk. Tehát ne „libasorban" zárkózzunk egymás mögé egy-egy kereszteződés lámpái előtt!

A teret megelőző járműbesorolókban egy kivétellel két-két sávot találunk, ahonnan egyenesen, és a külsőkből jobbra is mehetünk. A Liszt Ferenc tér felőli besorolóban azonban három sáv található: a külsőből csak jobbra szabad kanyarodni, a két belsőből pedig csak egyenesen mehetünk tovább. Mindazok tehát, akik e kereszteződésnél jobbra kívánnak elkanyarodni, már időben soroljanak a külső sávba, mert később, a rendszerint mindig nagy forgalom, majd a záróvonal miatt erre már nem nyílik lehetőségük.

Közeleg tehát az idő, amikor a Nagykörútról nem lehet már közvetlenül balra kanyarodni. Erre figyelmeztetnek bennünket egyébként a már többségükben kihelyezett, de még befelé fordított tilalmi jelzőtáblák. Jóllehet a balra kanyarodási tilalmak célszerű áthidalását az ajánlott „terelő útvonal" feltüntetésével táblák is mutatni fogják, ezúttal is adunk erről előzetes tájékoztatást — hogy időben felkészülhessenek olvasóink. Ha megfigyeljük a vonatkozó rajzot, jól láthatjuk, hogy általában az a célszerű megoldás, ha egy-egy jelzőlámpával irányított kereszteződés előtt jobbra kanyarodunk, majd kétszeri balra kanyarodással máris arra az útvonalra jutunk, ahová tulajdonképpen tartottunk. Sokan nem ezt a módszert követik, hanem először áthaladnak a jelzőlámpás kereszteződésen, majd ezt követően háromszori jobbra kisívű kanyarodással jutnak el ugyanide. Nem célszerű! Így egyetlen jármű kétszer terheli ugyanazt a kereszteződést. És ma már ez is számít. Mások viszont a végletekig leegyszerűsítik a dolgot: először kanyarodnak jobbra, majd ugyanezen az útvonalon nagy üggyel-bajjal és sokszor forgalomakadályozó módon visszafordulnak. A mai zsúfoltságban ez a gyakorlat már nem javasolható. Inkább tanulmányozzuk tehát a közölt rajzot...

A. FRANKL helyszíni tudósítása :

MONACO GRAND PRIX: Beltoise nyer — és egy kalap nem marad...

Őszintén szólva, ezen a vasárnap reggelen nem sok szakértő adott volna sok győzelmi lehetőséget *Jean-Pierre Beltoise*-nak. Igaz, hogy az edzésen ő volt a negyedik leggyorsabb, de ahogy mondják: „biztosan kicsúszott neki egy jó kör", mint a távolugrónak néha egy jó ugrás. Az év elején, amikor kiderült, hogy a BRM—Marlboro csapat hat kocsit indít a versenyen, mindenki azt mondta: ebből csak baj lehet. Rosszul is kezdődött: Argentínában semmi, Dél-Afrikában semmi, Spanyolországban semmi. Ezek után persze bárki hajlandó volt felajánlani, hogy megeszi a kalapját, ha egy BRM valaha is nyer...

Az egészben az volt a legszebb, hogy ez nem egy szerencsés, véletlen győzelem volt. *Beltoise* ragyogóan rajtolt, és a zuhogó eső ellenére a célig vezetett. Hogy Olvasóinknak fogalmuk legyen a feladatról, ahhoz az kell, hogy elképzeljenek egy kocsit, amely körülbelül olyan nehéz, mint egy kis Fiat; ebbe a kocsiba kerül egy háromliteres motor, amelynek több a lóereje, mint négy Opel Rekordnak (450 lóerőről van szó). És egy ilyen súly/lóerő elosztású versenyautót vezetett *Beltoise* zuhogó esőben, két órán keresztül, több mint 100 km-es átlagsebességgel, olyan keskeny, kacskaringós utakon, mint mondjuk a budai Hunyadi János út. Az egész pályát járda övezi, és a kerekek olyan törékenyek, hogy a legkisebb surlódás is azonnal töréshez, azaz kieséshez vezethet.

Mivel a pálya csak 3 km hosszú, *Beltoise*-nak többször kellett mindenkit leköröznie, kivéve a ragyogóan vezető *Ickx*-et, aki második lett. Monacóban mindig nehéz előzni, mert a pálya nagyon keskeny. A zuhogó esőben a lassabban menő kocsi sem látta a kék zászlót, amellyel jelezték, hogy adjon utat a mögötte jövő és előzni akaró *Beltoise*-nak. A mintegy fél méter széles gumik, amelyeken a Forma—1 kocsik futnak, olyan vízfüggönyt hagynak maguk után, hogy aki előzni akart, annak nagyon bátornak kellett lennie. *Jackie Stewart* világbajnok nagyon próbálkozott, de két hibát követett el, ezért kétszer lekörözték; és még így is negyedik lett!

Két különleges dolgot kell figyelembe venni. E pillanatban — mint ahogy azt már Madridból megírtam — a *Firestone*-gumit használó kocsik komoly előnyben vannak. Mind száraz, mind esős edzésen Firestone-gumival szerelt kocsik foglalták el a három első helyet. Tavaly a *Goodyear* gumié volt az előny, most megfordult a kocka.

A másik, talán még fontosabb tényező a „hazai pálya" volt. A franciák nagyon komolyan veszik a sportot, és ha nemzetközi versenyről van szó, akkor gyakran megszállja őket az „ihlet". *„La grandeur de la France"* (Franciaország nagysága), ez a De Gaulle által sokat használt, erősen soviniszta színezetű kifejezés síelésben is, atlétikában is, autózásban is gyakran egy „extra" fél másodpercre ösztökéli őket 80 kör=40 másodperc, ennyivel vezetett időnként *Beltoise*. Erre azért tértem ki, mert a szakértők szerint ez a francia nem világklasszis. Utoljára két éve, ugyancsak Franciaországban hajtott ilyen jól, akkor a Francia Grand Prix mezőnyét vezette, amíg kocsija defektet nem kapott. A két verseny között, tehát az utóbbi két év alatt labdába nem rúgott. A többi versenyző szempontjából még jó, hogy nem Franciaországban tartják az összes versenyeket...

Az eddigi négy VB-futamot négy különböző versenyző nyerte, négy különböző típusú kocsiban. Ritkán volt ilyen szoros a küzdelem a világbajnoki címért. E pillanatban *Fittipaldi* vezet 19 ponttal, őt követi *Ickx* 16, *Hulme* 15 és *Stewart* 12 ponttal.

Magáról Monacóról csak annyit, hogy mindenütt óriási építkezés folyik. Mivel maga a hely kicsi, kénytelenek — holland módra — a tengert kiszorítani. Új kikötők, strandok és a régi házak helyére modern felhőkarcolók épülnek, többnyire szállodák.

Ez mind nem azt jelenti, hogy a sport magyar szurkolói nem mehetnek el erre a versenyre, sőt. Először: nincs messze. Másodszor: Triesztből végig sztráda vezet, tehát gyorsan és kényelmesen lehet odaérni. Harmadszor: a kisebb szállodák és a sátortáborok — habár ezek legalább 20 km-re vannak — sokféle olcsó ott-tartózkodási lehetőséget kínálnak az edzés és a verseny napjain. A piac se drága és az ennivalók finomak. A legolcsóbb jegy kb. 100 forint, de a hegyoldalból ingyen is ragyogóan látni mindent egy jó távcsővel.

EREDMÉNY: 1. **Beltoise** (Marlboro—BRM) 2,26.54 (102,754 km/ó átlag) — 2. **Ickx** (Ferrari) 2,27.32 — 3. **Fittipaldi E.** (John Player) 1 kh. — 4. **Stewart** (Tyrrell Cosworth) — 5. **Redman** (Yardley McLaren) — 6. **Amon** (Matra) — 7. **De Adamich** (Surtees) — 8. **Marko** (Marlboro—BRM) — 9. **Fittipaldi W.** (Brabham) — 10. **Stommelen** (Eiffelland) — 11. **Peterson** (March) — 12. **Hill** (Brabham) — 13. **Beutler** (March) — 14. **Walker** (John Player) — 15. **Hulme** (Yardley McLaren) — 16. **Lauda** (March) — 17. **Pace** (March Cosworth) — 18. **Cevert** (Tyrrell Cosworth) — 19. **Pescarolo** (March Cosworth) — 20. **Regazzoni** (Ferrari) — 21. **Hailwood** (Surtees) — 22. **Ganley** (Marlboro—BRM) — 23. **Schenken** (Surtees) — 24. **Gethin** (Marlboro—BRM) — 25. **Wibell** (Marlboro—BRM).



Ez csak Monacóban lehetséges: Casino, luxusszálloda és autóverseny



E. Fittipaldi, aki a VB-t 19 ponttal vezeti



Chris Amon hatodik lett

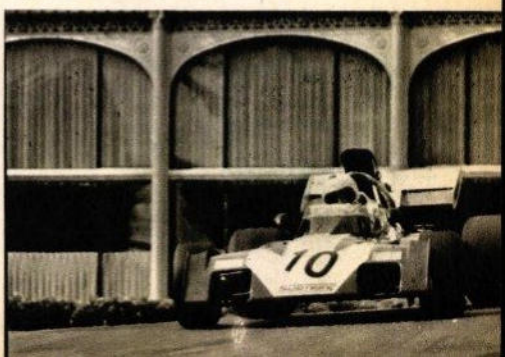


Niki Lauda: hirdetés még csak volna, most már csak vezetni kéne jobban...



Carlos Pace, az új brazil menő

Az ausztrál Tim Schenken összetörte kocsiját a verseny alatt



Az OM válaszol

TÖBBEKNEK: A Magyar Alumíniumipari Tröszt Szerkezeti Üzeme értesítette szerkesztőségünket, hogy a 7. számunkban közölt összeállítás óta változás történt az általuk készített garázsok tekintetében. A legfontosabb: nem kell 2—3 hónapig várni: a jelentkező igényeket azonnal, raktári készletből ki tudják elégíteni. Rövidebb közbenső panelt azonban nem készítenek már; a garázs hosszát a jelenleg gyártott 1,69 m-es panellal lehet variálni.

DÜVÉNYI ZOLTÁN — NEMESDÉD. A házhoz épített garázsra ugyanolyan adókedvezmény jár, mint magára a lakóépületre.

VARGA GYULA — FADD. A felelősségbiztosítás minden gépjárműre kötelező, tehát arra a Simson Star motorkerékpárra is, amelyet rendszámmal kell ellátni.

KÖRMENDI FERENC — SZENTES. Kifogásolja, hogy lakóháza udvaráról gyakran nem tud kihajtani a kocsijával, mert az utcai bejárat előtt másik jármű várakozik. Nem írja meg, hogy kiképezték-e feljárót az úttestről a járdára. Mert ha ez láthatóan ki van építve, akkor vonatkozik ide a Kresz 64. § (2) bekezdés c) pontjának az az előírása, hogy megállni tilos „az épületbe (telekre) behajtás célját szolgáló útszakaszokon". Ha ez nem áll fenn, nem lehet megtiltani, hogy a kapu előtt járművek várakozzanak. Hogy mi a teendő? Engedélyt kell kérni a tanácstól, hogy feljárót képezhessen ki a kapuhoz.

MATICS GÁBOR — SZALKSZENTMÁRTON. A Zsiguli—Lada kombi-típusának magyarországi forgalombahozataláról még nincs döntés. Amint hírt kapunk róla, természetesen azonnal közöljük.

ORAVECZ LÁSZLÓ — SALGÓTARJÁN. Az MZ Sport típust nem importálja a kereskedelem, részben azért, mert nagyon drágának tartják.

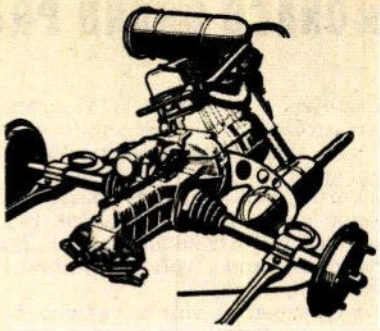
MOLNÁR LAJOS — VÁC. A kisiparos köteles műhelyében kifüggeszteni az általa vállalt munkák árait. Ha a munka elvégzése ellen bármi kifogása van, panasszal élhet a Kisiparosok Országos Szervezete Központjánál is (Bp. V., Kálmán u. 1.).

MINORITS OTTÓ — BAJA. Kívánsága máris teljesült: éppen ebben a számunkban közöljük le az európai országokban jelenleg érvényes benzin- és olajárakat. Jó utat!

BÍRÓ DEZSŐ — SÓVÁRAD. Szívesen adunk helyet kérésének, és közöljük: Romániában tudomásunk szerint Salló László csikszeredai könyvkötőmester foglalkozik az Autó—Motor évfolyamainak AM-emblémás bekötésével, illetve az ilyen gyűjtőborítók készítésével. Közelebbi címe: Tudor Vl. utca A. 4-es blokk B-lépcső, 30-as lakrész.

„MZ". Mindenkinek igaza volt. Még néhány évvel ezelőtt sorozatban is gyártottak ES 175/2 típusjelzésű motort. Ma már csak megfelelő számú exportrendelésre készítik ezt a modellt.

TALÁLJA KI...



... melyik nálunk igazán nem ritka kocsi szerkezeti egységét mutatja ez a rajz. Egy lényeges és jellemző szerelvényt ugyan itt most eltüntettünk. Ennek ellenére úgy véljük, igen sokan lesznek, akik helyes választ küldenek be egy levelezőlapon június 20-ig. Sorsolás alapján három jutalomkönyvvel honoráljuk a rejtvényfejtők fáradozását.

•

A 9. számunkban közölt rejtvényképen a **P20 prototípusából** mutattunk be egy szeletet; a szériától annyiban tért el, hogy a képen láthatók voltak az irányjelzők. A jutalomkönyveket **PÁSZTOR GYÖRGYNÉ** (Bp. XIV., Füredi u. 62.) — **PAP GÁBOR** (Veresegyháza, Vasút u. 1/b.) és **MOLNÁR MÁRIA** (Hajdúszoboszló, Nap u. 2.) címére postázzuk.

Könyvekről

A MÚLT NAGY TUDÓSAI (Akadémiai). Illyés Géza sebészprofesszor, Sebestyén Gyula néprajzkutató, Than Károly kemikus, Gombocz Zoltán és Révai Miklós nyelvművelő-tudósok életéről, alkotásairól szóló ízléses könyvecskéket fog össze a kartondoboz, amely ajándéknak kelleti magát.

GRIGULEVICS: Az inkvizíció története (Kossuth). Az inkvizíció a vallás védelme jegyében kínzott és ölt meg százezreket évszázadokon át. A gazdag képanyaggal illusztrált kötetből megismerjük történetét, indítékait és módszereit.

SZEKERES KÁROLY: Elherdált kincsek (Kozmosz). Igaz novellák bűnbeesett, többre hivatott emberekről. A szomorú és tanulságos történetek írója alaposan ismeri ezt a világot, hiszen ítélkezni hivatott „hősei" fölött . . .

LENGYEL JÓZSEF: Visegrádi utca (Magvető). Az egész ország szeretete, megbecsülése vette körül e napokban a veterán író-harcost, 75-ik születésnapján. És sokadik kiadásban került olvasói kezébe ez a híres „történeti riportázsa".

RÁCZ ENDRE: Fertőd (Corvina). Dr. Marót János áttekintő bevezetőjével 65 művészi fénykép mutatja be hazánk legszebb és legnagyobb barokk kastélyát, amelyet népi demokráciánk állított helyre, hogy a ma embere is gyönyörködhessen az építészet e remekében.

BÁRÁNY TAMÁS: Fényes rokonság (Szépirodalmi). Az ötvenes évek elején érkeznek meg a gazdag rokonok nyugatról, és mulatságos helyzetekbe hozzák önmagukat és pesti hozzátartozóikat. A szatírikus történet elgondolásra is késztet.

WARTBURG—1000 és WARTBURG—353

típusú személygépkocsikhoz

szerkezeti alkatrészek

raktárról azonnal kaphatók

Ügyintéző: Englisch István, 141-406

II. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT

Karosszériajavító üzeme

Bp. IX., Tűzoltó u. 25.

MOSZKVICS—407

típusú személyautókhoz



szerkezeti és KAROSSZÉRIA-ALKATRÉSZEK

raktárról azonnal kaphatók

Ügyintéző:

Nagy Irén, 200-810/179

II. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT

Moszkvics típusüzeme

Bp. XIII., Révész u. 1—5.

BORSOS SÁNDOR — SAJÓSZENTPÉTER. 1. A két éven aluli gyermeket szabad az oldalkocsiban szállítani, de természetesen kizárólag felnőtt kíséretében. — **2.** Az oldalkocsis motorkerékpárra is vonatkozik a Kresz-módosításnak az elromlott gépjárművek megjelölésére vonatkozó előírása. Ez alól csak a szóló-motorkerékpár kivétel. Ha tehát nincs rajta mindkét oldalon egyszerre működtethető irányjelző, akkor magával kell vinnie vagy egy villogó narancssárga fényű lámpát, vagy az elakadást jelző háromszöget.

KOTSIS ANDRÁS — MAROSLELE. Bizonyára elkerülte figyelmét, hogy lapunk ez évi 7. számának 26. oldalán közöltük az Állami Biztosító levelét, amely kedvező választ tartalmazott ebben az ügyben végzett közbenjárásunkra. Ebből kiderült, hogy az ÁB Gépjárműbiztosítási Főosztálya már 1970-ben utasítást adott, hogy annak az esztendőnek január 1-étől „a Velorexhez hasonlóan minden olyan gépjárműre, amelyet a rokkantak számára rendszeresítettek (és a gépjármű ilyen minősége a forgalmi engedélyben feltüntetést nyert), a kötelező biztosítás évi díja 10 Ft." A levél külön kiemeli, hogy ez a kedvezmény a Trabant Hycomat tulajdonosaira is vonatkozik. Sőt, a levél még ezt a záradékot is tartalmazza: „Aki eddig többet fizetett volna be, és a jogalapot igazolni tudja, visszakérheti a különbözetet".

SZIKSZAI ISTVÁN — JÁSZBERÉNY. A gépjárművezetői alapbér megállapítása szempontjából nem a jogosítvány megszerzésének időpontja az irányadó, hanem az igazolt szakmai gyakorlat éveinek a száma. A 16/1971. rendelet értelmében: „Az alapbér megállapításánál a munkaviszonyban, szövetkezeti tagsági viszonyban, a fegyveres erőknél, a fegyveres testületeknél és a rendészeti szerveknél gépjárművezetőként eltöltött és igazolt szakmai gyakorlati idő (ide értve a gépjárművezetéssel kapcsolatos munkakörben, pl. garázsmester, forgalmi oktató, ellenőr stb., továbbá a társadalmi szerveknél munkaviszonyban eltöltött időt is) kell alapul venni."

TALÁLTAK még decemberben egy 11.00—20 méretű, szovjet gyártmányú teherautó-pótkereket. Átvehető az alsóőrsi Községi Tanácson Sáfrán József gépkocsivezetőnél.

SHELL INTERSERVICE ÁLLOMÁSOK

Shell

INTERAGRT INTERSERVICE

Budapesten

III., Bécsi út 277.
IV., Pozsonyi út 1. (Újpest)
IX., Kén utca 1.
INTERSHOP
XIII., Rajk László u. 11

Vidéken

Balatonfüred
Dunaföldvár
Miskolc
Pécs
Szántód
Szeged
Veszprém

Új töltőállomás nyílt a
VIII., Kulich Gyula téren

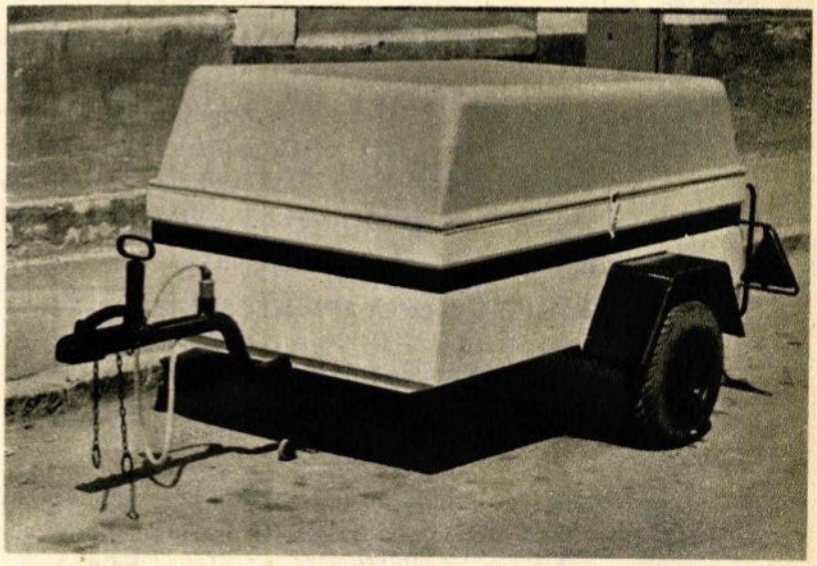
BENZIN, OLAJ, AUTÓFELSZERELÉSI ÉS AUTÓÁPOLÁSI CIKKEK.
TÖLTŐÁLLOMÁSAINKNÁL ÜZEMANYAG ÉJJEL-NAPPAL,
A SZERVIZEK 6—22 óráig vannak nyitva

KÉNYELMESEN AKAR UTAZNI?

Már most rendelje meg a GyLK 250/A típusú SZEMÉLYGÉPKOCSI-UTÁNFUTÓT!

A KÖTUKI által 10 423/71 szám alatt engedélyezett utánfutóból már 50 db fut az országban. A torziós gumirugózással ellátott krém és zöld színű utánfutók poliésztertetővel és pótkerékkel kerülnek forgalomba.

Aki a nyár folyamán kirándul, sátrat és kempingfelszerelést vihet magával. Az utánfutó kényelmessé teszi utazását, mert nem terheli feleslegesen a kocsiját.



Hasznos terhelése 150 kg, rakodási felülete 1,4 m². Az utánfutó kempingezésen kívül jól használható háztáji gazdaságokban zöldség- és gyümölcs-szállításra, nagyüzemeknél pedig palánta, facsemete szállítására. Egyes megrendelők anyagbeszerzésre is felhasználják.

Megrendelhető a TRIÁL Sport-, Játék- és Hangszerkereskedelmi Vállalatnál

(Budapest VI., Népköztársaság útja 4.) Kérjen részletes tájékoztatót!

Gyártja a Győri Lakatos- és Fémtömegcikkipari Szövetkezet, Győr, Akác u. 14.

AUTÓ-
ALKATRÉSZEK
ÉS ÚJDONSÁGOK
NAGY VÁLASZTÉKÁVAL
VÁRJUK ÖNT



SKODA, MOSZKVICS, VOLGA, WARSZAWA, WARTBURG, TRABANT:
Bp. V., Dimitrov tér 5.

POLSKI-FIAT, MOSZKVICS, TRABANT:
Bp. XIII., Tahi u. 74.

AUTÓKER

ZSIGULI:
Bpest XIV.,
Martos F. u. 29

KERAVILL

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

Megrendeléseket
az alábbi helyeken fogadunk el:

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

Kárpitozás, kárpittisztítás:
BUDAORS, BUDAPESTI ÚT 24.
TELEFON: 666-433

Központ:
PEST MEGYEI SZOLGÁLTATÓ ÉS CSOMAGOLÓ VÁLLALAT

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

INTERAG RT
INTERSERVICE

AZ INTERAG RT BMW-VEVŐSZOLGÁLATA

Budapest XIII., Rajk László u. 11. Telefon: 329-340

felhívja a BMW–700 típusú személyautók tulajdonosainak figyelmét, hogy megkezdi a 700-as motorok beszereléssel történő árusítását. Irányár: 20 000 Ft. Kérjük az érdeklődőket, hogy igényüket június 30-ig jelentsék be a Vevőszolgálatnál.

BMW Garanciális és Márkaszerviz

Budapest III., Bécsi út 277. Tel.: 888-131

BMW Konszignációs raktár

Budapest XIII., Rajk László u. 11. Tel.: 329-340

A BMW Vevőszolgálat kéri a BMW személyautók tulajdonosait, hogy kocsijuk jobb alkatrészellátása érdekében – levélben vagy személyesen – közöljék a jármű alábbi adatait:

A gépkocsi típusa
A karosszéria száma
A motor száma
A forgalmi rendszám
A kocsi színe

BMW

CROSS VB – SÁRTENGERBEN

Nyelvünk nem szegény az eseményeket szinesítő jelzőkben, mégis nehéz lenne megfelelőt találni erre a trziči VB crossversenyre. A kedves Olvasó bizonyára tudja hogy mi a rodeo. A vadlovak betörése. Hát talán ilyen volt a 250-eseknek ez az összecsapása. De vehetünk egy másik példát is. Talán emlékeznek még Yves Montand felejthetetlen filmjére, „A félelem béré"-re, és felrémlik emlékezetünkben az a küzdelem az olajiszapban. Hasonlót láttunk a jugoszláv alpok egyik kies katlanában.

A környező hegyek felhőkarcoló csúcsait még hó borította, és a több száz méter magasan fekvő Trzič melletti gyönyörű pályát hol a hancúrozó felhők lepték be permettel, hol a csak néha pihenő háromnapos eső áztatta.

A nálunk elképzelhetetlenül meredek és hosszú emelkedők, valamint lejtők iszaptavakba torkollottak, amelyek emberfeletti, vért izzasztó követelményeket támasztottak.

Szuperember, szupermotor és szupergumi kellett ehhez. No meg egy csipetnyi szerencse. Merthogy ez a *Joel Robert* ezzel is rendelkezik... Ebből persze már azt is tudják, hogy mi a győztes neve. (Igaz a hír: kereken 100 000 dollárt kap a japán Suzukigyártól egyévi fizetésként, de — ezért meg kell nyernie a világbajnokságot. Úgy tudják, hogy egyéb üzletei, mint például a nevét viselő cross-csizma, az általa használt olaj, gyertya, lánc és gumi gyártóinak „tiszteletdíja" is hoz annyit a konyhájára, mint az alapgázsija. Mindezzel együtt, higgyék el, nehéz, nagyon nehéz kenyér az övé.)

Ez a trziči volt az idén az ötödik VB-verseny és Robert-nek eddig három győzelme, egy 2. helye van. Aki pedig megjósolta, hogy ez a 29 éves belga sportember az idén nyeri meg a hatodik világbajnokságát, annak nem is Pythiának lennie.

Egy híján 50 indulója volt ennek a május 21-i nagy versenynek, amelyen 3 magyar crossozó is indult, illetve tanult: *Kiss László, Reitterer László* és *Vesztergom Jenő*. Előljáróban hadd mentsük fel őket, mert ez a feladat a lényegesen nagyobb gyakorlattal rendelkező, nemzetközileg is elismert versenyzőket is sakkmattolta.

A rajtgépnél 30 gép hörgött, mögöttük a többiek, és az indítózászlót egy, az égből érkezett jugoszláv ejtőernyős hozta. Aztán, amikor elszabadult a több mint 1500 lóerő, elsőnek az osztrák KTM-gyár egyik motorja spriccelt el (szó szerint is), nyergében a szovjet *Rulev*-vel. A vadászkutya szerepét vállalta a két Suzuki-csillag: *Robert* és honfitársa, *Geboers*. Így ment ez a 3. körig (addigra már olvashatatlanná váltak a versenyzők mellére kötött nagy rajtszámok). A KTM kistermetű menedzsere sápadtan topogott, hüvelykujját szorongatta. Aztán a 4. körben *Rulev* megcsúszott a leghosszabb és legmeredekebb falon, és ennyi elég is volt a két belgának. Ettől kezdve *Robert, Geboers, Rulev* lett a sorrend.

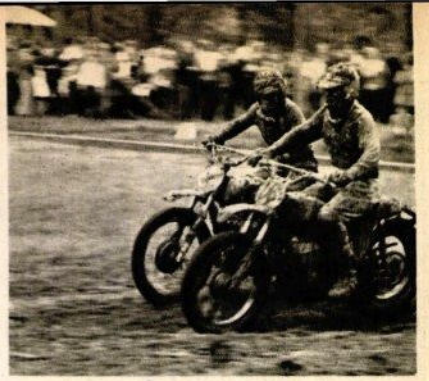
Főleg az észak-európaiak tartották jól magukat. Az 1. futamban csak 16 versenyző eredménye volt értékelhető, mert a többiek kihagyták a 6-os számú kaput (ezek között voltak — sajnos — a magyarok is).

A szünetben elsősorban a sártól felismerhetetlen versenyzők „tisztába tevése" folyt a depóban, a szerelők pedig a motorokat ásták ki a lávaszerű masszából.

Az időmérők nagy gondban voltak az olvashatatlan rajtszámok miatt, és ennek nyomán óvásokkal folytatódott — a célba futás után — a verseny. Még késő este sem volt eredmény. A 2. futam után csak a most is győztes *Robert*, a finn *Vehkonen* és *Geboers* helyezése volt biztos, ami utánuk következett, az merő találgatás volt. Végül is 16 versenyző neve került az eredménylistára. (Csupán a történeti hűség kedvéért említjük, hogy a II. futamban *Kiss Laci* volt a legeredményesebb, amíg a CZ kuplungja bírta a strapát, *Reitterer* a 27. és *Vesztergom* a 29. helyig tudott felcsúszkálni, ami — figyelembe véve a gyengébb motorjukat, a széria crossgumijaikat — nem is rossz.)

Rózsa György

EREDMÉNY: 1. **Joel Robert,** B (Suzuki) 2 pont — 2. **Sylvain Geboers,** B (Suzuki) 5 — 3. **Kalevi Vehkonen,** SF (Montesa) 6 — 4. **Pavel Rulev,** SU (KTM) 8 — 5. **Uno Palm,** S (Husqvarna) 13 — 6. **Gaston Rahier,** B (Husqvarna) 14 — 7. **Hakan Andersson,** S (Yamaha) 18 — 8. **Alekszej Kibirin,** SU (CZ) 19 — 9. **Gennadij Mojszejev,** SU (CZ) 20 — 10. **Walter Leitgeb,** A (Puch) 24 — 11. **Jaroslav Falta,** CS (CZ) 24 — 12. **Werner Schutz,** D (Maico) 25 — 13. **Vladimir Kavinov,** SU (CZ) 26 — 14. **Marcell Wiertz,** B (Husqvarna) 30 — 15. **Friedrich Grabner,** A (KTM) 33 — 16. **Miroslav Halm,** CS (CZ 33 pont.



Ketten a kanyar bejáratánál...



Hátulról könnyebb: Wiertz (7) és Schütz



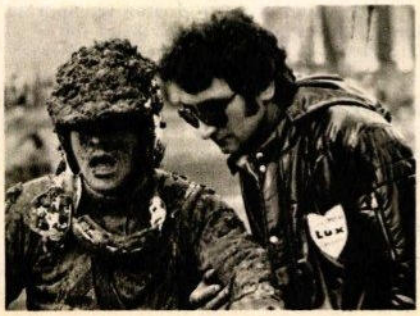
A 2. helyezett Geboers — a futam elején



Az ördöngős Robert, és a főszerelő

(RÓZSA GYÖRGY felvételei)

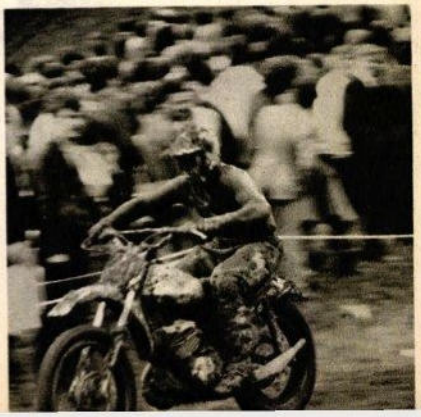
A svájci Kalberer megállt néhány percre, hogy kifújja magát

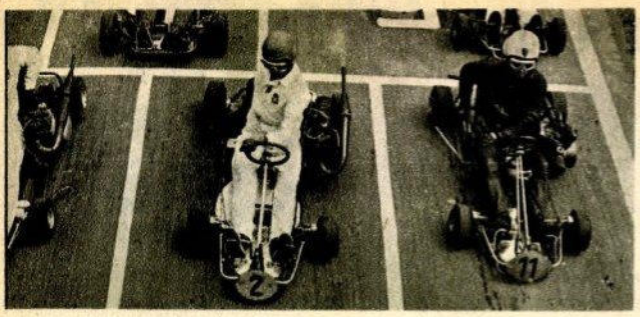


Az egyik jön, a másik megy, a harmadik tápászkodik



Egy, a Maicósok közül







(Balról) Rajt előtti másodperc. Középen a győztes Bedrich (2), jobbra a 2. helyezett Koch (11) — (Fent) Dykast vezeti Akopovot és Petraseket (ARTUR PAKOS felvételei)

Jól rajtoltak kartosaink a Szocialista Kupáért

A Szocialista Kupa ez évi első kart-versenyét a lengyelországi Kozleban rendezték, mintegy 8000 néző előtt. Ez a verseny egyben pályaavató is volt, amelyen a hazai válogatotton kívül rajthoz állt a csehszlovák, a magyar, az NDK és a szovjet csapat is.

Az elsőség kérdése nagy küzdelem után dőlt el, mert Bedrich (CS) és Koch (NDK) egyenlő pontszámmal végzett, és a sorrendet a négy futamon szerzett helyezések döntötték el.

A magyar kartosok várakozáson felül szerepeltek, ami nemcsak a kifogástalanul előkészített motoroknak, hanem a megfiatalított csapat küzdeni akarásának és főleg tudásának volt köszönhető.

EREDMÉNY. EGYÉNI: 1. L. Bedrich, CS — 2. J. Koch, NDK — 3. F. Dykast, CS — 4. P. Petrasek, CS — 5. H. Schulz, NDK — 6. I. Zymanyi, CS ... 11. Szántó L. ... 14. Ürmös S. ... 16. Győri L. ... 17. Pekári B. ... 19. Lennert A. **CSAPATBAN:** 1. Csehszlovákia — 2. Lengyelország — 3. Magyarország — 4. NDK — 5. Szovjetunió.

Hegyiverseny a Fellegvárnál

Az Afor vállalta az idén először kiírt hegyibajnokság II. futamának rendezését a visegrádi, 4500 m-es Panoráma úton. Közel félszáz autó és egy tucat motorkerékpár gyűlt össze a rajtnál, ahonnan pontosan 10 órakor indították az első versenyzőt, *ifj. Reisz Jánost* (350 Aermacchi), a tavalyi verseny győztesét. És percenként követték egymást a motorok, majd az autók.

Az éjszakai esők még helyenként otthagyták nyomukat, és részben ennek lehetett következménye, hogy *Kiss Dezső* Gordinijával az útszéli füves részre sodródott, majd onnan az út túloldali szélét nyeste, ott — teljesen szabálytalanul — nézők mentek, háttal a menetiránynak, és, noha rájuk kiáltottak, hátra sem néztek. Így történt, hogy három személyt könnyebb sérüléssel kórházba szállítottak a mentők. *Kiss* sértetlenül lépett ki a verseny folytatására képtelen Renault-ból.

Balatoni Mihály új Skodája lassúbbnak bizonyult a réginél, amelyet *Gaál Pál* vitt győzelemre. Meglepetéssel szolgált a „szakágban" még kezdőnek számító *Benyák János* és az ő megbűvölt Trabantja, amellyel, az autók abszolút 2. helyét elfoglaló *Morvay László* mögött, kategóriájában második lett. A nap legjobb idejét *Michael Jahn* állította fel BMW 2002—TI kocsijával. A motorosok leggyorsabbja az idén is a kis *Reisz* volt.

Az időnként meg-meginduló eső sem tudta kedvét venni az olykor figyelmeztetésre szoruló szép számú közönségnek, amely egy gördülékenyen rendezett jó versenynek lehetett tanúja.

EREDMÉNY. MOTORKERÉKPÁR 125 KCM: 1. **Böndicz János** (MZ) 6,51.9 — **250 KCM-IG:** 1. **Nagy Gyula** (MZ) 7,09 — 2. **Kohut Pál** (Bultaco) 7,10.2 — 3. **Lovas János** (Aermacchi) 7,33.4 — 4. **Zsunics Károly** (Aermacchi) 7,48.5 — 5. **Sztrés Zoltán** Bgyarmat (Aermacchi) 7,51.3 — 6. **Lévai János** Bgyarmat (Honda) 8,16.5 — 7. **Petró András** (Bultaco) 8.24.4 — **250 KCM FELETT:** 1. **Ifj. Reisz János** (Aermacchi) 6,39.8 (legjobb motoros idő) — 2. **Juhos Árpád** (Aermacchi) 6,40.1 — 3. **Kovács Sándor** (Norton) 6,57 — 4. **Szikora Dezső** (Bultaco) 7,24.7 (valamennyi Budapesti HSE).

AUTÓK, II. CSOPORT, 1600 KCM FELETT: 1. **Michael Jahn,** Áfor (BMW 2002 TI) 6,37 (legjobb autós idő) — 2. **Szabó János,** Volán (Opel R) 7,07 — **1600 KCM-IG:** 1. **Jancsó Gyula,** Áfor (Gordini R—8) 7,00 — 2. **Dr. Pulvári Károly,** Volán (P. Fiat) 7,12.8 — **1150 KCM:** 1. **Gaál Pál,** Volán, 6,51,1 — 2. **Balatoni Mihály,** Volán, 6,57.5 — 3. **Winkler Csaba,** ATI, 7,04.8 — 4. **Farkas Károly,** Áfor, 7,15.1 — 5. **Koltai Ottó,** ATI, 7,21.4 (mind Skoda Rallye) — **850 KCM:** 1. **Morvay László,** Volán (Steyr-Puch 650 TR) 6,49.9 — 2. **Benyák János,** Volán (Trabant) 7,16.7 — 3. **Bálint Árpád,** Volán Pécs (Steyr-Puch 650 TR) 7,28.3 — 4. **Németh Attila,** Áfor (Trabant) 7,32.3 — 5. **Mercsényi Róbert,** Áfor (Fiat C) 7,43.2; — **I. CSOPORT, 1300 KCM FELETT:** 1. **Baumgartner László,** Volán Pécs (BMW 2002 TI) 6,55.2 — 2. **Kelemen Ferenc,** Volán (P. Fiat) 7,00.7 — 3. **Gombácsy Lajos,** Volán Debr. (P. Fiat) 7,24.9 — **1300 KCM-IG:** 1. **Valcsics László,** Áfor (NSU TT) 6,56.2 — 2. **Förster István,** Volán Pécs, 7,09.8 — 3. **Dr. Augusztin Béla,** Volán, 7,14.5 — 4. **Simon Ferenc,** Áfor, 7,15.7 — 5. **Szenttornyai György,** Volán (mind Lada) 7,21.7 — **1150 KCM:** 1. **Iriczfalvi Ferenc,** Volán (Fiat—128) 6,59.4 — 2. **Kővári György,** Áfor (Wartburg) 7,13.6 — 3. **Oravecz Gábor,** Áfor (Fiat SC) 7,15 — 4. **Nagy László,** Volán Győr, 7,17.2 — 5. **Grünwald László,** Volán Pécs (Fiat SC) 7,19.1 — **600 KCM:** 1. **Bártfai Csaba,** Áfor (Honda) 7,45.4 — 2. **Farkas Elek,** Volán 7,52 — 3. **Dőme József,** Áfor, 7,52.3 — 4. **Sándor István,** Volán, 8,02.4 — 5. **Kovács László** Volán, 8,13.2 (mind Trabant).



Az autósok között a nap második legjobb idejét tudhatta magáénak a kategóriagyőztes Morvay László, aki mintaszerűen, „bródszeidolás" nélkül, az ideális ívet vezette a kis mérges Puchot



Feldörög a kis Reisz Aermachijának motorja, amikor Vinkovics Béla rajtjelet ad. Simon Miklós (balról) és Gersmár Tibor (jobbról) versenybírák is itt tevékenykednek (RÓZSA GYÖRGY felv.)

SPORTHÍREK

UJABB KETTŐS GYŐZELMET aratott Imolában Agostini az MV-vel. Pasolini nyerte a 250-es, Nieto a 125 és Jan de Vries az 50 kcm-es futamot. Drapálnak nem volt eredménye, Szabó a 350-es osztályban 13. lett.

KANIZSA-KUPA címén országos meghívásos crossversenyt rendeztek Nagykanizsán, amelyen hat dunántúli klub versenyzői indultak. **A 250-ES GEPOSZTÁLYBAN** győzött **Bányai,** Videoton — 2. **Somogyi,** Ajka — 3. **Garbacz,** Videoton — 4. **Mandasitz,** SZIM Esztergom — 5. **Antal,** Ajka — 6. **Holpár,** Soproni IKV — **500 KCM:** 1. **Simon,** Videoton — 2. **Antal,** Videoton — 3. **Tósoki,** Videoton — 4. **Németh,** Volán Kaposvár — 5. **Rózsás,** Ajka.

A VILÁG LEGREGIBB AUTÓVERSENYE, az olaszországi Targa Floria Ferrari-győzelemmel végződött. Merzario és Munari révén. Ezzel az eredménnyel a Ferrari elnyerte az idei Márkavilágbajnokságot. Az olasz Galli és az osztrák Marko párosa egy Alfa-Romeo 33/TT3-mal a 2. helyet foglalta el.

A PÁRMAI HEGYIVERSENY edzésén halálos baleset érte az olasz Carlo Benellit, akinek Alfája egy falnak csapódott és lángba borult. A versenyt nem rendezték meg.

Nemzetközi motocross Székesfehérvárott

A Szeniorok idény-nyitójának a rendezése jól sikerült, ezért köszönet és elismerés a Videotonnak. A nézőszám felülmúlta a várakozást, ennek magyarázata: hat nemzet crossozói álltak csatasorba.

A 250-es kategória I. futamát a csehszlovák *Pavel Bontko* nyerte a szovjet *Popenko* előtt. Ők ketten elhúztak a mezőnytől; megszorítani őket csak a Zalkás *Kiss László* tudta, amíg kondenzátorhiba miatt ki nem állt. A 3—4. helyért a csehszlovák és lengyel versenyző, és mögöttük a két Videotonos, *Vesztergom Jenő*, valamint *Bányai József* küzdöttek. A II. futamban *Popenko* végig vezetett a fáradtan, de még mindig gyorsan motorozó *Bontko* előtt (a csehszlovák fiú az 500-as kategóriában is indult). A magyar „élboly" az első futamhoz hasonlóan, 30 induló között a 4—5. helyet foglalta el az előző sorrendben.

Az 500-as kategóriának 25 indulója volt. Az első futamot a szovjet *Donis Vitant* nyerte, *Závodny István* (ZM), *Mohácsi Jenő* (HSE) és *Szép András* (ZM) előtt. Ebben a futamban *Závodny* és *Mohácsi* a nap legizgalmasabb vetélkedőjét vívta, egymást többször megelőzve, míg a célvonalon *Závodny*nak sikerült pár méterrel megelőzni a többszörös magyar bajnokot.

A második futamban már a rajtnál eldőlt a verseny. Az első körben egy HSE-beli és három Zalkás versenyző jött az élen. Aztán vízözönszerűen eleredt az eső; ez legjobban a csúszós talajon és sárban jól mozgó *Szép András*nak kedvezett, aki a futam győztese lett *Kökényessy* és *Závodny* előtt.

A sportszerűen viselkedő közönség ízelítőt kapott e versenyág szépségéről, felmérhette nehézségét — hiszen, amikor már mindenki a viharos eső elől védett helyre menekült, a pályán még javában folyt a küzdelem a jobb helyezésekért.

EREDMÉNY. 250 KCM: 1. Viktor Popenko, SZU, 3 pont — 2. Pavel Bontko, CS, 3 — 3. Ivan Stepan, CS, 6 — 4. Vesztergom Jenő, Videoton, 10 — 5. Bányai József, Videoton, 10 — 6. Elyénis Straczek, Lengyelo., 10 — 7. Reitterer László, ZM, 14 — 8. Garbacz Imre, Videoton, 18 — 9. Gubala Pál, BHSE, 20 — 10. Poszmik Árpád, BHSE, 21; — 500 KCM: 1. Szép András, ZM, 5 — 2. Závodny István, ZM, 5 — 3. Donis Vitant, SZU, 7 — 4. Oleslav Sedravicz, Lengyelo., 9 — 5. Czuni László, Klacháza, 11 — 6. Kökényessy György, ZM, 14 — 7. Demeter Ányos, BHSE, 17 — 8. Antal Ferenc, Videoton, 17 — 9. Mohácsi Jenő, BHSE, 19 — 10. Bencze László, BHSE, 20 pont.



A győztes Popenko elhúz a motorját javító Somogyi mellett



Závodny István néhány méterrel előzte meg a célban Mohácsit (GÁL LÁSZLÓ felvételei)

SALAK VB DEBRECENBEN ÉS MISKOLCON

Magyar győzelem a párosban

A Debreceni Volán SC az új pályán fogadta *Ausztria, Csehszlovákia, Lengyelország, Jugoszlávia és az NSZK* párosait. Miután Olaszország versenyzői baleset miatt távolmaradtak, a magyar „A" páros mellett az Itáliát helyettesítő magyar „B" párral együtt 7 „iker", azaz 14 versenyző rajtolt. A tét: az első három pár indulhat a svédországi Borasban, a VB döntőjén.

Óvatos becsléssel lehetségesnek tűnt a magyar pár 3. helyezése és ezzel a borasi vasútjegy. Ámde *Perényi* és *Radácsi* túlteljesítette a normát, mert hallatlan akarással, okos taktikával és ritkán látott nagyszerű motorozással megszerezték az aranykoszorút, ami ebben az erős mezőnyben jeles teljesítmény volt.

A pompás új stadiont megtöltő 10 000 néző kitűnően rendezett versenyt kapott és ráadásul — a verseny szünetében — a helyi leányiskola diákjainak tetszetős tornagyakorlatait is megtapsolhatták. A debreceni Volán SC kitűnőre vizsgázott versenyrendezésből. Az új pálya nem hagy kívánnivalót maga után, csupán a közönség elhelyezésével kapcsolatban lesz még csekély tennivaló.

Dékán György

EREDMÉNY: 1. Magyarország „A" (Radácsi Ferenc és Perényi Pál) — 2. Lengyelország (Viktor Jastrzebski és Zbigniew Marsinkowski) — 3. Csehszlovákia (Vaclav Verner és Petr Ondrašik) — 4. NSZK — 5. Magyarország „B" — 6. Jugoszlávia — 7. Ausztria.

Szőke nyerte az egyéni középdöntőt

Beérett Európa-klasszishoz illő biztonsággal győzött Szőke János a Salak VB kelet-európai középdöntőjén, amelyet, immár hagyományosan, ismét Miskolcon rendeztek meg. A verseny magas színvonalára jellemző, hogy a több éven át a világbajnokság legjobbjai között szereplő lengyel *Walosek* csak a 7. lehetett. Sokat ígérően motorozott a Walosek mögött továbbjutó miskolci *Szirácky*, így ő és *Szőke* fogják képviselni a magyar színeket az NSZK-ban megrendezésre kerülő döntőn. Nagyon tanulságos volt a lengyelek nagyszerű taktikus versenyzése, amit az egymásnak átengedett futamgyőzelmek jellemeztek; nekik csak a továbbjutás volt a fontos.

Szőkét csupán két futamban tudták megszorítani. Így a 17. futam joggal borzolta a nézők idegeit. A rajt utáni első fordulóban a lengyel *Cieslaw* mintegy 5 méterre húzott el, amit *Szőke* két kör alatt teljesen ledolgozott. Amikor a lengyel érezte, hogy Szőke elhagyja, úgy „megsarkantyúzta" 57 lóerős ESO-ját, hogy az megemelkedett és kiszaladt alóla. A két miskolci klub rendezése példás volt, amelyre a koronát a miskolci Szőke tette fel.

Ifj. Epres László

EREDMÉNYEK: 1. Szőke János, 15 pont — 2. Oleg Dzsajadik, SZU, 12 — 3. Alekszandr Pavlov, SZU, 11 — 4. Marek Cieslaw, Lengyelo., 10 — 5. Viktor Kalmikov, SZU, 10 — 6. Andrzej Eiglenda, Lengyelo., 10 — 7. Pavel Walosek, Lengyelo., 8 — 8. Szirácky István 8 pont.

CÍMLAPUNKON:

Újdonságok a Budapesti Nemzetközi Vásárról

(Beszámoló a 11—19. 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

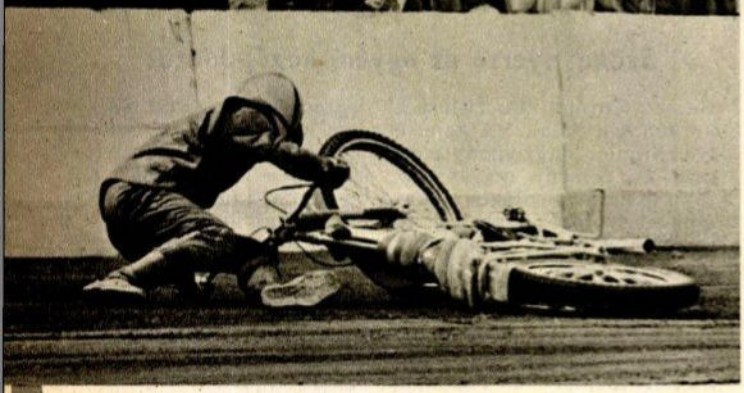
72.7815 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



Az osztrák pár közé ékelődött a magyar „B" iker

SALAK VB DEBRECENBEN ÉS MISKOLCON





A miskolci versenyen Radácsinak még arra is jutott az idejéből, hogy versenyzés közben megnézze, miként bródszejdol a fiatal Sziráczky. Az előtérben a szovjet Zaplensov táncoltatja ESO-ját



A debreceni dobogó közepén a magyar „A" pár (Radácsi és Perényi), balra a 2. helyezett lengyel, jobbra a csehszlovák kettős

Az NSZK-páros tagja, Poschenrieder szerencsés kimenetelű „talajvizsgálata"

(IKLÓDI JÁNOS Debrecen, felvételei)



Jobbról a győztes Szőke, mellette a 2. helyezett szovjet Dzsajadik

(IFJ. EPRES LÁSZLÓ felvételei)

