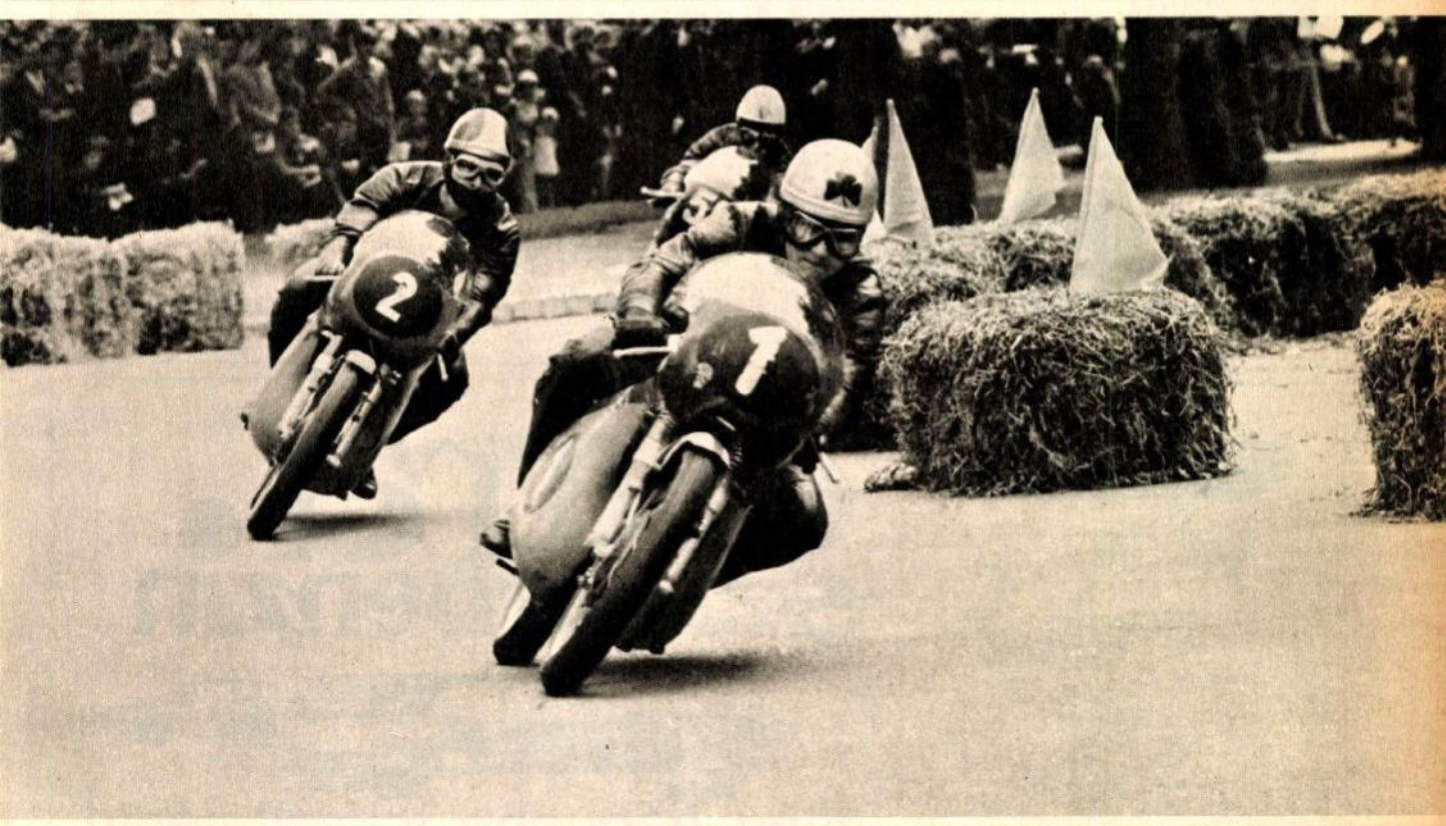
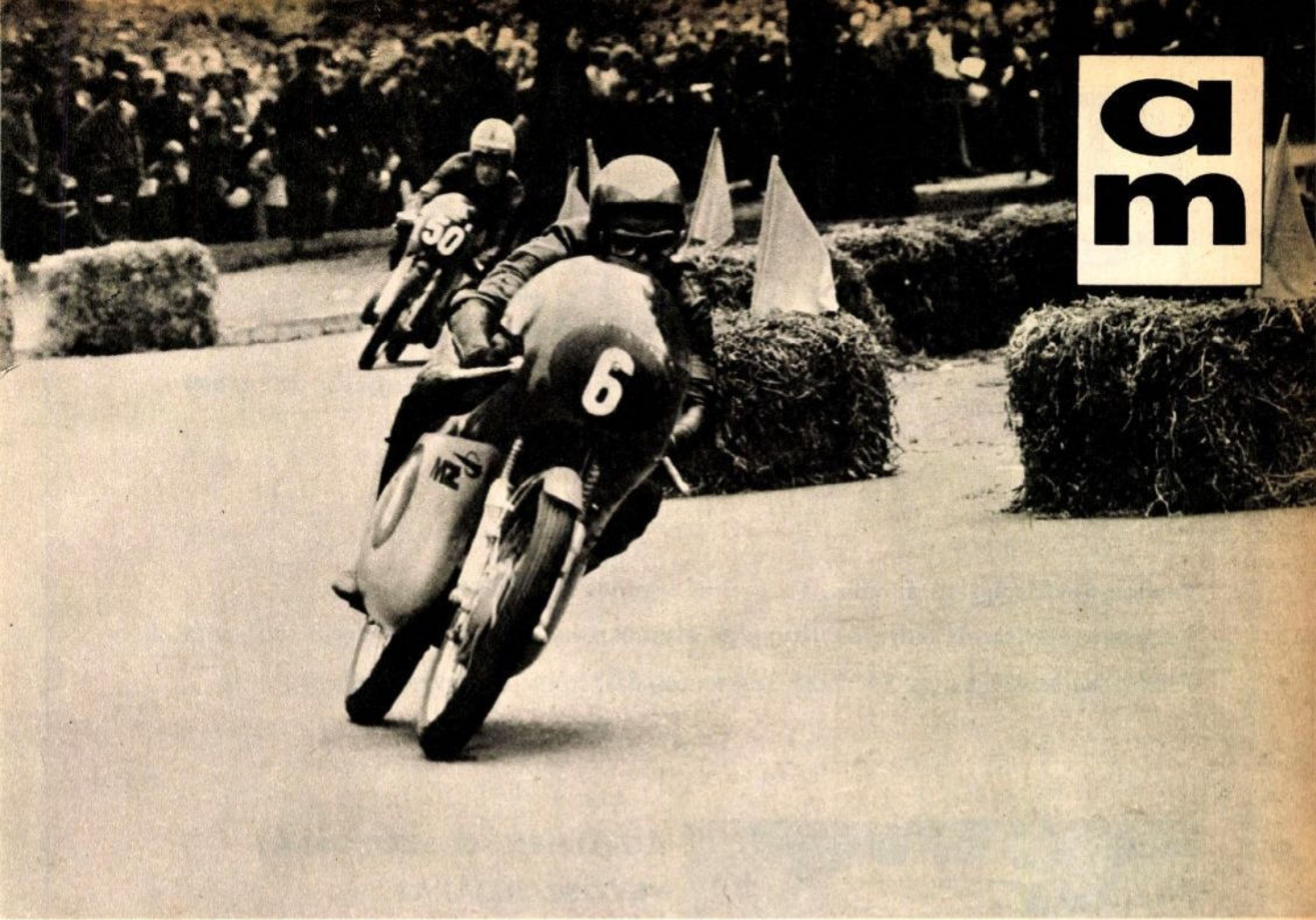


ma





A HUNGAROSZERVIZ ZSIGULI MÁRKASZERVIZE



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

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

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

Autóvillamossági javítás. Mérnöki szaktanácsadás. Szerviz. Minőségi olajok.



**AUTÓMENTŐ SZOLGÁLAT
VEVŐSZOLGÁLAT**

TEL.: 136-093

**MINDEN ZSIGULI-IGÉNYT
KIELÉGÍTÜNK.**

KERESSE FEL MÁRKASZERVIZÜNKET!



extra. SZUPERBENZIN



még nagyobb teljesítmény!

A MOTORIZÁCIÓ SZEREPE A MODERN TÁRSADALOMBAN

Legutóbb „Autójavítóipari szimpózium 1971” címen csak hírt adtunk a Közlekedéstudományi Egyesület Közúti Gépjárműjavító Szakosztálya és az Autófenntartó Ipari Tröszt szervezésében rendezett konferenciáról, és csupán vázoltuk az ott elhangzott előadások témáit. Most egy részletet idézünk dr. Tózsér István felolvasott tanulmányából, amely az ország motorizációjának a IV. ötéves tervben kibontakozó irányvonalait tudományos alapokon feldolgozva ismertette a tanácskozás hazai és külföldi résztvevői előtt. A KPM Autóközlekedési Főosztály vezetőjének szavait igen pozitív állásfoglalásnak tekintjük az autózás mindennapi gondjainak megoldására is.



A közúti motorizáció világszerte tapasztalható fejlődése nem a kor divatjának tulajdonítható — mondotta beszédében dr. Tózsér István. — A nagyfokú társadalmi hatékonyság az a mozgatóerő, amely okozója ennek a rendkívül dinamikus fejlődésnek.

A motorizáció, mint a század jelképe, a jelenkor emberének sajátos jellemzőjévé, jelképévé vált. Motorizációs korban élünk, a motorizálódó társadalom tagjai vagyunk. Kortársaink tudatát, gondolkodását, életformáját egyre inkább átszövi a motorizáció.

Mi is a motorizáció, amely a jelenkor jelképévé nőtte ki magát? A motorizációnak kétféle értelmezése van: egyrészt annak a folyamatnak megjelölésére használják, amely szerint a közúti gépjárműközlekedés előretör a társadalom személy- és áruszállítási igényeinek kielégítésében, másrészt pedig a közúti közlekedésnek már elért fejlődését, állapotát fejezi ki.

Szűkebb értelmezéssel a motorizáción a lakosság személygépkocsival való ellátottságát szokás érteni. A motorizációs fok az 1000 lakosra jutó személygépkocsi számával kerül kifejezésre. Bizonyítottnak vehető, hogy a motorizációs fok és a társadalom gazdasági fejlettsége között igen szoros kapcsolat érvényesül. Az egyes társadalmak gazdasági fejlettségét általában az egy lakosra jutó, évi — azonos valutában kifejezett — nemzetijövedelem-termeléssel szokás kifejezni és összehasonlítani.

A motorizációs fok és a gazdasági fejlődés kapcsolatai jelzik, hogy a motorizáció gyökerei szétágazóan fogják át a társadalmat, és érintik annak különböző rétegeit is. Éppen emiatt kell különös mértékben ügyelni a motorizáció fejlesztésére, fejlődésének ütemére, társadalmi hatására. A motorizáció fejlődését, növekedésének ütemét igen sok tényező befolyásolja. Hatást gyakorol rá a gazdasági adottság és ennek eredményeként a nemzeti jövedelem alakulása. Ez az a fundamentum, amelynek révén egyre inkább kielégíthetővé válik a társadalom tagjainak fokozódó helyváltoztatási igénye.

A társadalom, a tudomány fejlődése szükségszerűleg fejleszti az emberek szellemi érdeklődését, látókörét. Ugyanakkor a munkaidő csökkentésével, a technika gyors ütemű növekedésével könnyebbé válik az emberi munka, jelentős idő szabadul fel. A szabad idő növekedése, a nagyobb szellemi érdeklődés, a bővülő látókör új szükségleteket támaszt az emberekben. Az országhatáron belüli és kívüli új tájak, természeti és gazdasági, valamint társadalmi jelenségek, események megismerése, különböző történelmi emlékek személyes tanulmányozásának a vágya fokozódóan növekszik a ma emberben. Ezzel összefüggésben a mozgás iránti igény olyan társadalmi jelenséggé válik, amely méreteit tekintve, mind szélesebb rétegekre terjed ki.

A motorizáció hordozója, eszköze az autó

Útjaink, utcáink forgalma, a parkoló gépjárművek növekvő sora tárgyi bizonyítékai annak a jelenségnek, amit a motorizáció fejlődése hazánkban már eddig elért. Nálunk is egyre többen vannak, akik szabad idejük jelentős részében autóval utazgatnak. Az emberek a munkájukkal elért jövedelmük egyre nagyobb hányadát készek — és mindinkább képesek — gépkocsi vásárlására és azok üzemeltetésére felhasználni.

Mind többen vannak, akik évekig gyűtenek — olykor igen fontos más szükségletek kielégítését háttérbe szorítva —, hogy a hön öhajtott gépkocsi birtoklásához juszanak. Nem felesleges kérdésként feltenni: mi ennek a társadalmi méretű, sajátos jelenségnek az oka? Véletlen, elszigetelt jelenségnek lehet-e tekinteni, vagy vannak olyan mozgató rugói, amelyek mélyebb összefüggésekből táplálkoznak és amelyeknek feltárására érhetővé válik e sajátos jelenség oka?

A motorizáció robbanásszerű fejlődése, előrehaladása, a személygépkocsi iránti egyre növekvő igények világvizonylatban is minden gátat áttörve jutnak előre.

Jelenleg az autógyárak évente mintegy 20 millió személygépkocsit állítanak elő, akkor, amikor földünk lakossága évente általában 50 millió fővel növekszik.

Az egyes országok gazdasági fejlettsége azonban különböző, így a motorizációs színvonalak is eltérőek. Sok esetben még egy országon belül is különbséget mutatnak. Fejlett motorizációval rendelkező országokban vannak országresztek, kiemelt nagy városok, ahol a motorizáció a telítődés felé halad és a személyautó-ellátottság olyan nagy, hogy már 2—2,5 emberre jut egy személygépkocsi. Sőt, olyan esetek is vannak, amikor a telítődés a három főre jutó két személygépkocsi arányában jut kifejezésre.

A fejlett motorizációjú országokban a gépkocsitermelés meghaladja az újszülöttek számát. Az Amerikai Egyesült Államokban ma már a gépkocsiállomány változása kétszer olyan gyors, mint a népesség szaporodása. „Naponta 12 000 gépkocsi és 6000 újszülött” — hirdetik az autógyárak termelési programjaiban.

Az igények növekedése, a gyors üteművé vált gépkocsi-gyártás mellett mégis utalni kell arra, hogy a világ országainak nagyobbik részében a motorizáció a kibontakozás szakaszában van, és az ezredfordulóig nyúló időre lesz szükség ahhoz, hogy a napjaink fogalma szerinti telítődési szintet elérjék.

A motorizáció megítélése során általános az a megfogalmazás, hogy fejlődése az életszínvonal növekedésével kísérhető nyomon. Kétségtelen tény, hogy az életszínvonal növekedésével egyre többen válnak a gépjármű birtokosává, tulajdonosává.

A motorizáció az egyének, a családok háztartásában olyan költségnövekedést eredményez, amelynek fedezését a fejlődés, az életszínvonal-növekedés eredményeként lehet biztosítani. A motorizáció azonban nem csupán életszínvonal-kérdés. Életszínvonal-kérdés csak addig, amíg a gépkocsi bekerül a forgalomba. Amint már részese annak, a motorizáció közlekedési problémaként jelentkezik. Olyan közlekedési probléma, amelynek növekedésére számítani kell. Felfutásának ütemét valamennyi kapcsolódó területével együtt tervezni kell, mert megjelenésével egyidejűleg különböző gazdasági és társadalmi igényt támaszt.

A motorizáció megjelenésével szükségessé válik a megfelelő úthálózat, parkolóhely, garázsok, karbantartó- és javítótelepek építése, az üzemanyagellátás biztosítása, az autó- és alkatrészkereskedelem és még sok más kapcsolódó terület fejlesztése.

Ezzel a szavakkal vezette be a felsorolt ágazatokat később igen részletesen elemző beszédét dr. Tózsér István, a KPM Autóközlekedési Főosztályának vezetője.

HASZNOS TUDNI (IV)

Most a kiutazással kapcsolatos alapvető tudnivalókat állítottuk össze, főleg azoknak ajánlva, akik még nem voltak hazánk határain túl.

I. Minden magyar állampolgár utazhat külföldre, ha az **ÜT-LEVÉL** kiadását szabályozó feltételeknek megfelel. Az útlevél a kiállításától számított 5 évig érvényes, de érvényessége ideje meghosszabbítható. Az útlevél csak kiutazási engedéllyel jogosít külföldi utazásra. Magyar Állampolgár hivatalos vagy magáncélból történő külföldi utazáshoz kaphat útlevelet. Magán-útlevelet az kaphat, aki szolgálati érdekből (pl. sport, kulturális stb.), látogatásra (külföldi meghívó alapján), szervezett társasutazás keretében, turisztika, tanulmányút, munkavállalás vagy gyógykezelés céljából kíván külföldre utazni.

A kiutazás azokra az államokra — jelenleg a **szocialista államok** —, amelyekkel hazánk utazásokra vonatkozó kétoldalú egyezményt kötött, évente többször is engedélyezhető. **Más államokba** látogatás általában kétféleképpen, turisztikai utazás pedig háromféleképpen engedélyezhető. (A belügyminiszter indokolt esetben a kiutazási idő korlátozása alól kivételt tehet.) A külföldi tartózkodásra európai államokba általában 30 nap, tengerentúli államokba általában 90 nap engedélyezhető.

1. Aki BULGÁRIÁBA, CSEHSZLOVÁKIÁBA, LENGYELORSZÁGBA, az NDK-BA ÉS ROMÁNIÁBA szándékozik utazni, magánútlevél, illetve útlevéllap iránti kérelmét a kérelmező állandó lakóhelye szerint illetékes járási, városi, vagy fővárosi kerületi rendőrkapitánysághoz kell benyújtani.

A kétoldalú egyezményekben részt vevő államokba a személyi igazolvánnyal érvényes útlevéllap 100 Ft, ha az útlevéllappal ismételt kiutazás engedélyezhető, az engedély illetéke esetén 50 Ft (kivétel Jugoszlávia). Az útlevélkérdő lap bármelyik postahivatalban és IBUSZ-irodában beszerezhető.

JUGOSZLÁVIÁBA a személyi igazolvánnyal érvényes útlevéllap illetéke: turistautazásra utazásonként 500 Ft, látogatásra utazásonként 100 Ft.

A SZOVJETUNIÓBA meghívás nélkül csak az IBUSZ útján szervezett társasutazás keretében lehet utazni. Az útlevélkérdő lapot a kérelmezőnek személyesen kell benyújtania. Az együttélő családtagok együttes utazása esetén azonban a szülő, a házastárs, vagy a felnőttkorú gyermek is benyújthatja.

Az útlevéllap-kérelmezőhöz egyezménytől függően csatolni kell személyenként 2 db 5x6 cm-es (1 évnél nem régebbi) arcfényképet, életrajzot, a munkáltató véleményét, a katonai szolgálatot még nem teljesített személynek a Kiegészítő Parancsnokság véleményét, tanulóknak az oktatási intézmény vezetőjének véleményét, magántevékenységet folytatóknak az illetékes érdekképviseleti szerv véleményét, látogatás esetén három hónapnál nem régebbi keletű magyar nyelvű vagy hiteles magyar fordítású meghívást, tanulmányút, munkavállalás és gyógykezelés céljából történő utazáshoz az ennek engedélyezésére feljogosult szerv vezetőjének, illetőleg az Egészségügyi Minisztérium által kijelölt szervnek a javaslatát. Az útlevéllap a kiállításától számított 1 évig érvényes (egy vagy több államra is).

2. A felsorolt szocialista országokon kívüli utazásnál a **MAGÁN-ÜTLEVÉLKÉRDŐ LAPOKAT** budapesti lakosoknak az IBUSZ Utlevél és Vízum Osztályához (VII. Tanács krt. 3/c. Tel.: 423-140), Pest megyeieknek a VI., Csengerly u. 43. sz. alatti, vidékieknek a megyeszékhelyi IBUSZ-irodákhöz kell benyújtaniuk. Az útlevéllaphoz szükséges felsoroltakon kívül a turisztika céljából történő utazásnál csatolni kell a Magyar Nemzeti Bank által kiadott valutakiutalási engedélyt is.

— A deviza igénybevételére jogosító olyan magánútlevél, amelynek kiadásához az MNB előzetes valutakiutalási engedélyre szükséges, valamint az ilyen útlevél érvényének meghosszabbítása, vagy az ilyen útlevéllel ismételt kiutazás engedélyezése 600 Ft;
— A deviza igénybevételére nem jogosító magánútlevél 500 Ft;
— Az útlevél érvényének meghosszabbítása 400 Ft;
— Az útlevéllel ismételt kiutazás engedélyezése 300 Ft.

A BM Utlevélosztálya (Bp. VI., Rudas László u. 45. Tel.: 118-660), az ország összes útlevélkérelmét — a budapestiek kivételével — másodfokon elbírálhatja.

A látogatásra vagy turisztikához szolgáló magánútlevél-kérelmet 30 napon belül kell elbírálni.

Bulgária szép útjain sűrűn találkozhatunk forrással kiegészített autós-pihenőkkel, mint itt, a Szófia-Burgasz út mentén is (Bojár Sándor felvétele)

II. A SZOCIALISTA ORSZÁGOKBA utazók — Jugoszlávia kivételével — az útiokmány érvényességi idején belül személyenként napi 150 Ft-nak megfelelő **szocialista fizetőeszköz** igényelhetnek, annyi napra, ahány napot a szocialista országokban eltölteni kívánnak. Egy éven belül 6000 Ft-ot meg nem haladó szocialista fizetőeszközt lehet igényelni.

Aki saját vagy kölcsönként gépjárművel utazik, a 6000 Ft-on felül még **üzemanyagköltség** címén is igényelhető valuta. Például: a Szovjetunióba 14 rubel, Romániába 250 lei, az NDK-ba 230 csehszlovák korona és 140 márka, Csehszlovákiába 230 korona, Lengyelországba 230 csehszl. korona és 720 zloty, Jugoszláviába 240 dinár (kísérőnként + 60 dinár), Bulgáriába: Románián keresztül 200 lei és 20 leva, Jugoszlávián keresztül 240 dinár és 20 leva.

A NYUGATI ORSZÁGOKBA utazók turistaútlevélre személyenként napi 7 dollárt, legfeljebb összesen 14 napra maximálisan 100 dollárt, vagy ennek megfelelő más nyugati valutát kérhetnek. A személyautóval utazók **üzemanyagköltség** címén további valutát igényelhetnek. Például: Franciaországba 85, az NSZK-ba 54, Ausztriába 21, Angliába 102, Olaszországba 48, Svájcba 41 dollár a tulajdonos számára. A kocsival turistaként utazó többi személyek a tulajdonos üzemanyagköltsége országonként változó 20—25% -ának megfelelő összegű valutát igényelhetnek.

A nyugati államokba **motorkerékpárral** utazók a személyautóra adható valuta 50%-át igényelhetik, míg a szocialista országokba utazó motorosok az auton utazóval azonos összeget kaphatnak. A valutát az OTP kijelölt fiókjánál és az IBUSZ-irodában a 20 forintért kapható valutaigénylő nyomtatványon kell kérni, amelyet az OTP- vagy IBUSZ-iroda továbbít a Nemzeti Bankhoz, s a Bank határozatát megküldi az igénylőnek.

Ha az útiokmányok rendben vannak, akkor **valutakiutalási nyilvántartólappot** kell nyitattatni, melynek illetéke 100 Ft. Külföldi fizetőeszköz csak ennek megnyitása után adható ki. Az engedélyezett valuta a turistaútlevél és vízum birtokában a valutakiutalási engedélytől számított 6 hónapon belül vehető igénybe, ott, ahol az igénylést eredetileg benyújtották. A gépjárművel utazóknak a forgalmi engedélyt és a vezetői jogosítványt is be kell mutatniuk.

III. A CÉL- ÉS ÁTUTAZÓVÍZUM-kérelmek elintézését az IBUSZ a következő országokba vállalja: Ausztria, Anglia, NSZK, Olaszország, Franciaország, Svájc, Belgium, Hollandia, Luxemburg, Svédország és Spanyolország. A vízumügyeket Budapesten a következő helyeken intézik: V., József A. u. 18 (tel.: 380-507) — VI., Nyugati pu. (tel.: 112-627) — VII., Tanács krt. 3/c. (tel.: 423-140) — VII., Lenin krt. 6. (tel.: 227-467) — VII., Keleti pu. (tel.: 424-741) — XIX., Kispest, Gábor A. u. 6. (tel.: 476-170 és 473-343) — XXI., Csepel, Rákóczi F. u. 87. (tel.: 278-418 és 279-892). Vidéken valamennyi megyeszékhelyi IBUSZ-iroda foglalkozik vízumügyekkel.

A beutazási engedélyt az illetékes követségek az útlevélre bélyegzik.

IV. A személyautóval vagy motorkerékpárral külföldre utazók meghatározott időre poggyászbiztosítással, napi térítéssel, életbiztosítással kombinált **balesetbiztosítást** köthetnek. Díja személyautónál, illetve motorkerékpáronál: 7 napra 40 Ft, illetve 10 Ft; 8—14 napra 60 Ft (15 Ft); 15—30 napra 80 Ft (20 Ft); 31—90 napra 120 Ft (30 Ft).

A Biztosító a feltételek alapján fedezi személyautónál 10 000 Ft-ig, motorkerékpáronál 5000 Ft-ig a poggyászkárt, további 16 évnél idősebb biztosítottnál 100 000 Ft-os balesetbiztosítást, 50 000 Ft-os életbiztosítást és maximum 100 napi időre munkaviszonyban állók baleseti eredetű táppénzes vagy betegállományra eseten naponta 50 Ft térítést nyújt.

A KGST-hez tartozó szocialista országok területére a magyar **cascobiztosítás** nyújt fedezetet a személyautó-károokra. Ha a külföldre utazó nem rendelkezik „hazai” cascóval, akkor minden megkezdett 15 napra 330 Ft-ért külföldi casco köthető, amely kiterjed: Ausztria, NSZK, Olaszország, Franciaország — és újabban még Svájc, Belgium, Luxemburg, Svédország, Norvégia, Finnország területére, pótdíj ellenében Jugoszláviára és pótdíjmentesen a KGST-hez tartozó szocialista országok területén keletkezett károokra is. Ha van a személykocsin „hazai” casco, akkor az említett nyugati országokba 15 napra 165 Ft, míg Jugoszláviába 35 Ft a kiegészítő casco díja.

A 200 dollár összeget meg nem haladó károkat a biztosítási kötvényen feltüntetett külföldi biztosítók rendezik, míg a 200 dollár meghaladó károkat itthon forintban térítik meg.

Hazánk területén nem hagyhatják el magyar rendszámú gépjárművek a kötelező felelősségbiztosítás igazolása nélkül. Az európai szocialista országokba (Albánia kivételével), valamint Ausztriába és az NSZK-ba utazóknak a „H” betű elegendő a kötelező felelősségbiztosítás igazolására. A többi európai országba utazóknak a nemzetközi gépjárműbiztosítási bizonylatot, a zöldkártyát kell kiváltani. Ennek kezelési díja magánautókra 30 Ft, motorkerékpárra, valamint a rokkantak által használt gépjárműre 15 Ft. A zöldkártya beszerezhető az AB Igazgatóságain és egyes kirendeltségein.

Mindezekben kívül a külföldre utazó autósok biztosítási ügyüket az Autóklub VI., Nagymeze u. 20. alatti irodájában és a Klub XI., Boldizsár u. 2. alatti Műszaki Állomásán is elintéztethetik.

V. Kizárólag az Autóklubnál (Budapesten a Nagymeze u. 20. alatti irodájában, vidéken a Klub illetékes Helyi Szervezeténél) lehet kiváltani a „**Gépjárműnyilvántartó lap**”-ot, amely nélkül a magyar gépjárművek nem léphetnek ki a határon. Ezért az okmányért autóra 60 Ft-ot (klubtagoknak 40 Ft-ot), motorkerékpárra 30 Ft-ot kell fizetni.

Borisa Gyula



SZÁMOK VALLATÁSA

A modern nagyvárosi forgalomban sokan „bocsánatos bűnnek” tartják az ún. „ráfutást” az elől lassító vagy megálló járműre — azzal magyarázva ezeket az eseményeket, hogy elsősorban a járművek számának növekedése, az utak telítettségé idézi őket elő, s egyébként is, az esetek többségében „csupán” anyagi kár keletkezik.

A számok azonban mást vallanak erről a problémáról: míg a személyi sérülések balesetek *összességükben* csak 1,5%-kal növekedtek 1970-ben a megelőző évhez viszonyítva, addig a *követési távolság meg nem tartása miatt bekövetkezett balesetek száma 6%-kal emelkedett*. És ez a 6% csak a személyi sérüléssel járó balesetek növekedésére figyelmeztet! Annál is inkább szükségesnek érezzük e gondolat hangsúlyozását, mert például *csupán a fővárosban 3379 alkalommal történt „csak” anyagi kárral járó összeütközés a követési távolság meg nem tartása miatt, 9,2 %-kal több, mint 1969-ben.*

A február 1-én hatályba lépett KRESZ-módosítás rendelkezése szerint nem kötelező a rendőr értesítése a személyi sérülés nélküli, 15 000 Ft-ot meg nem haladó anyagi kárral járó eseményekről. E rendelkezés *félreértése* egyes járművezetők gátlásainak fellazulását eredményezheti — jóllehet nem szabad elfeledkeznünk arról, hogy a 10 000 Ft körüli anyagi kárral járó eseményeknél az ütközés során olyan energiák semmisülnek meg, melyek — ha „rosszindulatú” a véletlen — súlyos sérülést is okozhatnak (gondoljunk csak a vezető mellett ülő utasra).

Fontos tehát — és a járműpark növekedésének függvényében egyre fontosabb lesz —, hogy helyesen válasszuk meg a követési távolságot. A továbbiakban a gyakorlati végrehajtás problémáira szeretnénk ráirányítani olvasóink figyelmét.

Előbb azonban egy „elméleti” kérdést kell tisztáznunk: mi a különbség a *féktávolság*, a *fékút* és a *követési távolság* között? (Sajnos, gyakran még szakkönyvek is arra hívják fel a vezető figyelmét, hogy tartsa be a féktávolságot — ami körülbelül olyan, mintha a műugrót arra figyelmeztetnénk: ne zuhanjon nagyobb sebességgel, mint ahogy ezt a gravitációs erő megszabja.)

Kezdjük a legegyszerűbb fogalommal: *fékútnak* nevezzük azt a szakaszt, amelyet a jármű fékeztet kezekkel tesz meg a teljes megállásig. A *féktávolság* ennél hosszabb: az az útszakasz, melyet a jármű a fékezés szükségességének észlelésétől tesz meg a teljes megállásig. Amíg tehát a fékút a vezető részéről objektívnek tekinthető — a sebességtől, a pálya felületétől, a fékberendezéstől, a koci terhelésétől, a

fékezett kerekek számától stb. függ —, addig a féktávolságnak szubjektív eleme is van: az *észlelési* és a *cselekvési idő*. Figyelmes, éber, egészséges, józan vezetőnél ez az idő rövid, s ezáltal rövidíthető a féktávolság is.

A *követési távolság* fogalma magából a kifejezésből pontosan érthető: az a távolság, melyről az előttünk haladó járművet követjük, s azért távolról, hogy *hirtelen* fékezése esetén is biztonságosan meg tudjuk járművünket állítani. Következésképpen a követési távolságnak hosszabbnak kell lennie a féktávolságnál — ellenkező esetben „ráfutunk” az előttünk levő járműre.

Az érvényben levő szabályok nem tartalmazznak metrikus korlátozást a követési távolsággal kapcsolatban, csupán arra hívják fel a figyelmet, hogy „lakott területen kívül haladó járműoszlopoknál kívánatos minden jármű után legalább 50 m követési távolságot tartani” [KRESZ 58. § (3) bek.]

Azt azonban egyértelműen előírja a KRESZ 58. § (2) bekezdése, hogy a követési távolság megválasztásánál figyelembe kell venni „az egymás mögött haladó járművek *sebességét*, valamint az adott *forgalmi* és *útvisszonyokat*”.

A továbbiakban az eléggé megfoghatatlannak tűnő „forgalmi viszonyok” kifejezést próbáljuk elemezni.

Nyilvánvaló, hogy a jogalkotó azokra a szituációkra gondolt elsősorban, amelyekben várható az *elől haladó jármű hirtelen fékezése*. Ilyen hely — többek között — az *útkereszteződés*, a *kijelölt gyalogátkelőhely*, a *járdasziget*, a *közhasználatú jármű megállóhelye*, a *nagyobb látogatottságú épületek be- és kijárata* (iskola, kórház, pályaudvar, a vasúti átjáró stb.); ilyen szituáció — ugyancsak taxatív sorolva —, ha azt látjuk, hogy az előttünk haladó jármű *kanyarodni vagy megfordulni akar*, illetve a forgalmi sáv változtatására készül — és ide kell sorolni az ún. *erős forgalmat*, amikor az úton haladó járművek közvetlenül egymás mögött, mintegy oszloppá szerveződve haladnak, valamint a *rendkívüli forgalmat*, amikor például ideiglenes terelés van, baleset helyszíne mellett haladunk, gyalogosok tartózkodnak nagy csoportban az úttesten, ijedező állapot mellett haladunk el stb. Nem véletlen, hogy a KRESZ 57. § (8) bekezdése azzal a bevezetéssel sorolja fel ezeket a helyeket, illetve eseteket, hogy „megfelelő mértékben csökkenteni kell a sebességet és szükség esetén meg is kell állni”.

Mégis, a követési távolsággal kapcsolatban tartottuk szükségesnek a felsorolás ismertetését, hiszen ha csak az elől haladó jármű vezetője lassít, áll meg „szükség esetén”, a

(3)



mögött haladó azonban nem csökkenti járműve sebességét, nem vesz fel hosszabb követési távolságot — az összeütközés igen könnyen bekövetkezhet. (Az *útvisszonyok* értelmezése nem tűnik szükségesnek, ezek jelentősége könnyebben felismerhető, mint a *forgalmi viszonyok*.) Befejezésül hadd álljon itt egy figyelmeztetés és egy tanács:

Vigyázzunk arra, hogy a *kieröltetett* — beszéljünk nyíltan: szabálytalan — *előzéssel* ne vegyük el a megelőző jármű követési távolságát. Hiszen ő hiába követi tisztességteljes távolról az előtte haladót, ha mi befurakodunk kettőjük közé, vagy vállalja azt, hogy hirtelen fékezésnél járművünknek ütközik, s ezért majd őt marasztalják el — vagy csökkenti a sebességét, most már tőlünk vesz fel szabályos követési távolságot, amit esetleg néhány perc múlva ismét „ellop” valaki...

A másik oldalról (pontosabban, a másik járműről) nézve viszont a kérdés: ne hagyjuk magunkat veszélybe sodorni, s ha szabálytalanul elénk „vág” egy jármű, lassítsunk, mert *erre* — és ezt szeretnénk hangsúlyozni — *jogszabály kötelez*.

Az elmondottak alapján hisszük, hogy olvasóink sem tartják „bocsánatos bűnnek” a követési távolság helytelen megválasztását — ellenkezőleg: bizonyosan egyetértenek velünk abban, hogy, főleg a nagyvárosi forgalomban, a vezető szabály- és helyzetismeretét, de közlekedési moráljának és fegyelmének szintjét is jellemzi, hogy miként viszonyul a követési távolság kérdéséhez. Nem véletlen, hogy például Svájcban az egész elmúlt évi közlekedési baleset-elhárító tevékenység egyik központi kérdése volt ez.

Csiky Antal

FONTOS ÚJ UTAK

megnyitására került sor a napokban. A legjelentősebb mindenesetre a balatoni autótűzvédelem befejezése, amely most már Zamárdiig vezet. Elkerüli a lakott területeket — Siófokot is! — és Zamárdi felett csatlakozik a régi 7-es úthoz. Az útépitők most folyamatosan dolgoznak a második útrész földmunkáin. Budaörs és Székesfehérvár között, hogy ez a szakasz mielőbb autópályára jellegű legyen! — A Dunakanyarhoz tartó forgalom megkönnyítését szolgálja az új autótűz, amely Csillaghegytől Szentendrétig vezet 7,5 m szélességben. A régi útról letérést a csillaghegyi új csomópontnál útbálozító táblák jelzik. — Átadták a forgalomnak a 4-es út Püspökkladányt elkerülő szakaszát is.

A KÖZÉPISKOLÁSOK

Kresz-vetélkedőjének országos döntőjét június 20-án rendezte meg a Közúti Bal-és-estelhatározati Tanács. A hét 5-3 főnyi csapat közül a Pest megyei diákok kerültek ki győztesen, Szeged, illetve Hajdú-Bihar megye együttese előtt. A helyezettek között 30 ezer forint értékű ajándékokat osztottak ki.

A KPM KÖZÚTI IGAZGATÓSÁG

három URH-s GAZ-kocsival biztonsági szolgálatot szervezett az M1 és M7 autópályákon, Törökbalánt és Tatabányát, illetve az Osztyapenko-szobor és Zamárdi között. Hétköznap 6-20 óráig, szombathétkor pedig éjjel-nappal figyelemmel kísérik az útpályák állapotát, és szükség esetén irányítják a forgalmeltesztelést, terelő-útvonalat biztosítanak, s ha kell, tisztító, mosó és egyéb gépeket küldenek az útbálozók kijavítására.

A FŐVÁROSI FŐÜGYÉSZSÉG

törvényességi vizsgálatot tartott a Budapesti Rendőrfőkapitányság Közlekedés-rendszerte, hogy ellenőrizze: a járművezetői engedélyek visszavonása mennyiben felel meg az új jogszabályoknak. Budapestben 1971 első negyedében 216 vezetői engedélyt és 30 ellenőrzőlapot vontak vissza. A legtöbbit — 168 jogosítványt — azért, mert a vezető ellen közlekedési bűncselekmény miatt eljárás indult. Huszonhét vezetőtől azért vették el a jogosítványt, mert a bíróság elítelte őket a gépjárművezetéséről, mások pedig rendőri felügyelet alatt állnak, s a közbiztonság védelme indokolta az intézkedést. A rendőrség az idén már határozottabban élt helyszíni engedélyvonással jogával is: a súlyos balesetet okozóktól, az ittas vezetőktől az intézkedő rendőr vette el a jogosítványt. A fő-

ügyészesség megállapítása szerint a rendőrség intézkedései, határozatai szabályosak, törvényesek. Az új rendelet hasznosan segíti a közlekedés biztonságának javítását. Pontosan meghatározza a jogokat, és ezzel biztosítja a rendőrség egyes jogosítványvisszavonási gyakorlatát.

A FŐVÁROSI KÖZTISZTASÁGI HIVATAL

gepeinek úttakarítási munkáit gyakran akadályozzák a parkoló autók. Egy-egy helyen udvarias hangú levelezőlapot helyeznek majd az ablaktörő alá, amelyben értesítik az autótulajdonost, hogy ezen túl milyen időben dolgoznak azon a szakaszon az úttisztító gépek. Reméljük, az autósok megértik a Hivatal nehézségeit, és a jelzett időben szabad utat engednek az úttisztító gépeknek.

AUTÓSZERVIZ

épül Kaposvárott, évi százezer munkóra kapacitással. A 16 kocsiállással üzemeltetett legkorszerűbb berendezésekkel látják el.

ZSIGULIT IS SORSOLNAK

a nyári — júniusi, júliusi és augusztusi előfizetéses lottoszélvények vásárlói között, mégpedig a rendes havi tárgynyemérményeken kívül minden hónapban egyet-egyét. Az autóhoz hatering forintos kempingfelszerelési utalvány is tartozik. A rendkívüli sorsolásra augusztusban kerül sor.

A FRANCIA AUTÓKLUB

kétévenként tízezer frankos irodalmi díjjal jutalmazza azt a regényt vagy novellát, amelynek tárgya az autó és az ember kapcsolata. A díjat első ízben 1972. Áprilisában adják ki.

BULGÁRIÁBAN

a lovecsi Balkan Művekben a Szovjetunióval kialakult autópálya együttműködés keretében a Moszkvics-408-asok után most megkezdik a Moszkvics-412 és a Zsigul kocsik összeszerelését is. A bővülő típusválaszték révén éventenként 50 ezer személyautót bocsátanak ki. Emellett a szumeni „Madara” teherautógyárban megkezdik az első Skoda teherautók (zömében billenős és nyerges változatok) összeszerelését is. Ezzel mind erőteljesebbé válik és jobban kibontakozik a bolgár autópálya által választott út, amelyet a hazai konstrukcióról való lemondás és a baráti országok jói bevált típusainak összeszerelése jellemez.

AUTÓSPIHENŐKET

alakít ki a Szombathelyi Erdőgazdaság a megye fő útvonalait övező erdőkben. A különösen nagy átmenő forgalmú 8-as főútvonal mellett, a Szemenye és Hozszpúperesztég közötti szakaszon már az elmúlt évben is sokan megpihentek a fák között kialakított hangulatos autóparkolókon. Most újabb autópihenőket készülttek, illetve készülnek a 84-es sopron-balatoni út mentén, valamint az örségi, a szombathely-körmendi és a vát-sárvári utakat övező erdőkben is.



A pécsi Orvostudományi Egyetem és az Autóközlekedési Tanintézet Baranya megyei iskolája között példamutató megállapodás született, amelynek értelmében a Klinikai Intenzív osztálya bekapcsolódik a gépjárművezetők elsősegélynyújtási oktatásába. Az együttműködés azt a célt szolgálja, hogy a közlekedés aktív résztvevői elsajátítsák a hatékony elsősegélynyújtás módszereit. Különösképpen az újraélesztési eljárást. A közúti balesetet szenvedett emberben ugyanis az esetek nagy többségében még a klinikai halál beállta utáni első percekben is lehet segíteni. Pécssett, az Autóközlekedési Tanintézet tanfolyamain az Orvostudományi Egyetem orvosainak közreműködésével oktatják az elsősegélynyújtást. Ez idő szerint a hivatásos gépjárművezetőket képezzik ki az újraélesztési eljárásra, de úgy tervezik, hogy a jövő évtől már az összes tanfolyamok hallgatóit felkészítik az ilyen nélkülözhetetlen ismeretekre. Dr. Tekerkes Miklós adjunktus az úgynevezett ambulantomon gyakorlatotja a betűvasos újraélesztés módszerét. A hallgatók megismerkedhetnek a Safar-tubussal is, ezzel az egyszerű és olcsó eszközzel, amelynek segítségével levegőt tudnak juttatni a sérült ember tüdejébe.

SPORTNAPTÁR:

MOTORKERÉKPÁR. Júl. 11. Cross országos meghív., Szeged — Júl. 25. Salak OB IV. ford., Debrecen — Aug. 1. Salak jun. OB IV. ford., Szolnok — AUTO. Júl. 11. Gokart ország. megh., Kaposvár — Júl. 15-18. Rajd Polski, Lengyelország — Júl. 25. Gokart Barátság Kupa, Moszkva — Aug. 1. Gokart OB, Bpest.

MODERN AUTÓSZERVIZT

adnak át Romániában a közkezdelt Fekete-tengeri üdülővárosokban: Konstanca, Mamaia és Mangalia. Dél- és Észak-Eforián, valamint Észak-Mamaiaán idényjellegű gyorsjavítók kezdik meg működésüket. A Román Autóklub szervezése alapján soron kívül szolgálatot a klubtagokat (a külföldieket is) és bizonyos díjszabásoknál még kedvezményben is részesítik őket.

AZ IRU

újabb figyelmeztető felhívást tett közzé, amelyben óva inti a hivatásos gépkocsivezetőket az autóstoppal utazók felvételéről. A felhívás nyomtatékosabbá tételére egy esetet ismert, amely a fuvarozó vállalat számára jelentős veszteséget idézett elő. Egy dán autófuvározási vállalat kamionvezetője Dánia elhagyásakor egy autóstoppal utazó fiatalembert vett fel. A német-francia határra érkezve az „utas” csomagjában a vámrörök pornográf folyóiratokat és filmeket fedeztek fel. A gépkocsivezetőt és utasát őrizetbe vették, a járművet pedig lefoglalták. A fiatal embert 4 hónapig szabadságvesztésre, a gépkocsivezetőt 14 640 francia frank pénzbüntetésre ítélték, amelyért a munkaadója szavatol. A kamiont a vállalkozó négy hónap elteltével és 10 000 frank befizetése ellenében kapta vissza.

Tallózás a világsajtóból

Franciaországban a 110 km-es sebességkorlátozás eredményes volt. A halálos közúti balesetek száma 1970 májusában az előző év májusához képest 40%-kal csökkent. Az 1970-es év nyári hónapjaiban pedig 11%-kal volt kevesebb, mint 1969 azonos időszakában. A sebesültek száma 1970 májusában 22%-kal, a nyári hónapokban 10%-kal volt kisebb, mint 1969-ben, a sebességkorlátozás bevezetése előtt. (Die Welt)

„Er Pi 1” elnevezésű elektromos meghajtású autót prototípusát állították elő a Szovjetunióban. A Jerevan és Szewan közötti hegyi úton 50 km átlagsebességet érték el a kocsival. A 18 akkumulátorral hajtott jármű elektromos töltése 500 kilométeres utat biztosít. (Die Tat)

Dr. Lubich düsseldorfi orvos és közlekedési szakértő rájött arra, hogy áfonyával (akár lekvár, akár kompót formájában) alkonyatkor meg lehet javítani az autóvezetők látási képességét. Mint ismeretes, az órákon keresztül fásztó vezetés a nappali világosság fokozatos csökkenése mellett látási zavarokhoz vezet. A közlekedési orvos-tan kiváló ismerőjének a vizsgálataiból megállapítható, hogy az áfonya kedvező glicosid-tartalma közvetlenül befolyásolja a látófibra képződését. S ez a hatás gyorsabb és biztonságosabb, mint amit eddig megfelelő gyógyszerek alkalmazásával lehetett elérni. (DaD)

Sokan sajnálják az NSZK-ban a gépjárművezetői igazolvány megszerzéséhez szükséges időt és pénzt. Illetve inkább az időt, mert szívesebben kiadják a 100-200 márkát, hogy hamis papírt szerezzenek. Az utóbbi időben mind több hamis jogosítványt koboz el a rendőrség. A hamis jogosítványok olasz és jugoszláv eredetűek, s az autóvezetést rendszerint a „barátok” tanítják meg. Az illető azután csodálkozik, hogy kórházban, jobb esetben a rendőrségen találja magát. (Passauer Neue Presse)

A városok túlzásfűtésének, de főként a parkolásnak a megkönnyítésére két világszeretnek a nagybób kocsikat tervez. Azért titokban, mert amíg az új mintautó elkészül, szeretnek a nagyobb kocsikat eladni. Az egyik autógyár a Volkswagen, a másik a Fiat, mindkettő új modellje hamarosan megjelenik. (Die Tat)



smerd meg hazádat!

Idegvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

29

Rétságot elhagyva, a 22-es, jó állapotban levő műtön haladjunk tovább Balassagyarmat felé. (Ütközben Ersek-vadkert — nevével valószínűleg a XIII. században itt levő érseki vadászkertről kapta — és Ipolyiszög településeket érintjük.)

Az enyhén hullámos nógrádi medencében, fővárosunktól 80 km-re fekvő település a honfoglalás kori Gyarmat törzs nevével viseli. Később Nagy-, illetve — mivel az Ipoly folyó déli partján terül el — Ipolygyarmat néven ismeretes. Mai nevét a XV. században kapta, mivel évszázadokon keresztül a Balassák birtokolták. Várat is építettek, melyet a törökök 1552-ben elfoglaltak. A vár később ismét magyar kézre került, de a csatározások tovább folytatódtak. 1663-ban Köprülü pasa a várat teljesen megsemmisítette, a várost pedig kirabolja és teljes egészében felégeti. A vár és környéke olyannyira elnéptelenedett, hogy 1688-ban a helyét is alig találták meg. A várost 1690-ben telepítették újjá. Rendkívül gyors fejlődésére jellemző, hogy egy évszázad múltán, 1790-ben már megyeszékhely, egészen 1950-ig. Jelenleg járási központ.

Balassagyarmatra érve mindjárt a város szélén, közvetlenül a műtön jobb oldalán faház kemping, mellette pedig kellemes strandfürdő, nem sokkal lejjebb, az út bal oldalán benzinkút fogadja az autómotorral érkezőket.

A város központjába a Szabadság úton, majd a Rákóczi fejedelem útján jutunk be, amely egyben Balassagyarmat fő utcája is. A fő utca és az Ipoly között fekvő városrész magán viseli a történelmi hagyományokat is. A városban levő kts távolások miatt ismerkedésünket könnyű sétával kössük egybe. Ezt annál is inkább megtehetjük, mert az ide gépkocsival érkező vendégek részére a Köztársaság terén túl, a fő utcán kényelmes parkolási lehetőséget alakítottak ki. A központban, a Köztársaság tér bal oldalán a volt vármegyeház klasszicista stílusú épületét találjuk. 1832–35 között építették. A 24 beíró oszloppal díszített, egyemeletes, aranyában is kellemes hatású épületben ma szociális otthon működik (1. képf). A bejáratról jobbra és balra a megye két halhatatlan fájának — Mikszáth Kálmánnak és Madách Imrének — emléktáblát láthatjuk. Mindketten egy ideig a megye szolgálatában álltak. Mikszáth Kálmán mellszobrát — Herczeg Klára szobrászművész alkotását — a volt megyeháza előtt állították fel (1961). Az épület mellett kialakított sétátér parkjában Madách Imre ülő bronz szobra Sidló Ferenc alkotása (1937). Magasba mutató ujjá szinte idézi a költő halhatatlan sorait: „Ember küzdj, és bizva bízdál!”

A volt megyeháza udvarának tengelyében hazánk első „modern” felfogásban épített fegyháza áll. A megyeház épületével együtt építészeti kompozíciót alkotó öteemeletes fegyházat 1842–45 között építették. A jelenleg is eredeti rendeltetését betöltő fegyház épületét műemlékké nyilvánították.

A volt megyeháza mellett az Ipoly folyó felé forduljunk le. Az utca sarkán a városház eklektikus stílusú egyemeletes impozáns épülete áll (1914), s vele majdnem szemben az Angolkisasszonyok 1840-ben épült egykori zárdája, amely ma diákotthon. A 6-os számú házban lakott Mikszáth Kálmán. A szomszédos Szabó Lőrinc utcából jól látható a műemléki börtön épülete is. Az 1740-ben épült katolikus templom fő homlokzata a Rákóczi fejedelem útjára néz.

Különösen érdekes a barokk stílusú templom jobb oldali mellékhelyére, ahol egy ezüst keretű indadiszés üvegkoporsóban őrzik Szt. Felicián ereklyéjét (2. képf). A vele szemben levő oltárképet Maubertsch festette. Lejjebb, a Szerb utcában a piros téglás, hagyományterős, mozaik díszítéses görögkeleti templomot 1910-ben építették. Ezen az úton jutunk ki Balassagyarmat régi központjába, az Óváros tere, majd a Bástyá utcába, hol a 8-as számú ház udvarán látható az a szánalmas kts faltöredék, amely az 1663-ban végleg szétrombolt várból még megmaradt. A földszintes házak közül csak a Művelődési Otthon épülete emelkedik ki, ahol a Jónévű irodalmi színpad, a Palóc Népi-együttes és az énekkar rendszeres műsorokat tart. A folyó partján is sétálhatunk most, s térjünk vissza a Kálman Kálmán úton a város központjába. De előbb vessünk egy pillantást a József utcára — közadakozásból építették ezeket a házakat az 1887-es árvíz károsultjainak megsegítésére.

A volt megyeházzal szemben nyílik a Bajcsy-Zsilinszky út, jobb oldalt az Ipoly szálloda és étterem. Az első keresztvező-délnél térjünk jobbra. A szépen ápolott, több mint 70 esztendő park szélén áll a Palóc Múzeum. Az előtte levő színes szökőkút máris jó hangulatot teremt.

A több stílust egyesítő múzeum épületét 1914-ben építették. Rendkívül gazdag gyűjteményében a második világháború súlyos károkat okozott. A szorgos és rendszeres gyűjtőmunka eredményeként a Palóc-föld leggazdagabb, legszínesebb, legértékesebb és legteljesebb múzeumi gyűjteményét mondhatjuk magáénak. A kiállított tárgyakon keresztül megismerhetjük a megye őskori, népvándorláskori, de különösen középső- és újkori életét. Külön említést érdemel a kiállításnak az a része, amely a palóc népviseleteket, használati tárgyakat, lakóház-berendezéseket, népművészeti tárgyakat, pásztorfaragásokat, régi hangszereket stb. mutat be (3. képf).

Külön-külön szobát kaptak Mikszáth és Madách kegyelettel őrzött tárgyi emléket (4. képf). A Madách-szobában találjuk halhatatlan költő-dramáirónk bölcsőjét, feleségéről készített saját kezű festményét, kéziratát stb. A Mikszáth-szobában az író bútorait, kéziratát, könyveit, s korán elhunyt gyermekének — Jánoskának — játékaival közül a lovacska, a báránykát és a nyulat — az egyik legszébb Mikszáth-novella hőseit (5. képf). De itt láthatjuk utolsó, félig elszívott szivarját, aranytollát, mellyel oly sok szép gondolatot, s megható történetet vetett papírra, aranyóráját és még sok-sok tárgyi emléket.

A Múzeum épülete mögött egy eredeti palóc udvar látható. Legértékesebb a Karancskesztről ideszállított több mint 250 éves zsilipelt lakóház, amely az ősi palóc népi építészet még kelő időben megmentett emléke. A gazdasági udvar felszerelése és a palóház berendezése is eredeti, korhű.

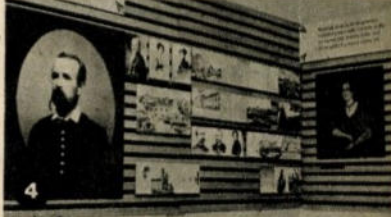
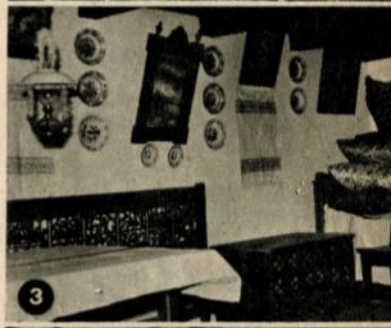
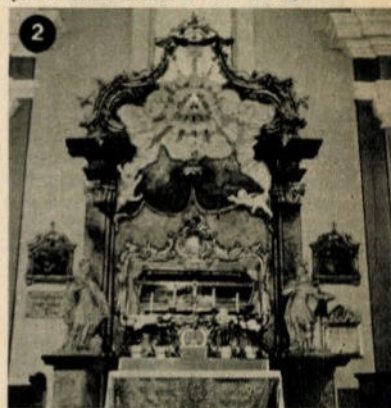
A Múzeum épületétől jobbra emlékgála áll. A hagyomány szerint 1648-ban a várat ostromló törökök azért nem tudták elfoglalni a várat, mert Gyarmat hős aszsonyat forró vízzel és olajjal „locsoltatták” a janicsárok nem éppen dús hajzatát. A törökök ekkor fejvesztetten menekültek el a vár alól. Az emlékgálát 1908-ban leplezték le. Ugyancsak e kellemes parkban találjuk a szabadtéri színpadot.

Balassagyarmat körüli átkelőhely Cseh-szlóvdáiba. A határátkelés éjjel-nappal lehetséges.

(Folytatjuk)



(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



Autóval CH-országban



Ausztrián átutazóban feltétlenül érdemes megnézni az Európa-hídat. Innsbrucktól délre, az autópályától mindössze 11 kilométer! Igaz, nem esik az útvonalba, de izelítőt ad, mi is következik

A vizumokról egy-két szót. Szükséges persze az osztrák átutazó vizum is. De legalább kétszeri beutazásra szóló, különben visszafelé kellemetlenségek adódhatnak. Aki pedig Svájból a szomszédos országokba (Olasz- és Franciaországba vagy az NSZK-ba) is „átugrik”, idehaza eleve megfelelő számú svájci beutazást kérjen a vizumokba, annyit, ahányszor majd beutazik az országba! Mert ha azt nagy keservesen el is intézik a helyszínen, ingyen semmiképpen sem!

Idehaza kell beszerezni egy jó térképet (a fővárosban, a Kígyó utca és Petőfi Sándor utca közti passzázsban van a legjobb külföldi-térkép bolt) és egy útikalauzt. A „Panorama” kiadású, kis alakú, olcsó „Utazás Svájcban” című könyv a *műfajában remekmű!* S ithon kell megvenni a fogaskerekűk, siklók, kötélpályák jegyeit is. Mert ha kitűnőek is az utak, a csúcsokra jobb nem kocsival igyekezni. Ha nem is minden hegyi vasútra, de a fontosabbakra forintért is előreváltható a jegy. Aki sátrazni fog, ne feledkezzék meg a jó hálósákról és a meleg hálóneműről. A baby-dollnak a hegyek között nyilván sikere lenne, de ki figyel rá, ha két melegítő alatt viselik!

Aki Bécsen keresztül autózik, térjen be a Kärtner-strasse 10. szám alá. Az a svájci forgalmi központ ausztriai kirendeltsége. (Svájcban az idegenforgalmi hivatalokat forgalmi központnak, társaságnak nevezik.) Ott kérhet ingyenes anyagokat, így közlekedési szabályokat, táblákat ismertető lapokat, parkoló-tárcsát (erről majd később), és a kempingek helyét is feltüntető részletes térképet, jegyzéket. S ha nem a dumententi autópályán, hanem a délebbi, hegyek közötti úton halad, mire Svájcba ér, tapasztalt hegyi autósoknak számít. Az osztrák utak ugyanis kanyargósabbak, meredekebbek. (Akad 23%-os emelkedő is!)

A határon is lehet plusz-biztosítást kötni. Baleset esetén a külföldi autós feltétlenül a „Zürich” nevű biztosítóhoz forduljon, az úgy arra tartozik. Címe: 8002 Zürich, Mythenquai 2., telefon 27-46-10. Mindjárt még két telefon: 11. ez a kocsimentőszolgálat. 20 + 50 rappenért baj esetén a legközelebbi garázból irányít szereplőt-szállítókoszt a helyszínre. (A rappend a francia nyelvű országrészben cent-nak — ejtsd: szan — mondják.) A 163-as számon pedig bárhol, bárhol, bármikor, bármelyik út állapotáról lehet érdeklődni. A hegyi utakon van még SOS-telefonszolgálat, és víz-segély szolgálat (mert a kétezernél magasabb hegyeken a légszomjas motorok hamar felforrallják az ott pótolhatatlan hűtővizet, amiért is nem árt egy tízliteres kannát vízzel tölte-

ni), és járnak a sárga angyalok. Fél-száz helyen lehet hóláncot kölcsönözni.

Az igazi hegyek a St. Gallen — Zürich — Genf vonaltól délre húzódnak. Ha Ausztriában nem sikerült, akkor e nagyobb városok idegenforgalmi hivatalaiban, vagy az ottani autókлубokban szerezzük be az ingyenes tájékoztató anyagokat. Kapni például ajánlott autótúrák leírását, szállodák jegyzékét és rengeteg prospektust. A nagy hegyek lábánál húzódik egy sor nagyváros, Zürich, Luzern, Lausanne, Bern, Genf, ahol biztosan van információ lehetőség. Svájcban 450 kemping és nagyon sok szálloda várja a turistát. Sok az alkoholmentes, korábban záró, s ráadásul még olcsóbb hotel is. A motel viszont a legdrágább kategóriába tartozik, egészen mást jelent, mint nálunk. Szállodát fejenként 15 frankon alul nem lehet megúszni, ahogy a jobb magán szállást sem. A kemping fejenként 1,20—3,— frank egy éjszakára, 6—12 évesek felét fizetik, a még kisebb gyermekért semmit sem számítanak. A Nemzetközi Kemping-Karavánzó Szövetség tagjainak 10—30% az engedmény. A személygépkocsiért 0,50—1,50 frank a díj, motorért 0,30—1,— frank. Majd mindenütt van helyi üdülődj is, úgy 1 frank körüli.

A kempingek zöme csak megszállásra, éjszakázásra szolgál, — ott tartósan üdülni, tartózkodni nem lehet. Nem kijelölt helyen táborozni felség-sértés lenne Svájcban, ha lenne király. Étkezésre sok és sokféle lehetőség van. Egy egyszerű menü az olcsó — ám tiszta — önkiszolgáló éttermekben is belekerül 4 frankba, egy sör (EX-nek hívják az egészen alkoholmentest), cola, vagy szörp is van egy frank. Ma már a legtöbb helyen benne van a borralal az árakban, azt az étlapon fel is tüntetik. Ha nincs, 15% a szokásos. A menüben mindig van forró leves és sok saláta. A szálloda-árakban — s többnyire a magán szállások áraiban is — benne van a „kontinentális”, azaz nem angolos reggeli. Ez: sok kávé, vagy tea, három péksütemény, darabka vaj, két dobozka dzsem. Az üzletek délen bezárnak, viszont korán nyitnak és sokáig tartanak nyitva.

A helyi közlekedés nagyon jó. A villamosok, buszok kalauz nélküliek. Ajtóikat a földről, az ajtó melletti gombbal kell nyitni. Jegyet (0,40—1,— frank) a megállóknál levő automatából kell váltani. Nagyobb városokban van napijegy. Ez kb. 10 frank, és jó villamosra, hajóra, múzeumba, láttnivalókhoz. Általában megéri, mert nincs váltogatás, kezeletlen, s az esti „kasszánál” még olcsóbbnak is bizonyul.

(F o l y a t a j u k)

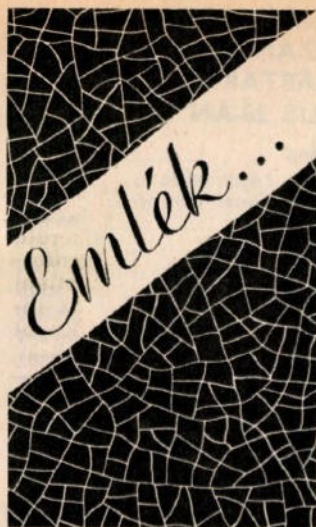
Szücs József

Hazánkfiat hosszabb — és költséges — külföldi autótúrára főként a következő három egzotikum készíti: „igazi” nagyvárosi forgalom és autópályák élvezete — a tenger — és a nagy hegyek, a havasok. Nos, a forgalmat hovatovább idehaza egészen olcsón lehet „élvezni”, autópályánk is van egy nyúlfarknyi. Tengerparthoz a szomszédos baráti országokban is el lehet jutni. A havasokat azonban számunkra leginkább Svájc kínálja, fejenként 100+benzinköltség dollárokért.

A 4000 méter feletti hegycsúcsok, 2500 méter magas hágók, sok kilométeres alagutak, szerpentinek, nyáron is télies hideg leküzdéséhez hólánc és téli gumi — nos, mindez elég ahhoz, hogy a magyar autós izgalommal készüljön a svájci útra, s egy két mátrai-bükki túrán is tréningezzen.

Felkészülni helyes, ám félni, idegenkedni felesleges! Amitől igazán tartani kell, az a rendelkezésre álló svájci frankok nagysebességű fogyása!

A Svájcba utazóknak útlevél és vizum szükséges. Egy-két hónap beletelik, míg egyik-egyik kézbe kerül, nem is beszélve a valutaigényéről. A svájci túrára tehát célszerű előző év végén indulni, — már ami a hivatalos ügyek intézésének megkezdését illeti. Aki a nagy hegyek közé készül, útját június—szeptember közé programozza be, mert a nagy hágók legtöbbje máskor járhatatlan. Sajnos, a nyári fődíny (mert Svájcban van téli is, a síelőké) érzeteti hatását árakban és telítettségben. Kell még a zöldkártya, az Autókлубban váltható kocsikiléptető, a biztosítás, meg a többi. Ezekről legcélszerűbb az útlevelek és vizumok birtokában az Autókлубban részletesen informálódni.



Válaszként is tekintse meghatóan kedves soraira Madák Gyula olvasónk ezt az oldalt, amely a valóban érdekes, és korának stílusát is tükröző dokumentum hiteles másolatát adja.

Természetesen, kívánságának megfelelően, a Közlekedési Múzeumhoz továbbítjuk az eredeti okiratot és az 1913. május 10-én íktatott elismervény-példányt is, amely

„Berendezés automobilok fűtésére” címen igazolta e szabadalmat. A „berendezés” nyomtatott leírásából pedig szó szerint idézzük azokat a mondatokat, amelyek a mai, a korszerű fűtőkészülékekhez már hozzászokott autósok számára világossá teheti, hogy korát megelőzve mire is gondolt „Madák János soffőr Budapest” 1913-ban...

Íme, így kezdődik a szabadalom ismertetése, az eredeti szöveget idézve:

„Jelen találmány tárgya egyszerű és bármely benzínmotoros automobilra szerelhető fűtőberendezés, amely az automobil ülése alatt megfelelő helyen alkalmazott hangfogóval az automobil fűtését lehetővé teszi anélkül, hogy külön melegítőke-mencét vagy más fűtőkészüléket kellene alkalmazni. A fűtés szabályozására egy, a kocsii belsejébe nyúló emeltyűkarral állítható váltócsap szolgál, amely a kipuffogást tetszés szerint vagy a már meglévő hangfogóba, vagy pedig a fűtőtestnek használt és a kocsii belsejében elhelyezett hangfogóba vezeti. A fűtő-

Tisztelt Szerkesztőség!

Régi előfizetője vagyok az *Autó-Motornak*, amelyben most a karburátor feltalálójáról is két igen érdekes cikket láttam. Ez adta a bátorítást, hogy a számomra oly kedves családi hagyatékkal, apám szabadalmával, illetve annak irásos dokumentumaival Önökhöz forduljak.

Itt küldöm az eredeti szabadalmi leírást és az annak átvételét igazoló egykori papírt is. Ha méltónak találják bemutatni az olvasók nagy táborának, igazi örömet szereznek nekem vele.

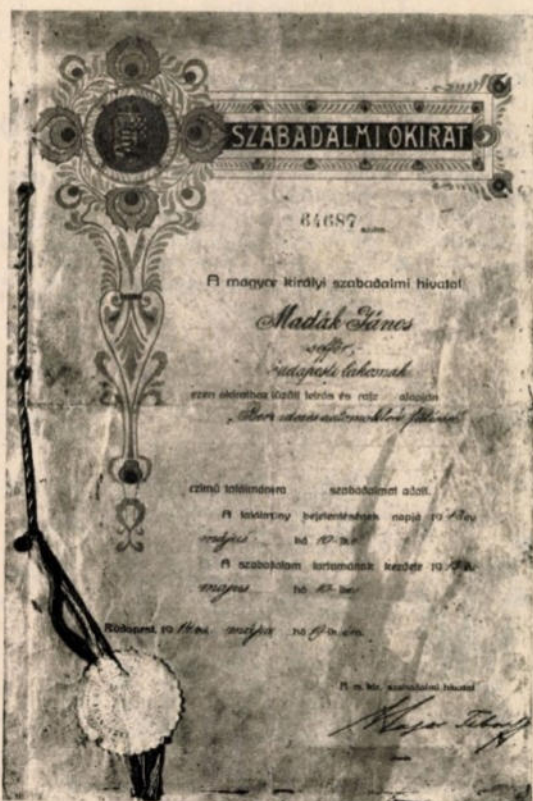
Apám életében ezért az autós-találmányért sem anyagi, sem erkölcsi megbecsülést nem kapott, így hát most legalább az emléke részesülne benne.

Szeretném még Önöket arra is megkérni, hogy az iratokat a nevemben aján-dékozzák a Budapesti Közlekedési Múzeumnak...

Édesapám 1964-ben halt meg. Az iratokat mint legidősebb fiára, rám hagyta. Szakmai téren is én vagyok a követője, mivel szakmámat tekintve autótül-lamossági szerelő vagyok. Itt dolgozom Sátoraljaújhelyen, a Borsodmegyei Finommechanikai Vállalatnál, és ötször megkaptam a „Könnyűipar Kiváló Dolgozója” kitüntetését.

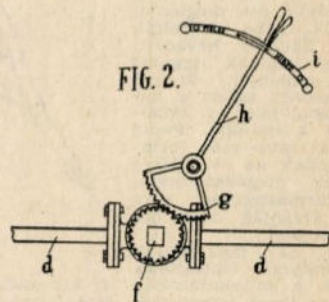
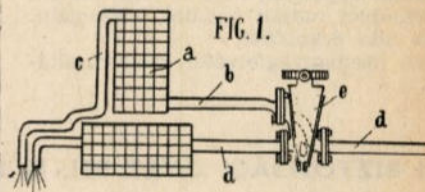
Válaszukat várva, maradok tisztelettel

Madák Gyula
Sátoraljaújhely, Báthory u. 7.



64687 sz.
szabadalmi leírás.

Berendezés automobilok fűtésére.
MADÁK JÁNOS SOFFŐR BUDAPESTEN.



berendezés könnyen szerelhető és nyáron könnyen eltávolítható.

Mellékelt rajz a találmány vázlatos föltüntetése, és pedig az

1. ábra a berendezés fölül-nézetben és a

2. ábra a szabályozókészüléket oldalnézetben mutatja.

Az automobil ülése alatt, vagy más célszerű helyen alkalmazott (a) fűtőhangfogó, melybe a (b) levezetőcsőből a kipuffogás az (e)

váltócsapon át a (d) csövön keresztül vezetetik. Az (e) váltócsap állítására a ráerősített (f) fogaskerék szolgál, melynek fogaiba a (h) állítórúddal kapcsolatos (g) fogaskerékcikk fogai illeszkednek. Az (e) váltócsap úgy van beállítva, hogy ha a (h) állítókar az (i) jelzőtáblának meleg jelzésén áll, a kipuffogást a (b) csőbe és onnan a fűtőtestnek használt (a) hangfogóba vezeti, ha pedig hideg jelzésen áll, a kipuffogás a

rendes hangfogóba vezetetik.

Ezen itt leírt szerkezettől, különösen a váltást illetőleg eltérő kivitelek lehetségesek, melyek azonban a találmány lényegét nem érintik."

Bemutatva itt a 64 687 sz. szabadalmi leírásához tartozó ábrákat is, még egyszer hangsúlyozzuk, hogy egy közel hat évtizedes javaslat illusztrációi...

AUTÓSOKNAK



AUTÓSOKAT ÉS MOTOROSOKAT

egyaránt érintő tájékoztatást adott ki az Áfor Sajtó-propaganda Osztálya, amelyből kiténik, hogy a nyári szezonhoz alkalmazkodva igyekeztek módosítani a benzinkutak — töltő-állomások — nyitvatartási idejét.

A tájékoztató arra is kitér, hogy máig Pesten és vidéken összesen 387 benzinkút áll az autósok-motorosok rendelkezésére.

A nyári időszakra 125 állomásnál hosszabbították meg a nyitvatartási időt, 64 helyen pedig éjszaka is tartanak ügyeletet, hogy a nap minden órájában tudják fogadni, kiszolgálni az oda érkezőket.

Az üzemanyagfelvétel meggyorsítá-

sára — mivel nagy számban vesznek részt a forgalomban nálunk kétütemű személyautók és motorkerékpárok — több mint 240, úgynevezett keverőfejes, vagyis a benzin és olaj testzőleges arányát gyorsan kikeverő kutak is üzemben tartanak.

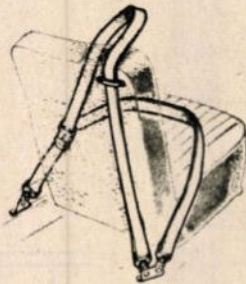
A korábbi évekhez hasonlóan a nyári fődényben az Áfor mozgó benzinkútjai is segítik a zavartalanabb üzemanyagellátást. Öt ilyen vonuló töltőállomás működik, és ezek felkeresik majd az idegenforgalmi események színhelyét. Odagurulnak többek között a nagyvásonyi lovasjátékok közelébe, ott lesznek Szege-den a Szabadtéri Játékoknál, a hortobágyi lovasbemutatóknál, a Soproni Ünnepi Hetek csúcsporgalmánál, a balatoni paradéknál és természetesen a Vadászati Világkiállításra érkező autósok is tankolhatnak a mobil-kutakból.

Külön közölték azt is, hogy szeptember 30-ig minden szombaton, vasárnap és más munkaszüneti napokon Lepsényben, a 70-es műút mellett ugyancsak üzembe állították az egyik mozgó benzinkutat. Az említett helyen normál- és szuperbenzint, keveréket és különböző olajakat árúsítanak. Ez a kút szombaton 7—19,30, vasárnap és ünnepnapokon 6—15,00 óráig tart nyitva,

A BIZTONSÁGI ÖVET FEL IS KELL SZERELNI

— és akik saját maguk nem tudják ezt megtenni, úgy vélik, hiába vásárolták meg a hasznos hevedert. Alig-alig találunk ugyanis olyan műhelyt, üzemet vagy szervizt széles e hazában, ahol jelenleg vállalnák ezt a munkát. Pedig akik már több száz forintot költöttek az öv, illetve az övek megvásárlására, azok természetesen nem ingyen kívánják azok beszerelését sem.

Magunk is tapasztaltuk, hogy milyen elutasítóan fogadják a munkafelvételi irodák az ilyen jelentkezőket. Pedig jó lenne berendezkedni — legalábbis a szakmai holtseason, az ősz és a tél idején — ezekre a fontos szerelésekre. Jó lenne, ha az úgynevezett típusüzemekben kidolgoznák



a biztonsági övek szabályos felerősítésének technológiáját, és legalább ott pontosan tudnák, hogy melyik típusba hová és hogyan lehet az ilyen vagy olyan kivitelű hevedereket rögzíteni. Akkor nem fordulnának elő olyan esetek,

amilyenről egyik olvasónk panaszkodott. Neki ugyanis hiába van meg az NDK-ból származó „Doblna” márkájú biztonsági öve, mert amikor azt fel akarta szereltetni új Polski-Flatjára, — amelynek magyar nyelvű kezelési könyve a 11. oldalon tárgyalja, hogy hová is kell azt rögzíteni —, a felkeresett szerviz nem tudott segítségére lenni. A német származású csavarok kiestek az olasz-lengyel csavarhelyekből. Áthidaló megoldást nem találtak, nem is igen akartak ilyet keresni; győri olvasónk jobbnak látta felhagyni a további kísérlettel, és most tőlünk kért véleményt.

A mi véleményünk az, hogy erre a munkára is fel kell készülni szervizeinknek...

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, JÚNIUS 28-ÁN

FIAT-500	2480
FIAT-850 Limousine	8783
FIAT-850 Sport Coupé ...	596
MOSZKVICs	23 893
RENAULT R-4	1273
POLSKI FIAT-1300	7236
POLSKI-FIAT-1500	2115
SKODA	22 359
TRABANT Limousine ...	35 965
TRABANT Kombi	3802
VOLGA	797
VOLKSWAGEN-1300	3266
WARTBURG Limousine	16 018
WARTBURG de Luxe ...	11 729
WARTBURG Tourist ...	1368
ZAPOROZSEC	2284
ZASTAVA 750-M	2106
ZSIGULI (Budapest)	465
ZSIGULI (Debrecen)	266

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

JULIUS 11.	JULIUS 18.
Baja	Debrecen
Békéscsaba	Dunaújváros
Debrecen	Kiskőrös
Miskolc	Miskolc
Nagykőrös	Mohács
Nyíregyháza	Nyíregyháza
Pécs	Orosháza
Siófok	Szeged
Szeged	Szolnok
Szentes	Tatabánya
Szombathely	
Tata	
Veszprém	JULIUS 25.
Zalaegerszeg	Debrecen
	Erd
JULIUS 12., hétfő	Kecskemét
	Komárom
Dabas	Miskolc
	Nyíregyháza
JULIUS 14., szerda	Szarvas
	Siófok
Szentlőrinc	Szeged
	Szombathely
	Zalaegerszeg

BUDAPESTEN

viszont a X. kerületi, Albertirsai úton ismét megszüntették a használt autók engedélyezett árusítását. Amint azt hirdetések útján is közölték, július 3-tól a használt kocsik adásvételére a fővárosban a XIV. kerületben a Bosnyák téri piac területét jelölték ki. Ott minden szombaton déli 12 órától 16 óráig, vasárnap pedig reggel 8-tól 14 óráig folyik most az autóbörze.



FIAT POLSKI-FIAT ZASTAVA SKODA RENAULT

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



II. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT típusüzemeiben

Központ: XIII., Váci út 82.

Termelésirányítás telefon: 205-943

PEUGEOT TRABANT MOSZKVICs ZAPOROZSEC NSU FORD

Ha valaki túlzásnak tartaná, hogy újból arról a kocsiról írunk, amelynek legutóbb „Utazás az év autójával” címen több oldalt is áldoztunk, annak szeretnénk mindjárt megmondani, hogy itt most nem csak a GS-modellről lesz szó. Szerepel ebben az írásban még 9 másfajta kocsis is, de elmondunk néhány olyan gondolatot, amely kapcsolódik ugyan a Citroën GS-hez, de nem csupán arra vonatkozik.

Kezdjük hát a bizonyos 9 másfajta autóval, amely mind a GS mögé került. Mégpedig nem is ott, ahol „Az év autója” díjat ítéltek meg. Ott különben más sorrendben és más kilenc autót tessekelt a zsüri a kis 1015 cm³-es francia mögé. (A VW K-70, Citroën SM, Opel Manta, Range Rover, Ford Cortina/Taurus, Triumph Stag, Chevrolet Vega, Alfa-Romeo Montreal és a Chrysler 160/180 típusok jelentették a kilenc másfajta autót, vagyis az 1970-es év autót.)

Volt azonban egy másfajta nemzetközi zsürizés is, ahol megint csak ez a GS lett az első, méghozzá 79 ponttal. És, hogy ez ott milyen soknak számított, azt úgy tudjuk érzékelni, ha megemlítjük, hogy a második, — a pompás megjelenésű, 12 hengeres, V-motorral épített, 350 lóerős,

jelzőberendezéseik milyen mértékben igazodnak a nemzetközi forgalmi előírásokhoz.

És természetesen még sok-sok mindent mérnek, próbálnak és minősítenek e zsüri tagjai, de azt a mostani rangsorolás is bizonyította, hogy ítéleteiknél nem a lóerőtöbblet, nem az abszolút sebesség, hanem a kocsi ötletessége, praktikussága, biztonsága szüli inkább a jó pontokat.

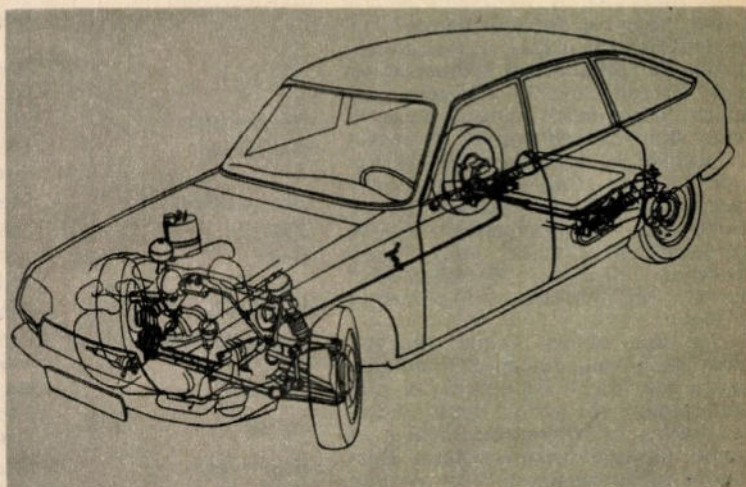
Úgy is fogalmazhatnánk, hogy nagyon reálisan értékelnek és az autótechnika józan továbbfejlődését igyekeznek siettetni bírálataikkal.

A motorszerkezetek értékelése ugyan a „Style Auto” köré vont szakértők körében csak másodlagos téma, és a GS vonatkozásában sem hangsúlyozták. Akik viszont ennek a modellnek minden fortélyát igyekeznek kutatni, nem hagyhatják figyelmen kívül, hogy itt a Citroën tervezői egy már-már a múlt konstrukciójának degradált motorfajtát a jövő számára is szalonképessé tettek. Igen, az ősi, a dohogó, a csattogó léghűtéses, négyhengeres boxermotorból — ilyen volt a jó öreg Tatrán is — varázsoltak most egy a villanymotor csendességére emlékeztető, kis méretű, de nagy teljesítményű és a

és még
valamit

a

GS-ről



100-ra 6 mp alatt gyorsuló, 260 km/óra végsebességű olasz remekmű, a Lamborghini Jarama — 35-tel kevesebb, mindössze 44 pontot kapott.

A harmadik helyre itt is a másik Citroën, a Maserati-motoros SM típus került, 39 pont elnyerésével. A további sorrend: Alfa-Romeo Montreal (28 pont), Volkswagen K-70 (24), Ford Pinto (22), Pontiac Firebird (17), Chevrolet Camaro és Opel Manta (15—15), Chevrolet Vega (13), Datsun 240-Z és Range Rover (10—10 pont).

Hogy miféle értékelés volt ez? Hát, egy különleges összetételű, 65 híres karosszéria-specialistából álló bírálóbizottság értékelte ezeket az autókat. A világ ismert formatervező művészei, a világ sok-sok autógyárának stilsztái, fejlesztési és kutatólaboratóriumainak vezetői, konstrukciós irodák főnökei ráncolták ott szemöldöküket, és mondták el, majd rögzítették papírra véleményüket a bemutatott autókról, az 1970-es esztendő újdonságairól.

E különleges bírálóbizottság az olasz „Style Auto”, vagyis az autók építési stílusával, karosszériális megoldásaival foglalkozó tekintélyes kiadvány szerkesztőinek felkérésére vizsgálta a jelzett kocsikat. A pontértékkel jelölt vélemények mögött minden autó esztétikai és funkcionális tulajdonságaira, aerodinamikai jellemzőire, a gyártás és a használat során egyaránt szerepet játszó adottságaira is találunk választ. A szabályzat, amely olyan, hogy minden zsüritag tárgyilagosan tud ítélni, hangsúlyozottan kér véleményt a bemutatott kocsi menetbiztonságáról, de még arról is, hogy például

gyárat, illetve annak eddigi motorjait ismerve igen tartósnak, strapabírónak ígérkező új erőforrást. És ez a csendes, a boxermotoroknál szinte magától adódóan jól kiegyensúlyozott léghűtéses ennél a kocsinál előre került — oda, ahol a legjobb helye van — és természetesen a két első kereket hajtja meg. Az ilyen elrendezéssel azután lehet megfelelő csomagtartót kialakítani a hátsó ülések mögött, lehet minden külön apparátus nélkül jó fűtést biztosítani, és az ilyen építési forma önmagában is növeli a jármű stabilitását.

És még azért is tértünk vissza a GS típushoz, mert példát mutat egy igen lényeges alapelv megvalósítására. Arra, hogy a nemzetközi árlista viszonylag olcsó autót feltüntető csoportjában is lehet olyan technikai megoldásokat nyújtani, amelyek a nagyon drága autókhoz hiányoznak és egyhamar nem is remélhetők. Mert például melyik modell ad ma hidropneumatikus rugózást, a terheléstől független automatikus nívószabályozást? Melyik teszi lehetővé, hogy egy mozdulattal, egy kis kar állításával a kocsiól tudjuk szabályozni 15—25 cm határok között a talajmagasságot? Mindig úgy, ahogyan azt az útviszonyok kívánják.

Melyik nagy kocsis nyújt ma ilyen pluszokat? Bizony, a nagyok, a legdrágábbak között is csak igen keveset találunk.

Az 1015 cm³-es, menetekészen 880 kg súlyú, 412 cm hosszú, ötüléses GS, méreteit tekintve, igazán nem mondható nagykocsinak. Nagy kocsinak nevezhető viszont, amikor technikai megoldásait, menettulajdonságait, praktikusságát értékeljük...

Liener György

JÓ TUDNI

A ZSIGULIK ÉRKEZÉSE, GONDOZÁSA, ELLENŐRZŐ VIZSGÁLATAI

Az első szállítmány a
debreceni átadótelep
ipari vágányán



Lehet, hogy ma furcsán hangzik, de szerintünk az ország autóséletében történelmi pillanatnak tekinthető az első Zsiguli kocsik érkezése, átadása. Talán azért hangzik furcsán, mert akik elsőként vették át ezeket az autókat — naponként 70—80 kerülhet most forgalomba — már megszokottan járnak velük útjaikat. Tankolnak, guminyomást, olajat, hűtővizet ellenőriznek, vagy éppen szervizre várnak. Természetesen minden különösebb ünnepélyesség nélkül...

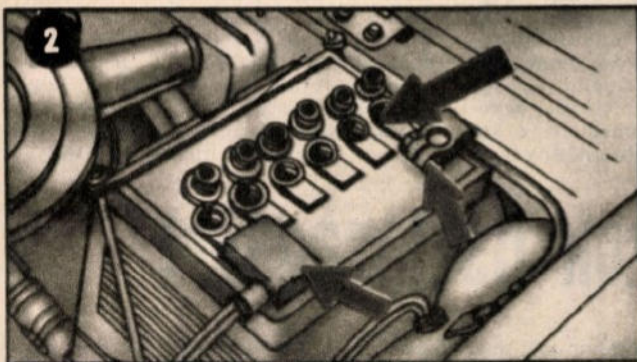
Pedig van ebben valami ünnepi, mert ez a típus valahogy nemcsak egy a sok közül. Ez egy olyan modell, amely várhatóan döntő szerepet kap a hazai motorizációban, és újabb tömegek számára teszi elérhetővé az autózást.

Mi nagyon szeretnénk, ha azok, akik elvállalták ezeknek a kocsiknak a gondozását, karbantartását, úgynevezett kötelező garanciális átvizsgálását — vevőszolgálatát — különösen jól szolgálnák nemcsak a vevőt, hanem azt a célt, amely az ismert gondok ellenére harmóniát kíván teremteni az autósüzemek és az autók oda forduló tulajdonosai között. Különösen azokkal az autótulajdonosokkal szemben kellene bizonyítani, hogy igenis vevőszolgálatról van szó, akik életük első féltett autójával jelentkeznek a kijelölt állomásokon...

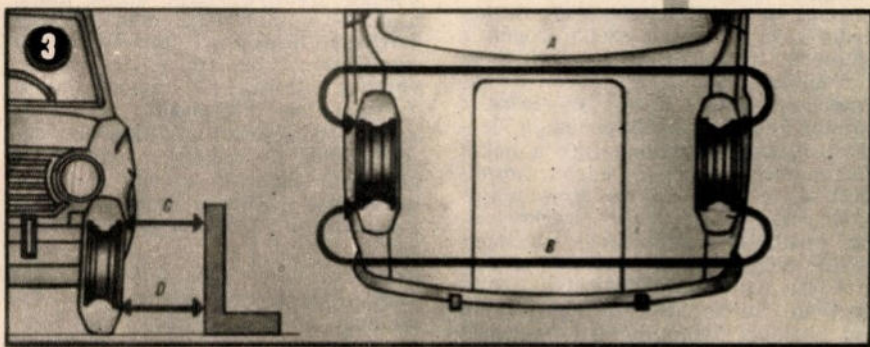
A Zsigulik tulajdonosainak az első 2000, majd 5000, illetve 10 000 km lefutását követően kell a díjmentes karbantartási, ellenőrzési munkákra bevinni kocsijukat valamelyik szervizállomásra. Ez kötelező! Az is előírás, hogy legfeljebb 100 km-rel léphetik túl, illetve 200 km-rel előzhetik meg az említett számokat. Tudjuk, ezt sem az egyik, sem a másik oldalon nem könnyű betartani, de jó tudni azt is, hogy kilométerszámtól függetlenül, ha a kocsik tulajdonosai bármilyen rendelkezést vesznek észre, a garanciális idő szakaszában ezek a vevőszolgálati állomások elvileg készen állnak rendelkezésükre. Reméljük, gyakorlatilag is...

Vevőszolgálati állomások Pesten és vidéken

Budapest:	AFIT IV. sz. Autójavító Vállalat II., Lövház utca 1.	T: 355-531 T: 358-574, 358-348, 152-621
	Budapesti Autójavító Ktsz II., Pasaréti út 2.	T: 162-019
	Hungaros szerviz IX., Hentes u. 12—14.	T: 136-094, 136-093
Békéscsaba:	Szervizállomás, Szarvasi út	T: 22-07
Debrecen:	AFIT XIII. sz. Autójavító Vállalat Szabadság út 27.	T: 22-30
Dunaújváros:	Szervizállomás, Béke tér	T: 74-71
Eger:	Szervizállomás, Lenin út 129—131.	T: 17-47
Győr:	AFIT XV. sz. Autójavító Vállalat Wilhelm Pieck útja 6.	T: 12-230
Gyöngyös:	Szervizállomás, Gorkij utca 3—5.	T: 13-73
Hódmezővásárhely:	Szervizállomás, Szántó Kovács János utca 7.	T: 87-236
Kalocsa:	Bácskiskun megyei Fém-tömegcikkipari Vállalat, Bem utca 21—25.	T: 100
Kaposvár:	Szervizállomás, Ady Endre út 26.	T: 12-126
Kecskemét:	Autó- és Gépjavító Ktsz Külső Szegedi út 1.	T: 22-82
Keszthely:	Vas- és Fémipari Ktsz Rákóczi tér 20.	T: 21-25
Kiskunfélegyháza:	Szervizállomás, Karinthy út	T: 501
Miskolc:	AFIT XVI. sz. Autójavító Vállalat Zsolcai kapu 9—11.	T: 36-372
Nagyatád:	Komfort Építő és Szolgáltató Ktsz Széchenyi tér 19.	T: 93
Nagykanizsa:	Szervizállomás, Budapesti út	T: 22-20
Nyíregyháza:	Szervizállomás, Moszkva út 25.	T: 36-67
Pécs:	AFIT XIV. sz. Autójavító Vállalat Szervizállomás, Munkácsy Mihály út 35.	T: 26-72
Salgótarján:	Szervizállomás, Rákóczi út 233.	T: 25-30
Siófok:	Szervizállomás, Fő utca 234.	T: 510
Sopron:	Vas- és Járműipari Ktsz., Ógabona tér 12.	T: 27-46
Szeged:	AFIT XI. sz. Autójavító Vállalat Tolbuhin sugárút 9—11.	T: 15-061 15-491
Székesfehérvár:	Szervizállomás, Balatoni út 43.	T: 23-88
Szekszárd:	Szervizállomás, Tolnai út	T: 12-195
Szolnok:	Szervizállomás, Százados út	T: 22-46
Szombathely:	AFIT XII. sz. Autójavító Vállalat Zanati út 4.	T: 113-40
Tatabánya:	Szervizállomás, Felsőgallai út 40.	T: 14-53
Túrkeve:	AFIT XVII. sz. Autójavító Vállalat Kinizsi út 37.	T: 34
Veszprém:	Szervizállomás, 8. sz. Műút	T: 115-46
Zalaegerszeg:	Szervizállomás, Baki út	T: 12-492



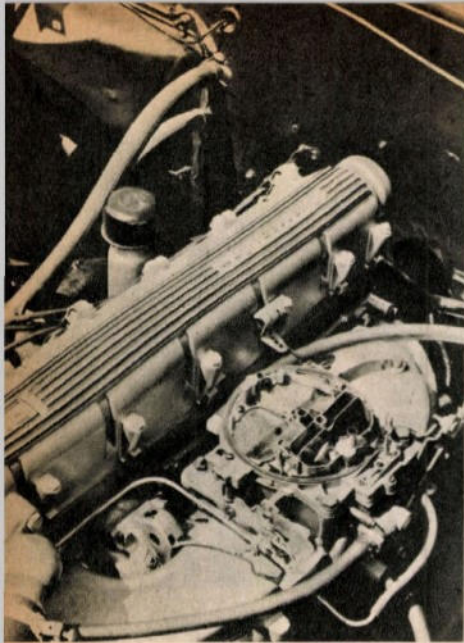
Tekintettel a nyári szezonra — a várható meleg nyárra —, először most a hűtőfolyadék ellenőrzésére hívjuk fel a figyelmet. A betöltőnyílás valóban könnyen elérhető, és azt is jól tudjuk, hogy a teljes feltöltési mennyiség 8,5 liter víz, illetve fagyálló. A második ábra azt bizonyítja, hogy az akkumulátorhoz ugyancsak jól hozzá lehet férni. Tartsuk tisztán a csatlakozókat, és minden 2500 km után, illetve kéthetenként ellenőrizzük az elektrolit szintjét. A harmadik rajz az első futómű beállítására utal. Ezzel kapcsolatban viszont azt jó tudni, hogy az ellenőrzés akkor pontos, ha a kocsi teljes terheléskor kapja meg az A—B—C—D jelzésű helyekre előírt beállítási mértéket, amelyek viszont a kezelési könyvben megtalálhatók



Debrecenben a Merkur vezérigazgatója, Csüri István adta át az első Zsigullit. Tulajdonosa: dr. Zsadányi Ottóné. És hogy a folyamatosan érkező több ezer kocsi átadása is zavartalan legyen, az ÁFOR helyi kirendeltsége alkalmi töltőállomást létesített a telepen, ahol nemcsak ünnepélyes, de látványos is volt az első, az IH-1226 rendszámú Zsigullit útnak indulása

(Kalmár István felvételei)





váltak; ezen csak a friss keverék dúsitásával lehet segíteni, — a keverék tehát nem is lehet állandó. És gondoljunk a sok átmenetre, a hirtelen gázadásokra és gázelvelekre: egészen más viszonyok állnak elő, ha a gázt hirtelen adjuk vagy vesszük vissza, mintha ez lassan, fokozatosan történik. Ilyenkor állnak elő a nem kívánatos keverék-változások, amelyek mind-mind az égés tökéletlenebbé tételét, tehát a kipufogógázok több-kevesebb, különféle mérges anyagokkal történő szennyeződését vonják maguk után. Úgy hisszük, hogy nem lesz érdektelen az idevágó törekvésekkel megismerkedni — egyrészt azért, hogy szakembereink és az autótulajdonosok lássák a vonatkozó tendenciákat, másrészt pedig remélhető, hogy hazánkba is jutnak el olyan gépkocsik, amelyeken az ismertetésre kerülő szerkezetek megtalálhatók lesz-

megvalósítását az 1—2. ábrák tüntetik fel.

Az új rendszerű berendezés három fő részből tevődik össze:

- az előmelegítő,
- a vákuumal vezérelt „légkeverő kapu”,
- a hőmérsékletet érzékelő vákuumos szervó-szabályozó.

Az előmelegítő egy lemezből készült dob, amely a forró kipufogócsövet veszi körül, miáltal a rajta áthaladó levegő átvesz abból bizonyos hőmennyiséget.

Az így felmelegített levegő a légkeverő kapuhoz jut, amelyet a vákuumos szervó-szabályozó minden körülmények között úgy állít be, hogy a motorba a kívánt hőmérsékletű levegő kerüljön. A légkeverő kapuban találkozik a fehér nyilakkal jelzett forró levegő a fekete nyilakkal ábrázolt gépházteri levegővel, mindenkor a megfelelő arány-

Harc a kipufogógázok tisztaságáért

Lapunk ez évi első számában már foglalkoztunk a kipufogógázok mérgező hatásának csökkentésére irányuló törekvésekkel. Akkor a problémát a tüzelőanyag oldaláról, közelebbről az abban levő erősen mérgező ólomtetraetil-adaléknak a teljes elhagyásáról közelítettük meg, ami — mint láttuk — a benzin ezzel járó oktánszám-csökkenése miatt a motorok sűrítési viszonyának a leszállítását tette szükségessé. Most azokat az újabb megoldásokat ismertetjük, amelyek a tüzelőanyag jobb elégetését célozzák és amelyeket a General Motors Company a múlt évi személy- és kisteherautóinak motorjain már be is vezetett.

Tudjuk, hogy ha a tüzelőanyag nem ég el tökéletesen a hengerekben, akkor elégtelen szénhidrogének maradnak vissza, és ezekkel együtt más mérgező anyagok is (szén-monoxid, nitrogén-oxidok) kerülnek a kipufogógázokba.

Mióta Bánki Donát és Csonka János megalkották az első karburátort, azóta az óriási változásokon, tökéletesítéseken ment keresztül, de — sajnos — meg lehet állapítani, hogy a karburátorok még ma sem teljesítik és bizonyos esetekben nem is teljesíthetik azt a feladatukat, hogy a motorba mindig, tehát mindenféle üzemi körülmények között a kívánt összetételű keveréket szállítsák. Egy bizonyos terhelésre (gázadásra) és fordulatszámra könnyen be lehet állítani egy karburátort, de hogy az bármilyen terhelésnél és fordulatszámra a tökéletes keveréket szolgáltatassa, azt nem is lehet elképzelni. Gondoljunk csak arra, hogy üresjáratban, amikor a motor egészen kevés friss keveréket kap, a hengerekben viszonylag nagy mennyiségű elégett gáz marad vissza az égési térben, miáltal a friss keverék erősen szennyeződik, így elégtéves nehezebbé

nek. Bár gépkocsi-állományunk még elmarad sok országától, rohamos fejlődésünk ezt a problémát nálunk is időszerűvé teszi.

Előjáróban még csak annyit jegyzünk meg, hogy az alábbi szerkezetek külön-külön talán nem is tűnnek fel jelentőségeknek, de összességükben megvalósítva annyira lecsökkentik a kipufogógázok szennyeződéseit, hogy a motorok eleget tudnak tenni a „Kaliforniai teszt” szigorú előírásainak.

Annak első előfeltétele, hogy ne kerüljön ki elégtelen szénhidrogén a motorból: a helyes gázkeverék megközelítése a különböző üzemi körülmények között. Ennek elérésére a motortípusokat próbapadon a legszigorúbban összehangolják a nekik leginkább megfelelő karburátorokkal, és a későbbiekben gondoskodnak arról, hogy az így szerkesztett és beállított porlasztók — a megfelelő előgyújtással együtt — a motorokra pontosan ugyanilyen állapotban kerüljenek. Minden egyes karburátort komputerrel (!) vezérelt próbapadon ellenőriznek, a motorházban uralkodó hőmérsékleti viszonyok mellett — mind a benzin, mind a levegő áramlási sebességeinek a szempontjából. A legkisebb eltéréseket is korrigálják.

Az ily módon megállapított keverékviszonyt üzemben csak a beszívott levegőnek állandó hőmérsékleten tartásával lehet biztosítani. Ennek megvalósítása érdekében a motorba jutó levegőt automatikusan állandó hőmérsékleten tartják — éspedig a nyári kb. 38 C fokon — a gépházterében levő levegőnek és az előmelegített levegőnek a megfelelő arányú keverése által.

Automatikus levegő-előmelegítő berendezések már régóta használatban vannak, de azok távolról sem teljesítik pontosan a feladatukat. Ennek a berendezésnek tökéletesített

ban. Az így keveredett levegő a keresztvonalkázással mutatott légszűrőn keresztül jut a motorba, érintve a hőre érzékeny vákuumos szabályozót, amely szervó-felerősítéssel a légkeverő kaput vezérli. Így a motor télen-nyáron egyforma hőmérsékletű levegőt szív be a karburátoron keresztül.

Hogy a motor lassú üresjáratban ne kapjon túlságosan dús keveréket — ami, mint láthattuk, a kipufogógáz mérges szennyeződését vonja maga után —, a motorokat már gyárilag magasabb üresjáratú fordulatszámra szabályozzák be, ami javítja a keveréket. Ezeknél a motoroknál a gyújtáskulcs kihúzásakor a fojtószelep ütközője automatikusan visszahúzódik és erősebben elzárja a gáz áramlását. Ily módon a motor lelassulási (leállási) ideje alatt sem jut elégtelen szénhidrogén a kipufogóba.

Amikor a motor magasabb fordulatszámra és terheléssel fut, a fojtószelepet hirtelen elzárva (a gázpedált elengedve) a szívócsőben erős vákuum keletkezik, ami a szívóütem kezdeténél, amikor a szívó- és kipufogószelepek „egymásba nyitnak”, elégett gázokat szívhat vissza a hengerbe. Ezek annyira felhígíthatják a hengerben levő keveréket, hogy a gyújtás kimaradhat, ami ismét elégtelen szénhidrogének kiáramlását eredményezi.

Ezt a hibát úgy küszöbölték ki, hogy a fojtószelep zárási sebességét az utolsó néhány fok alatt lelassítják. Ennek eredményeképpen a vákuum a szívócsőben csak fokozatosan csökken, és így elmarad a külső levegő szennyeződése.

Itt kell még megemlíteni, hogy az egyes hengerekbe vezető szívócsatornák kiképzésére és belső felületi simaságára igen nagy gondot fordítanak, hogy ezzel is elősegítsék az

egyenletes keverék bejutását minden hengerbe. (Korábban 8%-ig terjedő eltéréseket is mértek az egyes hengerek között!)

Most áttérünk az elégtelen szénhidrogének csökkentésének az előgyújtással történő befolyásolására.

Ha kis gázadással haladunk, vagy a motor üresjáratban forog, az eddigi vákuumos előgyújtá szabályozók automatikusan nagyobb előgyújtást adnak a motornak, a jobb tüzelőanyag-kihasználás céljából. Ha azonban ilyenkor nem növeljük az előgyújtást, akkor a motornak — azonos terhelés mellett — valamivel több gázt kell adni. Ez emeli a kipufogógázok hőmérsékletét, és ezáltal — tapasztalat szerint — csökken az elégtelen szénhidrogének mennyisége.

Hogy a vákuumos előgyújtá szabályozó kisebb előgyújtást adjon a fojtószelep közel zárt állása mellett, a vákuumot érzékelő furatot nem a fojtószelep zárási helyzetével szemben, hanem — ejtóáramú karburátort tekintve — felette helyezik el (3. ábra). Ezáltal a záraskor keletkező vákuum a furatot nem éri el, tehát a szabályozó nem adhat nagyobb előgyújtást.

Tekintettel azonban arra, hogy mindezek a rendszabályok csupán csökkentik, de nem képesek teljesen megakadályozni a még éghető szénhidrogének és szénmonoxid szabadba jutását, a General Motors levegőt vezet be a kipufogócsőbe, közvetlenül az egyes kipufogószelepek után. Ez a pótlevegő — bár munkavégzés nélkül — elégeti a még éghető anyagokat, ami maga után vonja a kipufogógázok lényegesen nagyobb tisztaságát.

Az utánaégető berendezést a 4. ábrán láthatjuk. Ennek főbb alkotórészei a következők: a motor által ékszíjjal meghajtott légszivattyú, a levegő áramlását szabályozó szelep, a visszacsapó szelep és a befecskendező fúvókák.

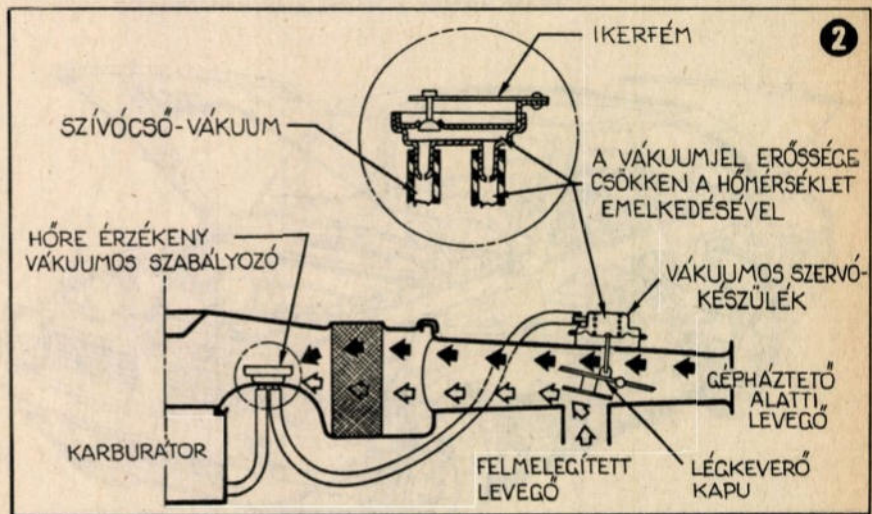
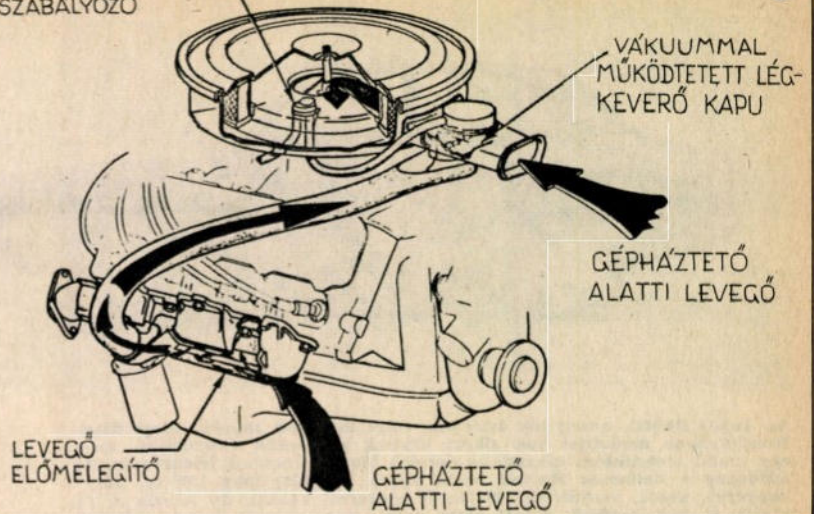
A pozitív kiszorítású, kenés nélkül dolgozó légszivattyú szolgáltatja a levegőt az utánégéshez. A levegő szállítását excentrikus csap által forgatott két lapát végzi.

A levegő a légszivattyúból a szabályozó vagy elterelő szelepbe kerül. Ennek célja az, hogy megakadályozza berobbanások létrejöttét a kipufogócsőben. A fojtószelep zárása ugyanis hirtelen motorlassítás során olyan gazdag keveréket létesít, amely a hengerekben már nem képes meggyulladni, de a pótlevegő befecskendezésével robbanóképessé válik. A következő szelepnyitás alkalmával ez a keverék az esetleg még égő keveréktől meggyullad és robbanást okoz. Az elterelő szelep, a szívócső vákuumcsúcsának a felhasználásával, pillanatokra elvezeti a szivattyú által szállított levegőt a kipufogócsőtől, és így a nem kívánatos robbanások elmaradnak.

A visszacsapó szelepet azért kellett

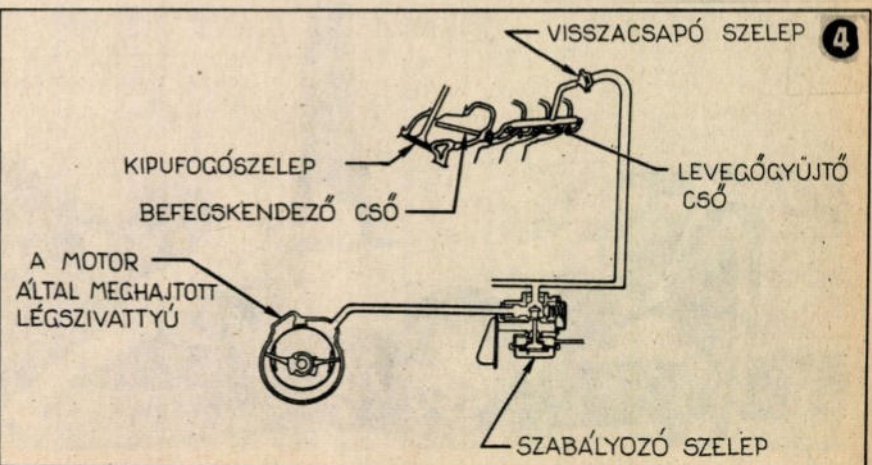
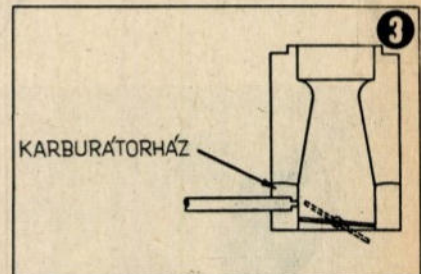
HŐRE ÉRZÉKENY VÁKUUMOS SZABÁLYOZÓ

1



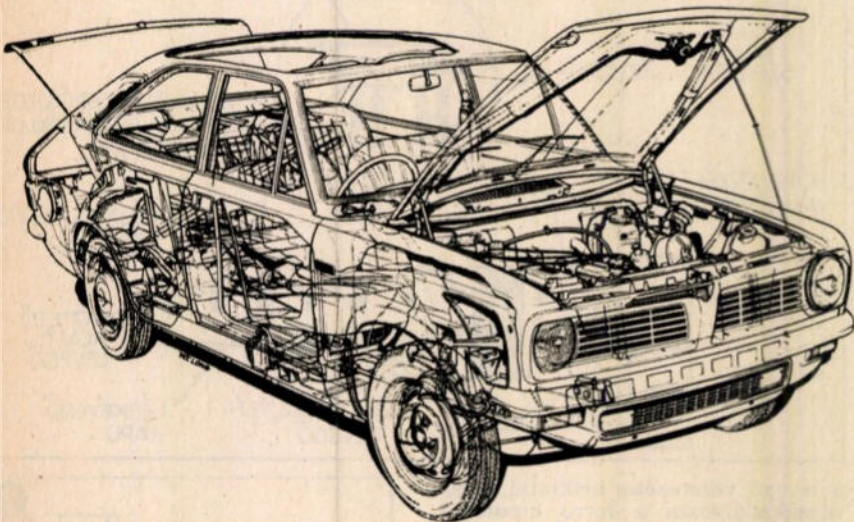
a levegő vezetékébe beiktatni, hogy megakadályozza a forró kipufogógázok behatolását a túlnyomásos levegő csővébe, s ezután a légszivattyúba, amikor nagy fordulatszámon és nagy terhelésnél a nagyobb nyomású kipufogógázok esetleg legyőznék a légszivattyú ellenállását, vagy amikor a légszivattyú ékszíja elszakadna.

Keresztesi István
okl. gépészmérnök





Az angol BLMC, amelynek Issigonis által tervezett merész megoldású, fronthajtásos modelljei sok sikert arattak az elmúlt évtizedben, most egy szolid technikájú, klasszikus építésű Morris kocsival jelentkezik. Az újdonság a dallamos Marina nevet kapta. Az alaptípus 1300-as, négyhengeres, soros, vízhűtéses, 60 lóerős motorral készül, de létezik a TC kivitel is, 94,5 lóerővel, a fotó alatti rajz pedig kétajtós coupé-karosszériában mutatja a Marina szerkezeti jellegét



Képes



híradó

Oly sok szakmai eseménye volt az elmúlt heteknek, hogy a hagyományos „Képes Híradó”-nak nem tudtuk biztosítani a szokásos oldalt. Közben mind több olyan fotó és rajz gyűlt dossziénkba, amely ebbe a rovatba kívánczolt.

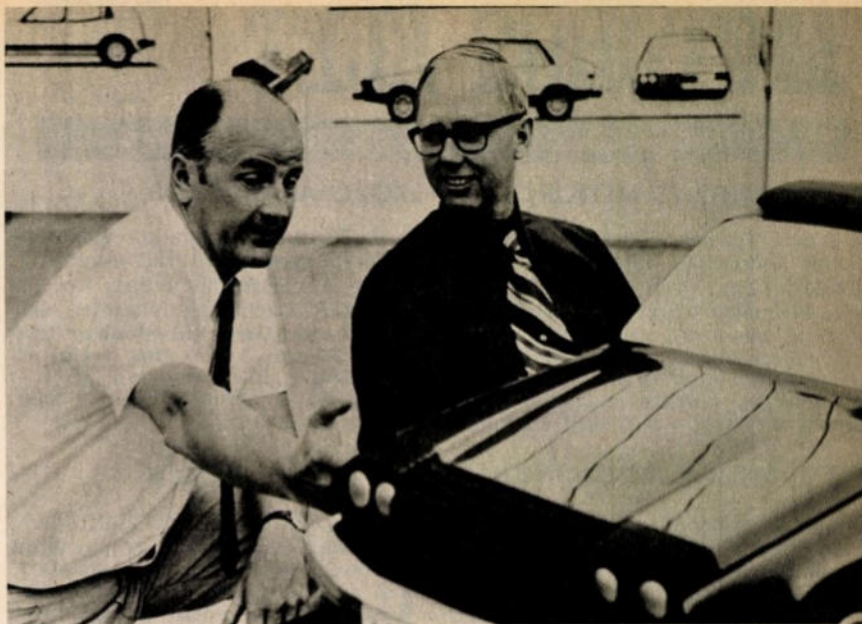
Az autós világ — bár az 1971-es esztendő viszonylag csendes évnek ígérkezik — szüntelenül ad, illetve készít elő újdonságokat, és a gyárak sajtófőnökei ugyancsak szorgalmasan postázzák a maguk területeinek érdekességeit.

Az itteni válogatás — amely így is dupla oldalassá növelte ezt a híradót — arról számol be, hogy a már széria-érett modellek bemutatásával egyidejűleg olyan kísérletek is folynak, amelyek talán alapvető fordulatokat hoznak. Például a biztonság vonalán, ahol kétségtelenül van mit fejleszteni, de a benzinmotoros konstrukciókat csipkedő elektromobiltól is figyelmet érdemlő tanulmányt kaptunk a napokban. És napirenden van az autózás ártalma abban a vonatkozásban is, hogy a huzamos idejű kocsiakázást rendszeresen ellensúlyozni kell egy kis eleven mozgással, egy kis tornával. Nem új téma, de az erre utaló friss képet igen agitatív erejűnek találtuk. Persze, tisztában vagyunk azzal, hogy az út közbeni torna-pihenőt csak kevesen tudják oly módon gyakorolni, hogy az mindjárt látványos mutatvány is legyen, de egy kis testmozgásra valóban szüksége lehet mind a kocsik vezetőinek, mind utasainak. A nyári sok száz kilométeres utazások idején különösen...

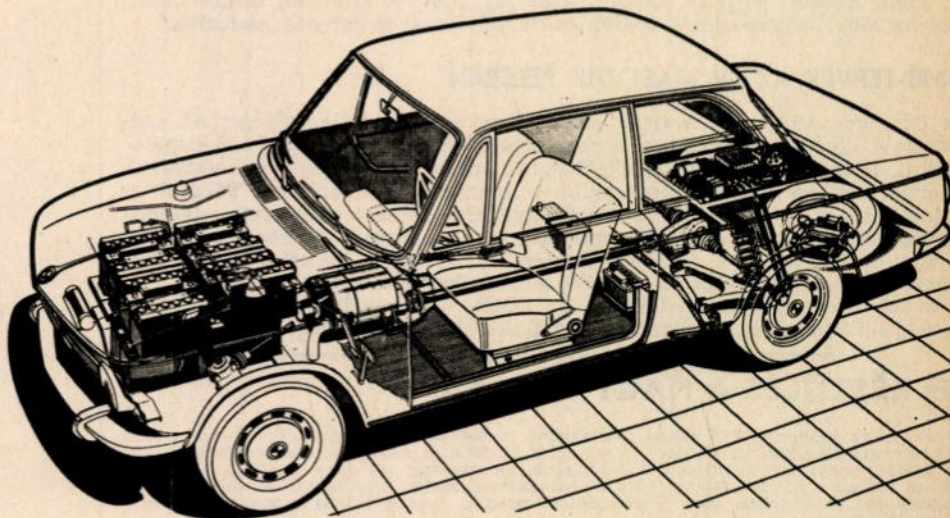
E híradó képei viszont azt is sejtetik, hogy milyen stílusú autókból szállhatnak ki az utasok ma, illetve a holnapot jelentő időben...

Ez a kép, úgy véljük, lapunk valamennyi olvasója előtt világosan bizonyítja, hogy az NSU sajtószolgálatától érkezhettek, hiszen a Wankel-motoros Ro-80 legfrissebb, sport-abroncsos változata itt a tornász, amely felhívja a figyelmet az autósok lanyhuló izmalmak megmozgatására

Erről a felvételről már nehéz lenne megállapítani, hogy melyik autógyár tervezőirodájában készült, mert sem a kísérleti modell, sem a rajzátbla vázlatai nem emlékeztetnek ismert kocsiira. Semmiképpen sem Volkswagen típusra, pedig a VW falain belül lezajlott érdekes epizódot örökítette meg a fotó. Egy készülő autót mutat be a világhírű Fiala professzor az Amerikai Közlekedésbiztonsági Tanács megbízottjának, a képen sötét színű ingben látható Douglas Tomsnak. Ennek a kialakítás alatt álló prototípusnak megalkotását 1970 októberében szerződésileg határozta el a VW-gyár vezetősége és az USA illetékes Nemzeti Bizottságának Tanácsa. Többek között a különféle energiaelnyelő betétek, biztonsági övek és balesetelhárító légpárnák is próbára kerülnek a születendő modellnél, amelyet kíváncsian vár a világ



Itt könnyű felismerni, hogy a karosszéria vonalal a BMW 1600-as típusát ábrázolják, és a hátsó futóműnél sem találunk szokatlan megoldást. A kocsit azonban nem a négyhengeres dugattyús motort rajzolták, hanem egy tucat akkumulátort fedezhetünk ott fel. A leírás szerint 12 voltos ezüstcink telepeket. Ahová pedig eddig a BMW sebességváltóját helyezték el, oda most egy villanymotort gondoltak. A kocsit hátsó csomagterében az elektronikus vezérlőegységet figyelhetjük meg, és a pöttyök alatt is villamosberendezést mutat a rajz. Az egész vázlat nem más, mint a BMW elektromobil-tanulmány illusztrációja. A tervezők 1250 kg összsúlyról tesznek említést az 1600-as benzinmotoros modell 990 kg súlyával szemben, és a BMW villanyautó 80 km/óra számított csúcsebességét sem lehet keveselni



Egy új Vauxhall, a Firenza (nem Firenze) bemutatásával zárjuk a híradót, megjegyezve, hogy ez nem elképzelés, nem prototípus, hanem már sorozatgyártású kocsi a GM angliai gyárának. A kocsit elejéről főként azért közlünk részleteket, hogy ne legyen kétséges az 1,2, 1,6 és 2 literes motorral készülő coupé származása. A Firenza ugyanis az ismert Viva típus egyik változataként kerül forgalomba. A 2000 SL jelzésű variáció 112 lóerős ohc vezérlésű motorja már a karosszériához illő tekintélyes sebességet is tudja biztosítani, de arról, hogy az mennyit, még nem kaptunk pontos adatot



MOTOROS ÉLET



AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

ESZPERANTÓ ÉS MOTOROS TALÁLKOZÓ ABALIGETEN

A Pécsi Természetbarát Egyesület Motoros Túraszakosztálya az eszperantisták nemzetközi találkozója alkalmával terepügyességi és rallye-versenyt rendez július 18-án, az abaligeti sportpályán. A versenytáv hossza kb. 150 km, normális közúti forgalom és kötelező KRESZ-szabályok feltételei mellett. A versenyen részt vehet minden magán- és állami tulajdonban levő szériamotorkerékpár. Kategóriánként az első három helyezettek érem- és tiszteletdíjat kapnak. *Jelenkezési határidő: július 1., Pécs, Megye u. 21.* Az abaligeti találkozó nagyszerű alkalom, hogy az eszperantó híveinek nagy tábora erősítse kapcsolatait a magyar túramotorosokkal.

PECSI SIKEREK A DUNÁNTÜLI MOTOROS TALÁLKOZÓN

Június 5—6-án került sor Sikonda-Komlón a DUNÁNTÜLI MOTOROSOK FELSZABADULÁSI EMLÉKVERSENYÉ-re. Ragyogó időben, szép számú közönség előtt bonyolították le a terepügyességi és tájékozódási versenyt. Mind az egyéni, mind a csapatversenyeken főleg a pécsi motorosok remelkedtek. *Eredmények: Segédmotor: Bíró Zoltán, Werner József — 125 kcm; Nyéki László, Tavali Tibor — 250 kcm; Bíró Ferenc — Csapatverseny: PTE 201 pont, Komló 246 pont, Dunajváros 251 pont.* A kitűnően megrendezett verseny többi helyezéseinek a komlói és dunajvárosi motorosok osztották.

OMB-TERVEK AZ ÉV MÁSODIK FELÉBEN

Az Országos Motoros Bizottság célkitűzései még több lehetőséget és kedvezményt kívánnak biztosítani a szervezett motorosoknak. Az OMB kapcsolatokat létesített külföldi szervezetekkel, valamint hazai vállalatokkal, amelyek sok esetben hasznos segítői a magyar motorosoknak. Tárgyal az Autóklubbal a motorosok és autósok együttműködése további fejlesztésének lehetőségeiről. Feladatai még: a műszaki továbbképzés érdekében szervezett tanácsadások kiépítése, országos szinten, és fontos technikai eszközök beszerzése (műszeres vizsgálati berendezések, alkatrészek stb.). E tervek megvalósítása érdekében az OMB megvizsgálta szervezeti életét, és még hatékonyabb munkára hívta fel aktívainak figyelmét.

FELKÉSZÜLÉS A NAGY TÚRÁRA

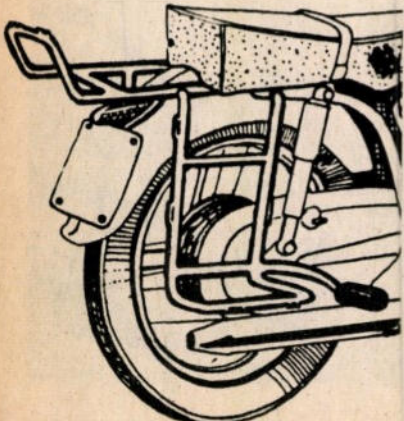
Végre itt az időpont, jövő héten nekivághat Motorosunk a tavaly óta tervezett, több országot átszelő „kirándulásnak”. Nem lehet elodázni a felszerelés összeállítását.

Az igazi gondot természetesen a csomagok elhelyezése (és nem annyira az összeállítás okozza. Jó szolgálatot tesz a hátsókerek mellé, két oldalt a vázra szerelt csomagtartó, amelyeken több a rakodótér, mint a nyereg fölötti hagyományos csomagtartó-rácson.

A gyertyakulcsot és egy csavarhúzó rögzítjük gumiszalaggal úgy a vázhoz, hogy kéznél legyen, de ne látszódjék. A tartaléktömlőt rácsavarhatjuk a fényszóróra; ezt szintén gumiszalaggal rögzítjük. (Vigyünk magunkkal egy maréknyi gumiszalagot, adott esetben jó szolgálatot tehetnek. Ne legyen rá szükség...)

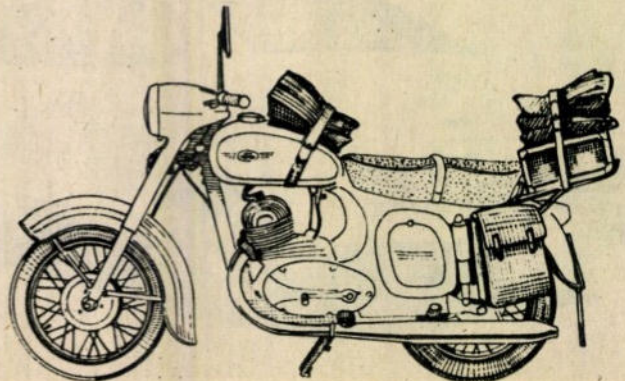
A Nagy Túrúra a következő dolgokat csomagoljuk a motor számára: izzó, gyertya, megszakító, áramleszedő, lendkerékkihúzó, kondenzátor, transzformátor, gumiszalag, fűvókák (tisztítás közben elvethet valamelyik), gyújtáskulcs, keveske villanyvezeték, kötöződrót, trombitalemez, sas-szegek, anyák, csavarok, alátétek, szigetelőszalag (négyüteműhöz szelep és szeleprugó), pvc-cső, zseblámpa, tömlő, vékony vontatókötél (nylon), néhány küllő, gumiragasztó, patentszem, félszem, csiszolóvászón (természetesen mindenből csak egy vagy néhány darab), és egy tasak Arol-2T. Egy-egy komplett bowdenhuzal a kuplung és a gázbowden mellé (szigetelőszalaggal rögzítve).

Es amire a motorosnak van szüksége: sátor, hálósák vagy légmattac, főzőeszközök, víztároló (összehajtható műanyagból).



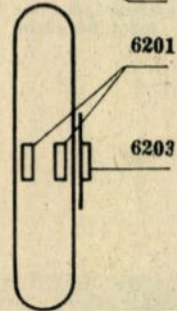
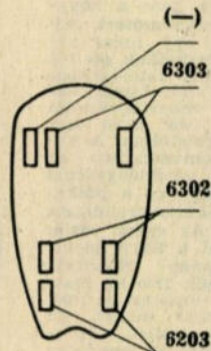
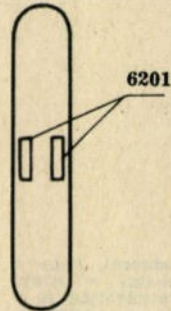
Az ilyen oldalrácsra jókora (vizmentes anyagból készített) zsákok lehet rögzíteni

Igy, vagy ehhez hasonlóan lehet elhelyezni a csomagokat



CSAPÁGY-ISMERTETŐ

5. A kismotorosok körében tudott dollog, hogy a Simson Star és a Simson Schwalbe motorja között alig akad műszaki különbség (eltekintve a Schwalbe javára mutató 0,2 LE többlettől). Így tehát a csapágyaik is azonosak. (A Danuvia, valamint a Pannónia főtengegyének csapágyszámait ezúton módosítjuk. Ugyanis a csapágyak a közölt szám után C3 jelzéssel is kell rendelkeznie, ami a szükséges hézagnövelésre utal. Ennek az az indoka, hogy általában valamennyi kétütemű motor főtengegyecsapágyánál számításba veszik a fokozott üzemi hőt, és ezért e csapágyak hézaga növeltebb, mint a négyüteműnél.)



A volánnál: VITRAY TAMÁS

Van-e, ki e nevet nem ismeri? Úgy gondoljuk tehát, nincs is szükség a tévé népszerű riporterének bemutatására. Csakhogy arról már kevesen tudnak, hogy a játékos kedvű Vitray Tamás szereti az autót (persze nagyon sokan vannak így), jól is vezet (sokan hiszik ezt magukról), csak éppen műszaki „alfabéta” — ahogy tréfásan állapította meg önmagáról. Közbevetőleg hadd mondjuk el a tőle hallott és ezt a megállapítást alátámasztó történetet. Egy kollégája VW-t akart venni, és hozzá fordult, akinek ilyen kocsija volt. A kolléga beleült a veterán autóba, csavargatta a kormányt, aztán megnézte a csomagteret. Egyszer csak lemutatott egy kör alakú kis lemezzel fedett lyukra: mi az? Vitray szégyenkezve nézte azt a valamit, aztán hirtelen felkiáltott: „Biztosan itt kell bedugni a kurbli!”

Nos, az az osztott ablakos öreg VW, amely élete első kocsija volt, nagyon sok bosszúságot okozott neki és családjának. Amikor 1963-ban megszerezte a jogosítványát, akkor került olcsón ehhez az autóhoz. Késő ősszel volt a vásár, ami azért fontos e történetben, mert az egyre hűvösebb reggeleken nem akart indulni a motor, márpedig a két eszten-dős kis Tamást apja szállította (volna) az „ovibuszhoz”. Volt is emiatt reggelenként gyomorrángató idegesség. (Merhogy melegen mindig indult az a vacak motor.) Csak nagysokára derült ki, hogy zárlatos volt az önindító, minden bajnak forrása. Aztán kapott ajándékba egy 403-as

Peugeot-t. Jövedelme kevés volt, nem győzte a vámrésztletet fizetni.

— Hej pedig de jó volt az a francia! — emlékezik rá. — Ezt követte egy 500-as Fiat. Aztán jött egy VW, és három évvel ezelőt a mostani bogár. Azért ragaszkodom ehhez a márkához, mert soha nem hagytam magamra. Meg is háláltam, megtanultam kereket cserélni. — Ezt már némi büszkeséggel tette hozzá. — Ezzel már ötvenezer kilométert kocsikáztam hiba nélkül. Éppen ezért a következő kocsi is VW lesz.

Jól ismerem a Kreszt, be is tartom, így aztán nincs bajom a közlekedési hatóságokkal, sem itthon, sem külföldön. Nekem az autó munkaeszköz, nem tudnék megenni nélküle. Kevés időmet az autóval tudom feldúsítani.

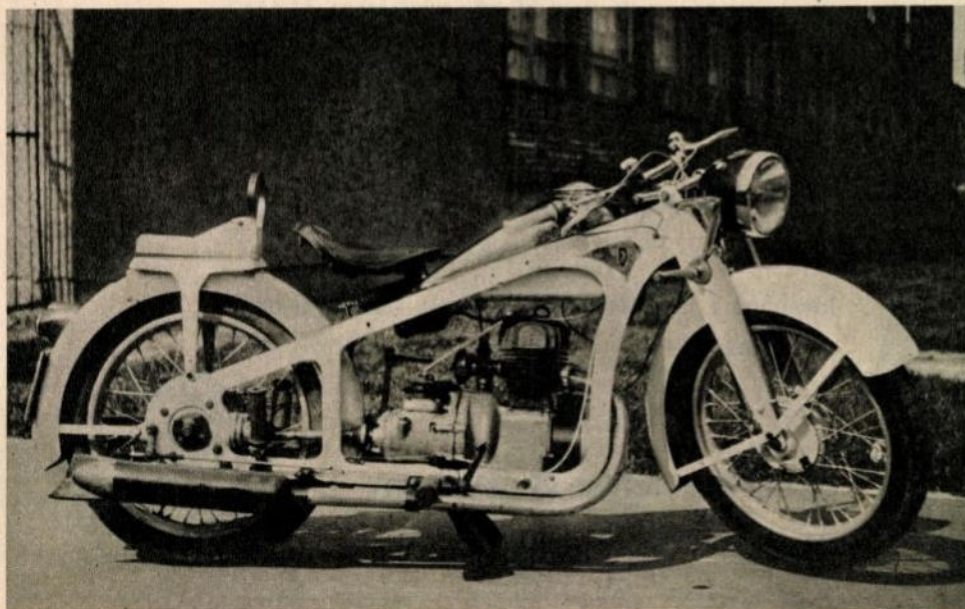
Mi a mániám? A tévében a munkám, amely nagyszerű játék, márpedig imádom játszani. Ilyen játék nekem az autózás is. Persze, ezt is komolyan veszem, mert hiszen a játék-nál nincs komolyabb dolog... Az autón kívül szeretem a zenét. Ha csak tehetem, szakítok magamnak annyi időt, hogy meghallgassak egy-egy hanglemezt. Gyűjtöm őket, Bachot, Mozartot és a többi nagyok alkotásait.

Ezután gyors egymásutánban megadta a pontos feleleteket az öt kérdésre. Tessék, próbálja meg Ön is, talán úgy sikerül, mint Vitray Tamásnak. A megfejtést megtalálja a 26. oldalon.



1. Milyen rendszerű motorja volt a WM személyautónak?
 - a) Négyütemű;
 - b) Kétütemű;
 - c) Dízel.
2. Mi volt a motalkó?
 - a) Tüzelőanyag;
 - b) Olajadalék;
 - c) Rozsdaoldó.
3. Milyen egyesülős a BLMC?
 - a) Amerikai;
 - b) Francia;
 - c) Brit.
4. Milyen olaj a Multigrade?
 - a) Tél;
 - b) Több fokozatú;
 - c) Nyári.
5. Kisebb az Opel Rekord a Kadettnél?
 - a) Nem;
 - b) Igen;
 - c) Egyforma.

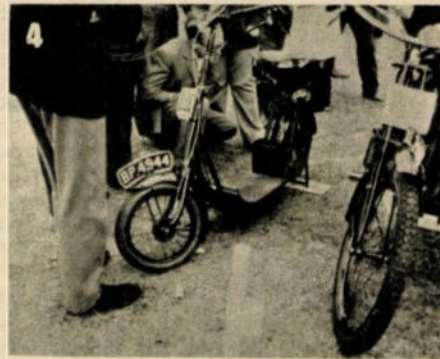
ELFELEJTETT MOTOROK



A képen látható motor, amelyet a Zündappék gyártottak 1935-ben, még ma is szolgálja gazdáját, itt Budapesten. Ennek a típusnak az a fő érdekessége, hogy kardánmeghajtású. A kétütemű motor furat-lökete 60×70 mm, 198 kcm, teljesítménye 7 LE/4000 ford., sűrítési aránya 6:1, előgyújtása 4,5 mm, gyertyahőérték 175, keverési aránya 25:1, a 4 fokozatú sebességváltó láncapcsolatú, elektromos berendezése Noris 6V—60W, porlasztója Bing AJ 2/20, főfűvóka 80, kúp-tényérkerék 7/45 vagy 6/39.

Matuzsálem Motorok

„Bár nem tartozom a régi járművek rajongói közé, mégis másfél órán át bolyongtam e benzinpusztító veteránok között” — írta levelében gimnazista olvasónk, Márvány György. Hadd idézzünk még érdekes leveléből: „Tavaly nyáron egy hónapot töltöttem Angliában, ott készítettem ezeket a képeket. A szigetország déli részén, Littlehampton környékén rendezték ezt a veteránversenyt. Azt hiszem, nemcsak a magyar, hanem bármelyik közlekedési múzeum becsületére válnának ezek az öreg, de szinte újnak ható járművek, amelyeken visszatükröződött a gondozottság.”



1. Ez a Vincent HRD ugyan nem igazi veterán, hiszen mindössze negyvenegynéhány esztendő. Csak-hogy... igen, csak-hogy a Vincent HRD, az ő kéthengeres, 1000 kcm-es ohc motorjával az angol motorkerékpárpár büszkesége volt, és annak idején úgy hirdették, hogy ez „a világ leggyorsabb oldal-kocsis motorkerékpárja”. És ez szóról szóra igaz volt. Még ma is rangot kölcsönöz annak, aki egy ilyen HRD „Black Shadow” nyergében áll meg a legelőkelőbb hotel előtt. A HRD Vincent a motorkerékpárok Rolls Royce-a — 2. Allg több mint fél évszázaddal ezelőtt látott napvilágot ez az olajzöld Harley-Davidson, amely talán már az I. világháborúnak is részese volt. A szalagrendszerű fék csak a hátsókeréken díszelgett (elég is volt az akkori tempóhoz). Nézzék csak meg az 1000 kcm-es motort, illetve a szelepek érdekes, vegyes vezérlését. A váz, a nyereg, a csomagtartó, meg a virsligumik a kerékpárral való rokonságról tanúskodnak — 3. Még néhány év, és erről az egyhengeres „Anglian”-ról majd azt írhatja az utódunk, hogy ezt tudta a motorteknika egy évszázaddal ezelőtt. Mít tudott? Ne tessék mosolyogni, igenis sokat tudtak nagyapáink, hiszen sem tapasztalatuk, sem megfelelő nyersanyaguk, olajuk nem volt, csak a nagy akarás. Es, ha már pőfőgött is ez az ördögmasina, hol volt az a bátor ember, aki merészkedett felkapaszkodni erre a roppant magas, féktelen, rugózatlan, ékszíjhajtotta motoros biciklire...? — 4. Nehéz lenne megálapítani, hol és mikor született a robogó őse. Ez például a ködös Albionban készült, és ki tudja, miféle elvek irányították a szerkesztőjét. Annyi bizonyos, a mai Vespák vagy Lambretták szerkesztési alap gondolatát fel lehet fedezni ennél a motorosgnómnál is — 5. És hogy ezek a veteránok nemcsak kiállítási tárgyaknak lennének alkalmasak, akkor bizonyították be, amikor a tiszteletet parancsoló korukat figyelembe vevő versenytávot teljesítették.

(Márványi György felvételei)

NE GONDOLKOZZÉK, MOST VEGYEN BALKAN KISMOTORT!

Június 15-től augusztus 31-ig
„Nyári engedményes vásár” keretében

BALKAN KISMOTOR

1000 Ft engedménnyel 4600 Ft helyett

3600 Ft-ért

kapható a járműszaküzletekben, áruházakban
valamint a

„CSEPEL” MINTATEREMEN
Budapest VI., Bajcsy-Zs. út 59.



A BENELLI-FÉLE TOJÁS

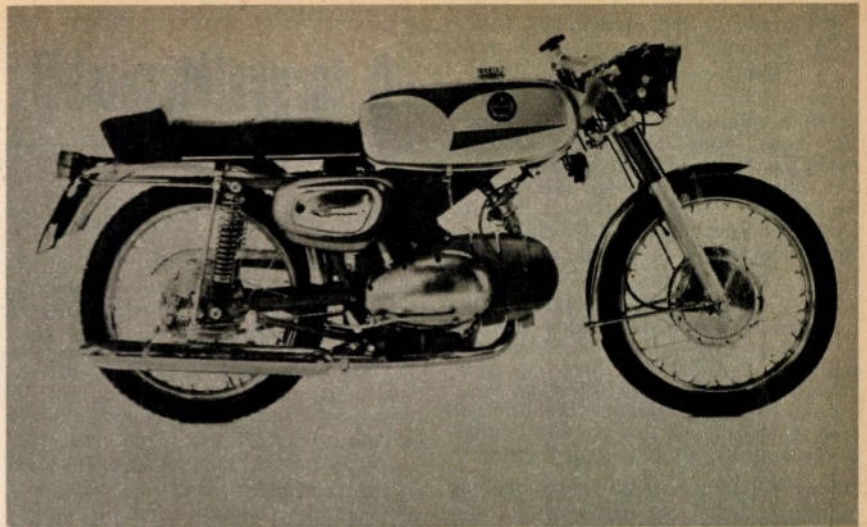
A roppant gyors versenymotorjaikról ismert Benelli-konstruktőrök sok eredeti ötlettel gazdagították már a motorkerékpáripárt újszerű, szellemes műszaki megoldásaikkal. Ilyen például a „125 Sport Special” nevű típus, amelyet néhány rajzban is bemutatunk.

A legszembetűnőbb a teljesen zárt, tojás formájú motor- és sebességváltó-tömb, amelyből csak a porlasztó válik ki.

A vázszerkesztésnél sem követték a hagyományos utat: a sajtolt lemezgerinchez oly módon csatlakozik a motor, hogy azt hátulról, harapófogó módjára szorítja. A gerinc egyik végéhez kapcsolódik a kormánynyak, míg a másik, alsó végéhez van csavarozva a hátsó lengővilla és a nyeret, valamint a teleszkópszemelt támasztó csőszervezet.

Ez a Benelli nemcsak sima vonalú, könnyen tisztítható, szerény igényű közlekedési eszköz, hanem meglepően gyors is, amelyet bizonyít részben a motorrajz is (nyomórudas szeleppvezérlés, ötfokozatú sebességváltó), továbbá néhány adat, ami nem látszik a képen. Ez pedig: a 10 lóerő, amit a konstruktőrök a 9,2:1 arányú sűrítéssel, 24 mm toroknyílású porlasztóval, valamint a 9000 percnkénti fordulatszámmal értek el. Mindennek ellenére nehezen hihető el az óránkénti 130 km-es végsebesség, amelyet a gyár ígér. Annál inkább elhíhető a 2,6 literes fogyasztás 100 km-re, igaz, a magas sűrítési viszonya miatt 98 oktános benzint kíván.

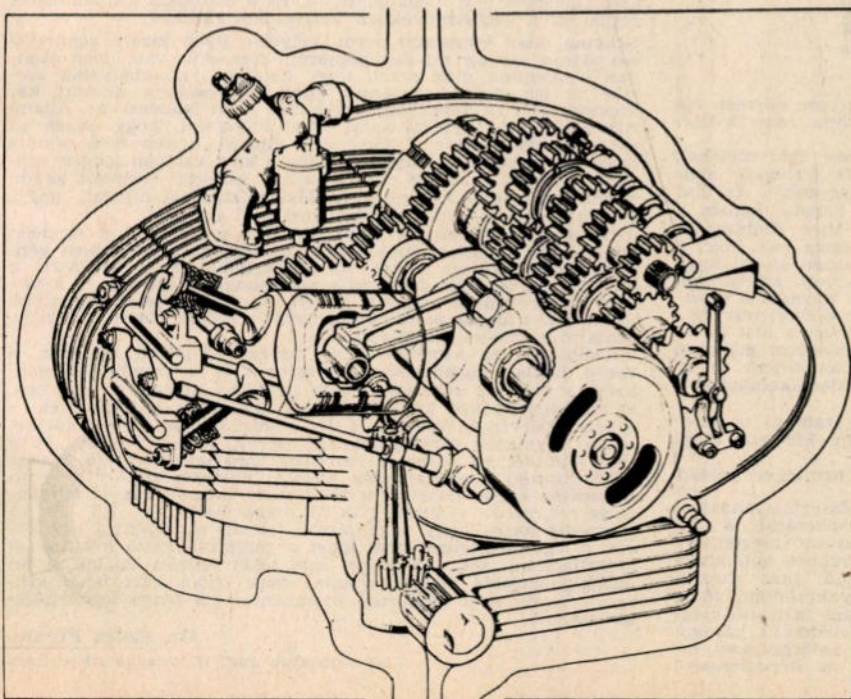
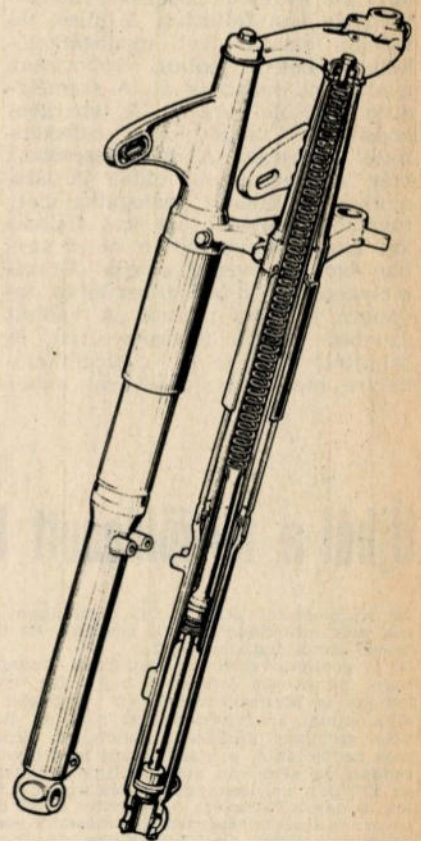
A „Sport Special” jó úttartó, amit elsősorban nagyszerű rugózásának köszönhet. A teleszkópállaja, valamint a hátsó rugóstagjai hidraulikus lengéscsillapítással rendelkeznek.



A sajtolt központi lemezváz alul és felül öleli magához a kecses formájú motoregységet, és magába foglalja a szívás-zajcsökkentő edényt is

MŰSZAKI ADATOK:

Furat-lökét	54 mm
Henger- űrtartalom	123 cm ³
Sűrítési arány ...	9,2 : 1
Fordulatszám percnként	9000
Teljesítmény	10 LE
Porlasztó	Dell'Orto UB 24
Gyújtógyertya ...	Marelli CW
	260 L
Sebességváltó ...	5 fokozatú
Elektromos berendezés	6 V — 28 W
Akkumulátor ...	8 Aó
Gumiméret	
elől	2,50×18"
hátsó	2,75×18"
Önsúly	102 kg
Benzintartály ...	12,5 liter
Olajtartály	2 liter
Végsebesség	130 km/óra
Fogyasztás	2,6 lit./100 km



Ez a motorblokk valóban egészet képez, nem úgy, mint a hagyományos megoldású. Tessék megfigyelni, hogy milyen szorosan hozták össze a motort az ötfokozatú sebességváltóval. Jól látható az olajszivattyú meghajtása a vezérműtengelyről. A felmetszett villaszár hosszú rugóútra enged következtetni, és természetesen a lengéscsillapítást is megoldották

Számos és leggyakrabban halálal járó balesetet okoz az a veszélyesen felelőtlen közlekedés, amikor a gépjárművezető a kijelölt gyalogátkelőhelyet viszonylag nagy, megállást nem biztosító sebességgel olyan helyzetben közelíti meg, hogy a gyalogátkelőhely forgalmát a másik sávban haladó járműtől nem látja, vagy csak korlátozottan tudja felmérni, mégis behalad az elsőbbségi helyre, tehát minden alap nélkül abban bízik, hogy nincs gyalogos forgalom, vagy a gyalogosok elugrának, elsietnek előle. Az is előfordul, hogy a másik sávban haladó jármű lassítása vagy megállása sem jelent figyelmeztetést a veszélyre, s a továbbhaladás elháríthatatlanul balesetbe vezet.

Az utóbbi forgalmi helyzetre szolgál például ez a súlyos baleset:

A fiatal s mindössze 4 hónapja vezető gépkocsivezető egy osztottpályás úttest jobb oldalán a külső sávban haladt egy teherautóval, kb. 40 km-es sebességgel. Előtte a belső sávban egy személygépkocsi haladt. A kereszteződés mindkét sarkán, egymást követően kijelölt gyalogátkelőhely van felfestve. A túlsó, távolabbi sarkon levő gyalogátkelőhelyen, balról jobbra, csoportosan gyalogosok haladtak át. A személyautó vezetője megállt. A tehergépkocsivezető vádolt csak csökkentette sebességét. A gyalogoscsoport már fellépett a jobb oldali járdára, amikor a kijelölt gyalogátkelőhely távolabbi szélénél, igyekvő léptekkel lemaradva haladt a belső sávban egy 80 éves gyalogos. A személygépkocsi vezetője, ezt látva, továbbra is állva maradt. A vádolt azonban tovább folytatta útját, és ráhajtott a kijelölt gyalogátkelőhelyre, mert a gyalogost csak akkor

A tárgyalóteremből

észlelte, amikor az kihaladt a külső sávba.

A vádolt most már nyomban fékezett. A baleset azonban elkerülhetetlen volt. A csak úticélját figyelő gyalogos nekiment a teherautó rakfelülete bal oldali első részének, majd ismételtén a kocsis rakfelületéhez vágódva az úttestre zuhant. A teherautó után a gyalogátkelőhely távolabbi szélétől 4,2 méterre kezdődő, 8,2 m hosszú, állóra fékezési nyom maradt hátra. A gyalogos a baleset után néhány órával súlyos törési és koponyasérülés következtében meghalt.

A vádolt azzal védekezett, hogy a szerencsétlen gyalogost csak akkor vette észre, amikor a személygépkocsi vonalából kihaladt. Megzavarta az is, hogy az álló személygépkocsi vezetője a gyalogoscsoport elhaladása után kb. 1 métert előre haladt és ismételtén megállt.

A műszaki szakértő véleménye szerint az elütés 25,3 km/óra sebességgel történt — az észlelési időn belül. A gyalogos az átkelőhelyen messze féktávolságon kívül indult el, s még akkor is féktávolságon kívül volt, amikor a zárt pályás vilamosvágányoknál haladt. A teherautó 3,82 méterre volt az elütéstől, amikor vezetője fékezett, s azt csak 15,22 méteren belül lehetett megállítani.

Az elütött ember 174 cm magas volt, az álló személyautó pedig egy

Volga, — az előtte haladó gyalogos mozgása tehát korábban is észlelhető lett volna.

A bíróság a fiatal, büntetlen előéletű vádlottat két évi szabadságvesztésre ítélte, és két évre eltiltotta a gépjárművezetéstől.

A balesetbe vezető elsődleges mulasztásnak az tekinthető, hogy a vádolt az elsőbbségi helyet egyrészt túlzott sebességgel, másrészt figyelmen kívül hagyta.

A kijelölt gyalogátkelőhely felé közeledve a jármű sebességét minden esetben a folyamatban levő vagy a várható gyalogosforgalom határozza meg. Ezt meg kell figyelni, s ehhez képest kell cselekedni. Ez esetben az átkelőhelyen gyalogosforgalom folyt, mégpedig csoportos, tehát folyamatos forgalom, s még nem fejeződött be. A belső sávban haladó, majd megálló személyautó láthatóan felhívta a teherautóvezető figyelmét a Kresz 48. § (5) bekezdésében meghatározott kötelesség teljesítésére:

„Tilos a kijelölt gyalogátkelőhely előtt a másik forgalmi sávon lassító vagy álló jármű mellett elhaladni, ha a gyalogátkelőhelyen gyalogos megy át.”

Az elsőbbség teljesítése tehát még könnyebb volt. Ha a vádolt ezzel a szándékkal halad, s elnéz az álló személyautó felett, észleli a veszélyt, s el tudta volna hárítani a balesetet.

A fiatal ember mulasztása tehát nagyfokú felelőtlenségre, erőszakosságra utal, ami egyben nagyobb fokú gondatlanságot képez. Mindez azért is súlyos, mert a hasonló körülmények között bekövetkezett balesetek száma az utóbbi időben növekszik!

Dr. Imre Iván

Újból a föl-földobott kő!

Az Autó—Motor múlt évi 21. számában megjelent cikkem óta sok száz érdeklődő fordult hozzánk. Ez indokolja, hogy a kérdéssel ismét foglalkozunk.

K. I. gépkocsivezető, az Autóklub Dunaujvárosi Szervezetének tagja panaszkolta legutóbb, hogy alig hat hét leforgása alatt kétszer is részesült ebben az „országúti élményben”. Az első alkalommal a szélvédő-törést nem az előtte haladó, hanem a vele szemben közlekedő teherautó okozta. Mire klubtagunk meg tudott állni, a másik kocsi már olyan messze volt, hogy a rendszáma nem volt megállapítható, hanem csupán annyi, hogy az EPFU 1. sz. üzemelegységének egyik kocsija volt, amelyekből kb. 30 darab fuvarozta a cementet és az egyéb anyagot a dunaujvárosi Épütelemglyárba. A második esetben a Budapest XX. Tuszád utcában, ahol földút van, várakozás közben tört be az ablak, és nem volt megállapítható, hogy a kódarobot gépkocsi vágta-e fel, vagy csúzlíából is eredhetett. Elképzelhető az is, hogy a kocsija mellett elhaladó teherautó sóderakkományából eshetett le egy kavics.

Klubtagunk kérdése: minthogy a teherautók számára is kötelező most már a felelősségbiztosítás, az Állami Biztosító megtéríti-e a felmerült kárt?

Sajnálatosan mindkét eset vonatkozásában nemleges választ kell adnunk.

Az igaz, hogy a gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról szóló rendelet értelmében ma már minden teherautó is biztosítva van, így az általuk okozott kárt a Biztosító megtéríteni tartozik. Ezzel kapcsolatban azonban kissé bővebben kell kitérni. A rendeletnek az ismeretlen gépjármű által okozott károk megtérítéséről szóló — a magyar joggyakorlatban eddig nem ismert — új előírásaira. Eszerint az Állami Biztosító megtéríti a belföldi közúton vagy zárt telepen keletkezett károkat akkor is, ha a károsult a nyomozóhatóság határozatával bizonyítja, hogy a kárt gépjármű okozta, de az üzembentartó

személye nem volt megállapítható. Ez a biztosítás azonban nem terjed ki a gépjárművekben keletkezett károkra.

Lehetne talán vitatkozni arról, helyes-e ilyen kizáró rendelkezés akkor, amikor minden gépjármű biztosítva van, most azonban elégedjünk meg azzal, hogy hatályos jogszabályaink szerint az ismeretlen gépjármű által gépjárműben okozott kár megtérítésére a felelősségi biztosítás nem kötelezi az Állami Biztosítót. Ezt egyrészt azzal lehet indokolni, hogy ebben az esetben nehéz lenne a kártérítési eljárás, hiszen nem mindig egyszerű annak a bizonyítása, hogy a kárt valóban idegen gépjármű okozta, s az AB nem nyomozó hatóság. Másrészt akkor jelentősen emelni kellene a felelősségbiztosítási díjakat, ami a magánautósok pénztárcáját kellemetlenül érintené.

A levélíró által említett egyik esetben azonban — a rendelet értelmezése szempontjából — nem beszélhetünk ismeretlen gépjármű által okozott kárról. Ha bizonyítható, hogy az EPFU 1. sz. üzemelegységének gépkocsija volt, amelyik felvágta a követ, vagy amelyikről a kódarobot leesett, egyéb feltételek fennállása esetén lehet megalapozott kárigenyről beszélni, hiszen az üzembentartó személye megállapítható.

További kérdés azonban, hogy ismert gépjármű esetében is van-e jogilag megalapozott kárigeny. Ha a szembejövő gépkocsi a melléte elhaladó másik gépkocsi ablakához vág egy, az úttesten heverő kódarobot, — nincs helye kártérítésnek, a Polgári Törvénykönyv 346. § (3) bekezdésének azon rendelkezésére hivatkozó bírói gyakorlat szerint, amely szerint „ha a kárt mindkét fél fokozott veszéllyel járó tevékenysége közben bekövetkezett rendellenesség okozta, továbbá, ha ilyen rendellenesség egyik félnél sem állapítható meg, kárt — felróhatóság hiányában — mindegyik fél maga viseli”.

Márpedig azért, hogy a gépjármű felcsap az úttestről egy követ, a legtöbb esetben nem lehet a gépjárművezető felelősségét megállapítani, sőt: egyáltalán nem lehet felelőst találni. A felelősségbiztosítás alapján viszont csak olyan kárt lehet kifizetni, amelyért a gépjármű üzembentartója lenne kártérítésre kötelezhető.

Dr. Szűcs Ferenc

az Autóklub Jogi Bizottságának titkára

UTAZÁS A KRESZ MÓDOSÍTÁSA KÖRÜL (2)

Várakozás a járdán, és másutt

A fővárosban már régebben ismeretesek a jelzések, amelyeket a „Várakozóhely” táblákon, vagy kiegészítő táblán alkalmaznak a járdán való parkolással kapcsolatban. A módosításban ezek a jelek jogszabályi rendezést is nyertek: „A táblán vagy a kiegészítő táblán — megfelelően kialakított járdaszegély esetében — jelezhető, hogy az ábrán feltüntetett módon részben vagy egészben a járdán kell várakozni”.

Az új jelzés tehát megmutatja, hogy a várakozó autónak milyen állásban kell a járdán elhelyezkednie. Ez nem lehetőség, hanem kötelező előírás! Ahol tehát a tábla például fél keréknyommal a járdán álló autót tüntet fel, ott csak úgy szabad felállni (1. kép). Szabálysértést követ el, aki ilyen táblával ellátott utcában bármilyen okból a hagyományos parkolási módot választja (2. kép). Még akkor is, ha a járdaszegély magassága miatt nem vállalja a járdára állást. Mert ebben az esetben a hagyományos parkolás lehetőségét más utcában kell megkeresnie. (Szólnunk kell azonban arról a visszásságról, hogy az új táblát tulajdonképpen csak „megfelelően kialakított járdaszegély esetében” lehetne kitenni. De a járdaszegélyek „megfelelő kialakításának” módzatairól még folynak a viták...)

A témával kapcsolatban érdemes megjegyezni, hogy a motorosok jobban teszik, ha a járdán parkoltatják járműüket (3. kép), mivel ilyen módon nem veszik el a helyet az autóktól.

És itt említjük meg azt is, hogy ma már — éppen a rendelkezés célját figyelembe véve — a parkolásra igénybe vehetjük az olyan területeket is, ahol a megállást, várakozást külön tábla ugyan nem jelzi, de lehetősége az adottságokból következik. Ilyen példa lehet a Hungária körutat övező, felhajtókkal ellátott porond (4. kép), vagy akár másutt a járdán erre a célra — mint például a Kecskeméti és Magyar utcák sarkán — kínálkozó terület is (5. kép). Arra azonban ügyelnünk kell, hogy ha ilyen helyekre felállunk: — a gyalogjárók közlekedését ne zavarjuk; — a kommunális járművek célforgalmát biztosítsuk; — a felhajtó rámpát mások érdekében is hagyjuk szabadon; — a tűzcsapok, a telefonvezetékek stb. aknáit meg ne rongáljuk, el ne foglaljuk.

Piros fénynél kanyarodni tilos

A Kresz korábban lehetővé tette, hogy járművek a forgalomirányító készülékek piros fényénél jobbra kisívből bekanyarodjanak.

A módosítás azonban úgy rendelkezik, hogy a piros fény mindenkor tilos utat jelez és valamennyi irányban (így jobbra kisívből is) tilos továbbhaladni. Ez a rendelkezés 1971. február 1-től már életbe lépett! (Természetesen, ahol nem lámpa, hanem rendőr irányítja a forgalmat, ott sem szabad a tilos jelzésre jobbra kisívből elkanyarodni.)

Amennyiben a zöld fény egy vagy két irányba mutató nyíl alakjában világít, továbbhaladni — zöld fényjelzésnél is — csak a nyíl által jelzett irányba (irányokba) szabad. Ha a zöld lámpa mellett kiegészítő lencse van elhelyezve, amíg ez világít, a lencsében levő zöld nyíl irányában — a gyalogosforgalom zavarása nélkül — be szabad kanyarodni. Ebben az esetben teljesen közömbös, hogy a készülékben más fény világít-e vagy sem.

A fővárosban jelenleg 71 kereszteződésben működik háromlencsés forgalomirányító berendezés. Tény, hogy a forgalomszervezés ezekben a kereszteződésekben nem mindenütt elégti ki a jelenlegi Kresz-előírásokat, és ez félreértésekre és vitákra is adhat okot. Jó példa erre a Thököly út—Dózsa György út kereszteződése is. Ha valaki a Dózsa György út felől jövet a Hősök tere irányából a zöld lámpajelzésnél jobbra, a Thököly útra akar kanyarodni, a bekanyarodás után azonnal szembe találja magát egy piros, tiltó jelzéssel. Jogosan veheti fel tehát a kérdést: „Most melyik lámpajelzésnek higgyek? Zöld jelzésre kanyarodtam, de itt piros a lámpa, és éppen a gyalogosok kelnek át.” A gyakorlati tapasztalat és a szabály szerint is az első (a kanyarodni kívánó járművezető számára mutató) lámpa jelzése a mértékadó. Tehát félig bekanyarodunk, és ott, a piros jelzés előtt addig (de csak addig!) kell várakoznunk, amíg a gyalogosok áthaladhatnak. Aztán a második piros, tiltó jelzéstől függetlenül folytathatjuk a kanyarodást, illetve — ez esetben — a Thököly úton a Keleti pályaudvar felé vezető útunkat. Hát — az ilyen lámpajelzéseket érdemes lenne egyértelműbbé tenni...

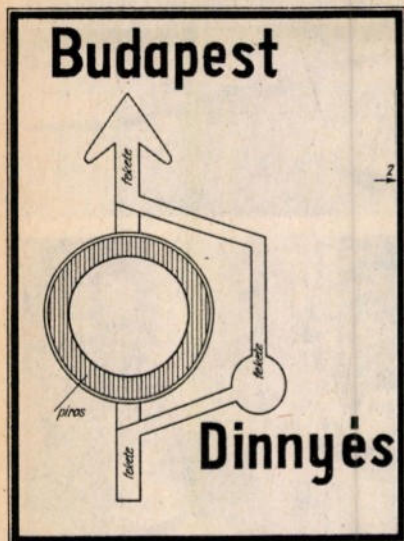
Felvetődik az is, hogy olyan kereszteződésben, ahol a tulajdonképpeni lámpajelzés előtt a jobbra kanyarodók részére külön pályatestet képeztek ki, vajon a jobbra kanyarodást a lámpajelzéssel szinkronban, vagy esetleg attól függetlenül lehet-e végrehajtani.

Válasz: ilyen helyeken a lámpajelzéstől függetlenül lehet kanyarodni, de a gyalogosforgalomnak és a keresztező úton a lámpa szabad jelzésére esetleg éppen akkor áramló járműveknek a kanyarodás megkezdése, illetve az adott forgalomba való bekapcsolódás előtt feltétlenül szabad utat kell biztosítani. Példa erre a többi között a Dohány utca—Nagykörút kereszteződése (6. kép), valamint a Madách téri parkolóhelyről kivezető útszakasz is.

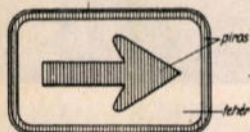
(Almássy)



A forgalomba „belopakodott” jelzések



A forgalomterelés előjelző táblája



Terelőtáblák



Kis vitánk támadt a minap egyik olvasónkkal. Telefonon felhívott bennünket és azt kifogásolta, hogy mind gyakrabban ütközik olyan táblajelzésekbe, amelyek zavarba ejtik. Jelentéstartalmukat pontosan nem ismeri. És ezek között olyan is akad, amelyhez még csak hasonlót sem talál a jelenleg érvényes (módosított) Kreszben.

Először arra az álláspontra helyezkedtünk, hogy az útelzáró és forgalomterelő jelzéseket (mert a vitánk elindítója ez volt) ma már minden autós-nak-motorosnak ismernie illik. Erre ő azt válaszolta: „Miért illene, hiszen a gépjárművezetőket ezeknek a különleges jelzéseknek a tulajdonképpeni értelmezése sem szóban, sem írásban hivatalosan még nem tájékoztatta senki...” Utalt arra, hogy őt az Üllői úti építkezések körzetében az egyik útkereszteződésnél kifejezetten megzavart egy piros szegélyű, téglalap alakú, fehér mezőben jobbra mutató piros nyilat feltűntető tábla. Jóllehet eredetileg egyenesen akart tovább haladni, e táblát újfajta kötelező haladási irány jelzésének véltve, kényszerű-keletlen bekanyarodott. Hozzátette még azt is, hogy az eddigi ismeretei szerint a kötelező haladási irányt a kör alakú kék mezőben levő fehér nyíl szokta jelezni. De hát sosem lehet tudni. Szóval, jobb a békesség — gondolta — és eredeti haladási irányát feladva inkább a terelőútra tért.

Szó szót követett. Abban azonban később megegyeztünk, hogy az ilyen, téglalap alakú mezőben piros nyilat feltűntető tábla csupán tájékoztatásul szolgál. Mégpedig arra, hogy amennyiben valamelyik főútvonal forgalmát építkezések, vagy egyéb ok miatt (mint például most az Üllői út—Ferenc körút kereszteződésében is) a lezárt rész körzetében ideiglenesen más utcákra terelik, ilyen táblákkal figyelmeztetik a gépjárművezetőket arra, hogy milyen terelőutakon, utcákon át juthatnak vissza az eredeti főútvonalra. Ez a tábla tehát csupán ajánlott, s nem kötelező haladási irányt jelöl. Mégis, az adott főútvonalat eredeti szándékuk szerint végigutazni kívánó gépjárművezetőknek érdemes e terelőút-jelzésekhez igazodniuk, mert a terelőútként kijelölt utcák (egyébként bármilyen keskenyek legyenek is) erre az időre rendszerint az eredeti főútvonal rangjára emelkednek. Tehát a kereszteződéseknél (vagy azok többségénél) előnyt élveznek.

Ami tehát e tábla tulajdonképpeni jelentéstartalmát illeti, talán ennyi is elég.

Olvasónkat pedig ezúton megkövetjük, amiért kis vitánk hevében úgy neki-szegeztük, hogy ezt a táblát ma már mindenkinek ismernie illik.

Nos, illik, vagy nem illik, egy tény: senki nem marasztalható el azért, ha e táblák pontos jelentéstartalmát nem ismeri. Nem is ismerheti, hiszen ezek csendben, minden hírverés és bemutatkozás nélkül lopakodtak be a közlekedésünkbe.

A napokban került a kezünkbe a KPM Közúti Főosztályának 1967-ben (!) kiadott utasítása, amely az útépitési munkahelyek jelzésére — előjelzésére — vonatkozó tudnivalókat nagyon világosan, jól illusztrált ábrákkal is körvonalazza.

Nagy kár, és egyben hiba is, hogy ez az utasítás csupán szolgálati használatra készült...

Ha indiszkréciót is követünk el ezzel, úgy véljük, azért nem ártunk a forgalombiztonság érdekeinek, ha ebből az utasításból ezúttal legalább három — napjainkban különösen gyakran látható típusú — táblát azért 180 ezer példányban most bemutatunk.

A. T.

A piros szegélyű fehér táblán látható piros nyíl csupán tájékoztat arról, hogy az építkezés miatt lezárt főútvonal forgalmát milyen terelőutakon át vezetik. Ha az adott kereszteződésben más irányba is lehet menni, akkor ez nem jelent kötelező haladási irányt. Balra lent egy nem éppen szabályosan elhelyezett és nem fényvisszaverő terelőtábla, amelyet a Kerepesi úton örökítettünk meg. Es bemutatunk két képet a forgalomterelés előjelző tábláiról; az első a Dohány utcában, a másik az Üllői úton igyekszik tájékoztatást adni...

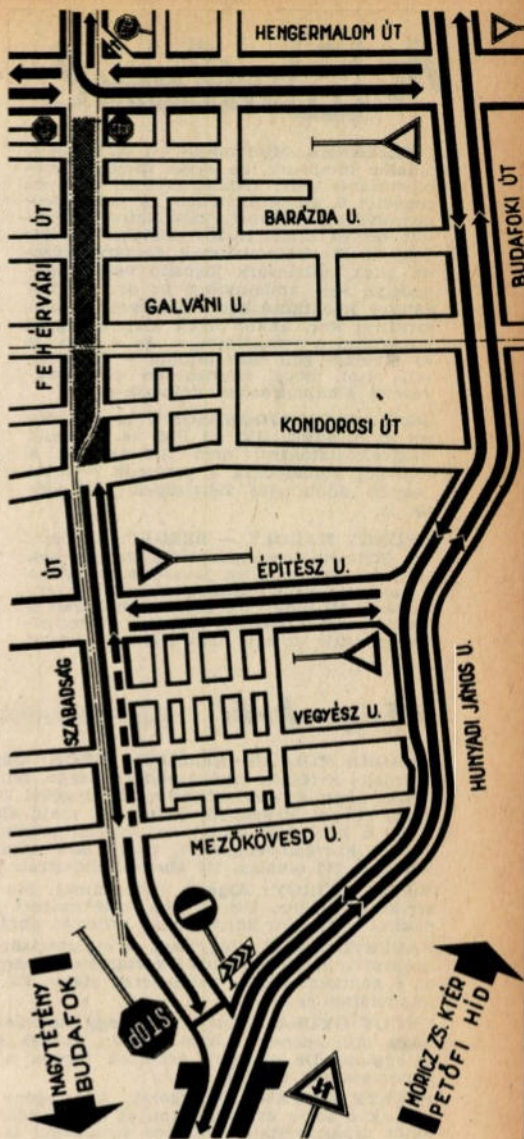


Itt így közlekedünk

A nagyobb építkezésekkel, útfelújításokkal járó forgalmi rend-változások igen sok bosszúságot okoznak a járművezetőknek. Ezen túl baleseti veszélyt is jelentenek. Erdemes tehát figyelemmel kísérnünk, hol, merre kell terelő útvonalon közlekedni.

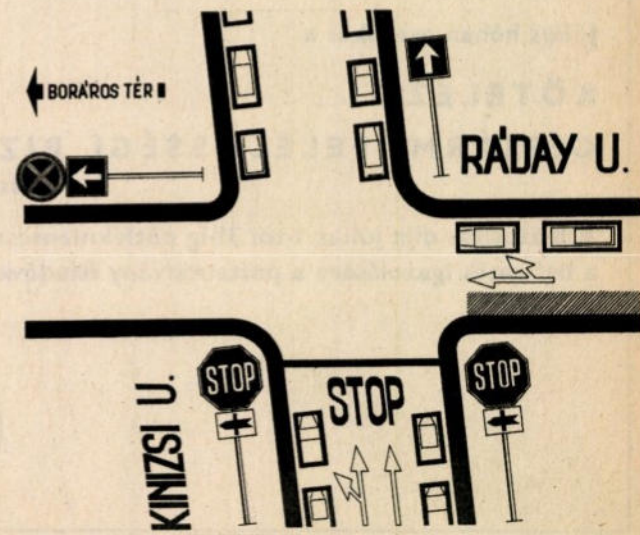
Az elmúlt napokban értesülhettek a járművezetők arról, hogy a 6-os országos főközlekedési úthoz vezető **Fehérvári útnak és folytatásában a Szabadság útnak a Hengermalom út és Kondorosi út közötti szakaszát elzárták a járműforgalom elől.** Az útkorszerűsítési munkák körülbelül egy évig tartanak ezen a szakaszon, — addig a kijelölt terelőúton kell közlekedni. A lezárással egyidőben nyitották meg a Budafoki utat, amely kiválóan alkalmas a Fehérvári út forgalmának elvezetésére. Lényeges tehát tudni, hogy a Fehérvári út helyett átmenő forgalom céljára a Budafoki utat kell igénybe venni. A fővárosból kihaladóknak ajánljuk, hogy a Budafoki útra már lehetőleg az Irinyi József utcánál hajtsanak rá, mert így rögtön az útirányban vannak, szinte el sem lehet tévedni. A Petőfi-hídról jövők a Karinthy Frigyes úthoz érve balra kanyarodhatnak a Bogdánffy útra, amely úgyszintén egyenesen vezet a Budafoki útra. Akik mégis a Fehérvári úton kívánnak kihaladni Budafok felé, azok a Hengermalom utcán át érik el a Budafoki utat. Fontos azonban megjegyezni, hogy a Budafoki úthoz érve áthaladási elsőbbséget kell biztosítaniuk, itt vége a főútvonalnak. Egyébként is ahol az ábrán a vonal folytonossága megszakad, ott elsőbbséggel kell számolni. A Budafoki út tehát főútvonal és végig jelzőtáblával védett, bár az ábrán csak a fontosabb kereszteződésben van ez jelölve. Az újonnan átadott — osztottpályás —

Budafoki út csábítja a járművezetőket a gyorsrahatásra. Ezzel nemcsak a szabályt sértik, hanem nagyon megnehezítik a Hengermalom útról történő kihajtást. Kifelé haladva ügyelni kell továbbá arra, hogy az osztott pálya a Vegyész utcát követően megszűnik. Korábban a Budafoki felüljárótól idáig a Hunyadi János úton (ez a Budafoki út folytatása) csak egy irányban lehetett közlekedni a városközpont felé. Most — a terelés kapcsán — ez a szakasz kétirányú forgalmú lett, amire különösen ügyelni kell. Ez a kétirányú forgalom vezet át a felüljárón is, mégpedig úgy, hogy a főútvonal jellege változatlanul megmarad. Tehát a Fehérvári út irányából a Szabadság úton a felüljáróhoz érve elsőbbséggel tartozunk. Itt „Állj! Elsőbbségadás kötelező!” jelzőtáblát találunk, tehát mindenképpen meg kell állni! Azért kell itt ügyelni, mert az áthaladási elsőbbség felcserélődött (nézzük meg az ábrán). Ugyanebben az elágazásban a városközpont felé haladva csak a Hunyadi János út irányába mehetünk, a Szabadság útra nem, oda behajtani tilos! A Szabadság útnak ez a szakasza a Mezőkövesd utcától a felüljáróig egyirányú. A Mezőkövesd utcától a Kondorosi út felé (az ábrán szaggatott vonallal jelölve) csak célfuvar esetén közlekedhetünk, itt ebben az irányban tilos az átmenő forgalom. A városközpont felé a Budafoki úton végig haladhatunk, lehetőség van a Hengermalom utcán át visszajutni a Fehérvári útra is. Még egy dologra hívjuk fel a figyelmet. A Budafoki út és Építész utca kereszteződésében különösen körültekintően kell vezetni azoknak, akik valamire kanyarodni akarnak, mert a terelősziget-terekben könnyen rossz irányba tévedhetnek.



A IX. kerületben hónapokkal ezelőtt terelték el a forgalmat az Üllői út—Ferenc körút kereszteződésében épülő aluljáró munkálatai miatt. A forgalmi rendet korábban ismertettük, most csupán egy veszélyessé vált helyre hívjuk fel a figyelmet. **A Ráday utca és Kinizsi utca kereszteződésében** ugyanis egyre gyakoribbak a fékcsikorgások és, sajnos, a balesetek is. Pedig aránylag egyszerű útkereszteződésről van szó. A Ráday utcán — egyirányban a Boráros tér felé — haladók az áthaladási elsőbbség, ezt a Kinizsi utca jobb és bal oldalán elhelyezett „Stop” tábla és vonal jelzi. A forgalom nagysága mindkét irányból körülbelül azonos. Csúcsórában eléggé körülményes a Ráday utcát keresztezni, vagy annak forgalmához csatlakozni. Gyakran részesei lehetünk itt a forgalmi „dugónak”. Ez azonban máshol is van és nem jár feltétlenül balesettel. Ne legyünk itt türelmetlenek — ami sajnos gyakran előfordul —, mert az elsőbbségi szabály megsértése már könnyen balesethez vezethet. Kétségtelen, hogy a várakozó járművek nehezítik itt a forgalmat. Ennek ellenére a Kinizsi utcában lehetséges két forgalmi sávon felsorakozni. Azt ajánljuk, hogy a balra kanyarodók a bal oldali, az egyenesen haladók pedig a jobb oldali sávba soroljanak, bár ez nincs felfestve. Ügyeljünk a megállási tilalmakra. A KRESZ-t módosító rendelkezés megjelenését követően a Ráday utcában talán elsőként jelentkezett a probléma, hogy szabad-e a bal oldalon megállni, vagy várakozni. Ez azóta tisztázódott: tilos! (A két parkoló sor között ugyanis az autóbusz nem közlekedhet biztonságosan.) Hogy mennyire ügyelni kell erre, mutatja ennek a kereszteződésnek a képe is. Az ábrán vonalkázott területre gyak-

ran álltak szabálytalanul járművek, teljesen megfosztva a Kinizsi utcából kihaladókat a szabad kilátástól. Ez a leggyakoribb balesetforrás. Végezetül: a Ráday utcában haladók nagy segítséget nyújthatnak itt a feszültség feloldásához. Egy kicsi udvariasság szükséges csupán — ez sokszor tapasztalható is —, hogy a felsorakozott járműveket kiengedjék a Kinizsi utcából.



TÖBBEKNEK. Mint május 6-i számunk 6. oldalán megírtuk, az egyes illetek módosításáról szóló 15/1971. (IV. 3.) PM sz. rendelet 6. §-a értelmében „a magángépjárművezetői orvosi vizsgálatról kiállított orvosi bizonyítvány illeteke” április 3-tól 50 Ft. Ha valakinek gépjárművezetői állás vállalására jogosító vezetői engedélye van, amennyiben az orvosi vizsgálatra jelentkezéskor „hivatásos” nyomtatványt kér, akkor ilyen alapon fogják lefolytatni a vizsgálatot, s így a régi, 20 Ft illetéket kell csak lerónia — függetlenül attól, hogy ténylegesen gépjárművezetői alkalmazásban dolgozik-e.

„GARÁZSTULAJDONOSOK”. A házadóról szóló 6/1963. (IV. 5.) PM sz. rendelet megváltoztatásáról nem tudunk. Ez a rendelet szabályozza a garázsok — mint „egyéb adóköteles helyiségek” — adóját is.

GYÖRGY KÁROLY — SZEGED. Azt írja: „A Biztosító vezérigazgatója az AM-nek adott nyilatkozatában javasolja, hogy ha a balesetet szenvedetnek cascója is van, a másik fél hibájából keletkezett kárait is elsődlegesen a cascója alapján rendeztesse, és csak az így nem téríthető kárait

terelje a felelősségbiztosítás alapján álló kárrendezés útjára. Igen ám, de a casco-kötvényben olvasom a megszöveget: „Ha egyazon biztosítási évben többször fordul elő töréskár, az újabb törési károknál a kárrekeszesedése összege esetenként 500 Ft-tal emelkedik.» Tehát a casco rosszul jár, ha ezt a tanácsot elfogadja.” A Biztosítótól kapott tájékoztatás szerint nem kell félni az ilyen „következményektől”. Ha a kárrendezés a casco alapján indul is el, amikor nyilvánvaló lesz, hogy a kárt idegen gépjármű okozta, illetve a kár végül is a felelősségbiztosítás alapján rendeződik, ez az ügyfél casco-nyilvántartásában nem szerepel — nem is szerepelhet — a vállalt kárrekeszesedést növelő tényezőként.

RÓNA GYÖRGY — SZENTES. A Peugeot —404 a közepkategóriába tartozik; gyártását 1960-ban indították el. A négyhengeres, 45 fokos szögben döntött, 1,6 literes soros motort karburátoros és benzinbefecskendezős kivitelben egyaránt gyártják, de szerelik 1,9 literes dízelmotorral is ezt a modellt. A Super Luxe jelzésű benzinmotoros kivitel kívánságra szállítják ZF automatikus hajtóművel is. A karosszériát Pininfarina tervezte. A Super Luxe modellnek kétajtós coupé- és cabriolet-változatát is készítik; végessége karburátoros kivitelben 157 km/ó, benzinbefecskendezéses kivitelben 167 km/ó.

Az Autóskönyvesboltja:
Budapest V., Deák Ferenc u. 15.

Könyvekről

VARGHA ZOLTÁN — ALMÁSSY TIBOR: Gépjárművek korrózióvédelme (Műszaki). A korrózió, a fémek legádázabb ellensége, fenyegeti az autót is. Mindennél fontosabb tehát, hogy a mai technika segítségével a lehető leghatékonyabban tudjunk védekezni ellene. Megelőzni, felfedezni, majd eltüntetni a rozsdát — ezt tanulhatjuk meg ebből a könyvből, amely az elméleti tudnivalókon kívül ismerteti az autó karbantartására, korrózióvédelmére, tisztítására alkalmas nálunk is kapható anyagokat, szereket. A 250 oldalas, 108 ábrával illusztrált kötet ára mindössze 18 Ft!

MÁTÉ GYÖRGY: Algéria (Panoráma). Ma még viszonylag kevesen utaznak a szép afrikai országba. De oly sok érdekességet fedeztet fel velünk ez a térképekkel, képekkel színesített könyv, hogy érdemes ábrándozni egy majdani oda vezető túráról...

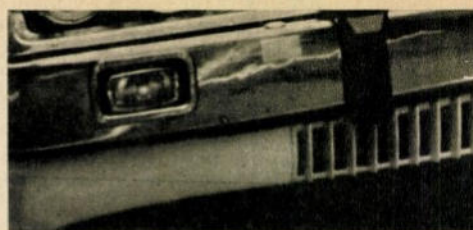
PAUSZTOVSZKIJ: Jegyzetek a cigarettásdobozra (Gondolat). Az író portrékat rajzol azokról a nagy elődeiről, kortársairól, barátairól, akik meghatározták, befolyásolták az ő gondolatvilágát, művészetét, életét. És lírai emlékezései befolyásolják az olvasók gondolatait is...

KRÚDY GYULA: Pesten lakott egy fuvalás (Zeneműkiadó). A magyar irodalmi stílus nagy művészenek leánya, Krúdy Zsuzsa ezúttal apjának misziskus-tárgyú írásaiból válogatott. De ezeknek nemcsak tárgya a muzsika, hanem mondatainak lüktetése, gondolatainak ritmusa is...

FEKETE ISTVÁN: Hú (Móra). Állatregény, fiataloknak. De mivel ezeknek az állatoknak a sorsa évszázadokon át összefonódik a körülöttük élő emberek sorsával, különös tapasztalataik általános tanulságul is szolgálhatnak.

VERCORS: A Medúza tutaja (Európa). A most nálunk járt, magyar származású francia író és festő ebben a regényében a polgári társadalom gazdagjainak életébe világít bele. Úgy marják egymást, mint egy süllyedő tutaj utasai...

VAJKAI AURÉL: Balaton (Corvina). Inyenceknek való szép könyv a Magyar Tengerrel 12 térképpel és 41 fotóval. Erdemes átlapozni, mielőtt oda tartunk, sok újdonságot is megtanulhatunk. S a képek oly művésziek, hogy sívesen nézegetnénk többet is belőlük!



Úgy gondoljuk, nem is kell, hogy rendszeres olvasója legyen lapunknak az, aki pontos választ fog adni erre a kép-kérdésre. Az viszont kétségtelenül előnyös helyzetben van, aki rendszeresen lapozgatja az AM-et, és emlékeztében megmaradnak a látott felvételek. Ezek után már nem is kérdezzük: melyik gyár modelljét jellemzi ez a részlet? Persze ha a típust is feltüntetik a szerkesztőség címe július 19-ig beküldendő levelezőlapom, akkor leegyszerűsített a legjobb három megfejtő jutalmazását.

A 11. számban közölt rejtvenynek az volt a hibája, hogy nem volt hibája, azaz elmaradt a begért furcsaság, mert az eredetileg megfordított, fejre állított képet az egyik nyomdász, lévén motoros, helyre fordította. Elnézést kérünk. A helyes megfejtés: BMW, München, R 50/5. A jutalomkönyveket elküldtük **ANDÓ FERENC** (Devecser, Pápai M. u. 49.) — **JONASZ VILMOS** (Rétság, P. 2/N) és **PASZTOR ISTVÁN** (Gyula, Petőfi tér 1.) címére.

VARADI JÓZSEF — BUDAPEST. A Magyar Közöny 1969. évi 54. számában megjelent 23/1969. (VII. 15.) PM—KkM sz. rendelet megváltoztatta a 4/1967. (XII. 23.) PM—KkM sz. rendeletnek azt a korábbi korlátozását, hogy a külföldről ajándékba kapott személyautót műszaki állapotát a vám szempontjából legalább 70%-osnak minősítik. Az új rendelkezés értelmében a használt személyautót a vámhatóság „legalább 50%-osnak” számíthatja. Vagyis ha a kocsi 50%-osnál rosszabb állapotban van, a beföldi forgalmi érték 100%-át képező vám alapjául az érték 50%-a szolgál.

DR. IKVAI NÁNDOR — BUDAPEST. Javaslattal elfogadták, és intézkedtek, hogy: „a jövőben általában az a 3,5 tonna megjelölésű tehergépkocsival behajtni tilos jelzőtáblát alkalmaznak, amennyiben nem indokolt a kisméretű teher- és vegyeshasználatú gépjárművek kitiltása”.

K. GY. — BUDAPEST. A Só utca és Veres Pálné utca torkolatában játszótér épült. Az épületekkel zsúfolt Belvárosban a gyermekek számára is kell „levegőt” biztosítani. Ez különben a gépjárművezetők érdeke is, hiszen a gyermekek kevésbé veszélyeztetik az úttestek forgalmát ott, ahol a közelben jobb lehetőségük van a játszózásra...

VÁNDOR TIBOR — VESZPRÉM. Az utak igazgatásáról kiadott 7/1970. (XI. 13.) KPM sz. rendelet szerint ahhoz, hogy az úttesttől 50, illetőleg 100 méter távolságon belül bármilyen létesítményt elhelyezzenek, az utógyl hatóság hozzájárulása szükséges. Abban a kérdésben, hogy a létesítmény a közúti forgalom biztonságát zavarja-e, az utógyl hatóság állásfoglalása az irányadó. A rendelet mellékletben sorolja fel azokat az utakat, illetve útszakaszokat, amelyek mentén a forgalom biztonságát zavaró létesítményt 100 méter távolságon belül tilos elhelyezni. Ebben a jegyzékben a 82 számú veszprém—zirc—győri út teljes hosszában szerepel.

A VOLÁNNÁL..
A 19. oldal cikkének tesztmegfejtései: 1/b — 2/a — 3/c — 4/b — 5/a.

AUTÓTULAJDONOSOK FIGYELMÉBE!

Július hónap esedékes a

KÖTELEZŐ

GÉPJÁRMŰFELELŐSSÉGI BIZTOSÍTÁS

második félévi díja

A biztosítás díja július 1-től 31-ig pótlékmentesen fizethető, a befizetés igazolására a postautalvány feladóvevénye szolgál



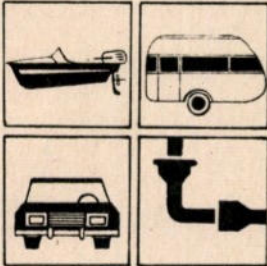
ÚJABB ÚTITÁRS

TUDJA MIT?:

— ADDIG IS, MÍG AUTÓT VESZ...

KITT

Útitársat ajánlunk Önnek: kivitele tetszetős, mindig segítségére van, ha kocsija szépséghibáit gyorsan és eredményesen akarja eltüntetni. KITT-nek hívják, és rengeteg előnyös tulajdonsággal rendelkezik. Nem holt teher, ha magával viszi, de jól megfér a garázsban is, hiszen elsősorban az a dolga, hogy az ügyetlenségünkkel – vagy mások ügyetlenségével – ejtett foltokat, eddig szokatlan gyorsasággal eltüntesse...



A neve nem is egyszerűen KITT, hanem **UNIVERZÁLIS AUTÓJAVÍTÓ KITT**... E termék gyártásával és forgalomba hozatalával a Sellyei AGROKÉMIA Szövetkezet egy olyan egységcsomagot kíván a vásárlók rendelkezésére bocsátani, amellyel szakértelem nélkül, a doboz feltüntetett használati utasításának betartásával gépkocsikarosszéria, különböző épületelemek (kerámia, esőcsatorna, porcelán, fajansz stb.) javítása elvégezhető. Az „Univerzális Autójavító Kitt” minőségi jellemzői:

MINTA JELZÉSE:	I. KOMPONENS	II. KOMPONENS
Külső	szürkésfehér színű, homogén szuszpenzió	piros színű homogén sűrű paszta
Illóanyagtartalom %	16,7	55,7
Izmitási maradék (70 °C-on) %	50,0	5,4

Az I. és II. komponens 100:2 arányban (a megadott receptúra szerint) kevertük össze.

Az elegyített komponensek:

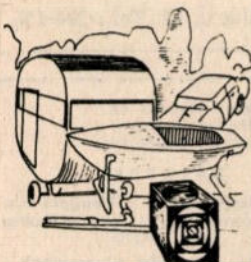
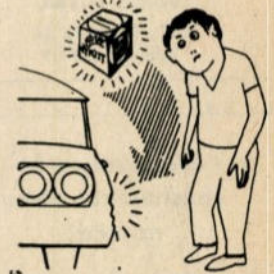
Fémlemezre felhordott rétegvastagság	1 mm	10 mm
Száradási idő	4 perc	5 perc
Csiszolhatóság	10 perc	10 perc
Átfesthetőség	20 perc	után nitró festékekkel átfesthető
Keményiség (Clemen sz.)	500 g	500 g
Tapadás	100 %	100 %
Rugalmasság hajlítással	15 cm	hengeren megfelelő
	10 cm	hengeren megfelelő
Vizállóság (48 óra)	megfelelő	megfelelő

Az autójavító kittnek jellegzetes tulajdonsága, hogy kötés után a felület gyorsan csiszolható és akár nitrofestékekkel, akár a különböző szintetikus festékekkel gyorsan és tökéletesen átfesthető.

A termék bolti ára nettó 450 g tartalom mellett 58 Ft. A termék műszaki leírása a következő:

Az autójavító kitt a csatolt használati utasításnak megfelelően csónaktestek, motorborítók, lemezpadozatok, a szélvédő sérüléseinek, lakókocsi padozatának, lemezburkolatának, külső és belső dekorációjának javítására, folytonossági hiányának pótlására alkalmas. A kétkomponensű kitt, valamint a vázérsítést biztosító üvegszövet **fa, fém, beton, hordók, tartályok, ciszternák, műanyagbarrelek sérülését** magas szilárdsági és rugalmassági értékek biztosítása mellett képes megszüntetni.

Lakóépületeknél és lakásoknál a csatornák, ajtók, különböző lefolyócsövek, szellőzőcsövek, fajanszedények, lépcsőfokok sérülései gyorsan és szakértelem nélkül javíthatók – a használati utasítás betartásával. Gépkocsiknál, motorkerékpároknál, traktoroknál, mezőgazdasági gépeknél, pótkocsiknál ajtó, küszöb, fenéklemez, tetőlemez javítható – gyors kötési idő biztosítása mellett.



Az autójavító kitt 480 g „A” és 10 g „B” keményítő komponens tartalmaz. Az elmondottak szerint felhasználható műanyag, fém, beton, kerámia, márvány, fajansz, gépkocsikarosszériák, víz-fémcsövek, valamint használati tárgyak javítására.

Felhasználásánál az egységcsomagon feltüntetett használati utasítás maradéktalanul betartandó, a kötési idő pedig a keményítő százalékos mennyiségének növelésével gyorsítható, illetve csökkentésével lassítható a dobozon feltüntetett diagramnak megfelelően. Az „A” és „B” komponensből csak annyit szabad összekeverni, amennyi egy javításhoz szükséges, ugyanis összekeverés után a kémiai reakció megindul és a diagramnak megfelelő időn belül kikeményedik.

A Budapesti Nemzetközi Vásáron is találkozhatott a Sellyei Agrokémia Szövetkezet univerzális autójavító KITT-jével. Üdvözölje ismerősként – s ajánlja ismerőseinek!

Kapható: az AUTÓKER, ÁFÉSZ üzleteiben, a vas és műszaki boltokban, Háztartási Boltokban, motor és kerékpár szaküzletekben, Shell benzinkutaknál



A MOTORIKUS GÉPKOCSIANTENNA (EV.407)

Kifogástalan rádióvéltel biztosít.

Minden autótípusba beszerelhető. Közvetlenül a rádió kapcsolójával működik.

Erőszakos beavatkozástól védve van, mert kézzel kihúzni és betolni nem lehet.

ÁRA: 733 FT

MŰSZAKI ADATOK:

Motor 1,2 W – 6–12 V
Kapacitás 90 pF
Antenna hossza 1100 mm
Teljes súlya 0,75 kg
Kábelhosszúság kb. 1200 mm
Alkalmazott biztosító 2,5 A

Kapható: RAVILL ALKATRÉSZÁRUHÁZBAN

Budapest VI., Bajcsy-Zsilinszky út 45.

Telefon: 121-991, 120-827

Kiskereskedelmi és közületi vevőinek szállít a

RAVILL KERESKEDELMI VÁLLALAT

Híradástechnikai Alkatrész Osztálya

Budapest IX., Ullői út 51.

Telefon: 331-188



AUTÓRUGÓJAVÍTÁS
szereléssel

VOROS ISTVÁN

XIII., Fáy utca 84.
Telefon: 290-279

**Elektromos és
mechanikus elven
működő
autóműszerek
javítását**

jótállással, rövid határidőre vállaljuk.

BUDAPEST XIII., Pozsonyi út 30.

Tel.: 494-395.

PÉCS I., Zsolnay V. út 44.



Minden típusú kocsiz
TETŐCSOMAGTARTÓ
méret, kívánóság szerinti készítése
Motorkerékpárra
CSOMAGTARTÓ BUKÁSGÁTLÓ
krómazott kivitelben

KOVACS

Bp. VII., Dob u. 98. T.: 423-843

AUTÓKERÉKRE DISZKARIKA
minden típusra készen kapható
PORVÉDŐ-SAPKÁT, LÁMPAKERETET
készíték
Vidékre utánvétellel

BOTH fénynyomó

Bp. VI., Rudas L. u. 13.
(Nyugati pu-nál) Tel.: 117-699

AUTÓFELSZERELÉSEK

VISSZAPILLANTÓ-TOKRÓK – FŰRÁS NÉLKÜL ajtóra szerelhetők: Fiat, Ford, Moszkvics, Opel, Renault, Skoda, Zaporozsec, Zastava, Zsiguli stb. autókra. BEHAJTHATÓS (VW-modell) típusban is ovál és kerek gyűjtőtükörrel. Nagy térhatású SZTRÁDATOKRÓK. Patent „PANORÁMA” fényszűrős belsejtükörök. JAVÍTÁSOK. KETTŐZOTT védelmi biztonságú TOLVAJRIASZTÓ felszerelések. KULCCSAL ZÁRHATÓ TANK-SAPKÁK, FEDELZÁRAK Wartburg, Zaporozsec, Zsiguli stb. típusokra. JOBBAN JÁR, ha a készítőnél a legmegfelelőbbet vásárolja és szakszerűen felszerelteti.

SOS specialista

Bp. VII., Hernád u. 13.

AUTÓKERÉKRE
SPORTOS KIVITELO
DISZTARCSA

minden típushoz



NEMETH fénynyomó

Bpest VI., Eötvös u. 43. Tel.: 128-934

AUTÓ-MÉRŐMŰSZEREK

szerelése és javítása
Fék- és kuplunghuzalok,
mechanikus ablaktörölők
javítása garanciával

HAUDEK

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

Gépkocsikerekek statikus és
dinamikus kiegyensúlyozása
nagy pontosságú elektronikus
géppel

BALASSA

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

A kerekek egyensúlyi viszonyainak
díjtalan vizsgálat

MOTOROSOKI

Vízhatlan bőrérős motorosnadrág 186 Ft
Cipzáras lemebdzsek 296 Ft
Sárga vitorláskötény 410 Ft

Készíti: **FÁBIAN JÓZSEF**
Bpest VII., Majakovszkij u. 1.

Mégis feltámad a magyar motorsport?

Remek verseny volt a Zalka Máté MK által rendezett népligeti találkozón, amelyen első ízben állt rajthoz aktív világbajnok. Merthogy Dieter Braun és a 125-ös Suzukija volt tavaly a legeredményesebb. Rajta kívül kemény ellenfélnek bizonyult az osztrák Bergold, Maxwald, továbbá az NSZK-beli Fischer, hogy csak néhányat említsünk a több mint húsz külföldi versenyzőből. Igaz, Braun bemutatkozásáért is érdemes volt kijönni a Népligetbe ezen a borús, hűvös délelőttön, de még inkább megérte a hazai fiatalokért, akik ugyancsak rászolgáltak az elismerő tapsra.

Nos, aki ott volt június 20-án, azt magával ragadta a nemzetközi tapasztalatokat most kóstoló Drapál János szédületes tempója, és ami még ennél is kellemesebben lepte meg a közönséget, az ifj. Reisz János remek stílusa és biztonságos vezetése volt. Ide kell még sorolni az ugyancsak Honvéd-versenyző Juhos Árpádot, aki nem is új, egyhengeres motorjával nem tudhatta igazán megszorítani a többhengeres és tényleg nagyon gyors motorokon induló külföldi ellenfeleit. De még így sem teljes a sor, hiszen a tavaly még junior kategóriában (egy 250-es Trophy MZ-tel bemutatkozott) Kovács Sándor nemcsak nagyszerűen csatázott az öreg 500-as Norton nyergében a nála sokkal rutinosabb, és fűgőbb paripákkal rendelkező ellenfelekkel, hanem negyediként ért célba.

Aligha kell bizonygatni, hogy az éledő magyar motorsport legkiemelkedőbb egyénisége Szabó László, aki szívvel tud csatázni, és — tanítani. A több mint tízezer nézőt hamarosan bemelegítette a „kis” Szabó, amikor a „nagy” Braunnal akasztotta össze a tengelyt. Az izgalom további fokozásáért Drapál volt a felelős, akinek nem akart az MZ-je indulni, és ezt az idővesztéseget igyekezett behozni. De hogy igyekezett?... Pompásan! Hasonló kottából játszott márka- és klubtársa, a kis Reisz is. És milyen jól...!

Akkor volt csak ijedelem, amikor Braun Maicója tűnt fel Szabó MZ-je előtt. Hát ez meg mi? — tűnődtek a nézők. — Hiába, a világbajnok az világbajnok — vélte egy bajuszos bácsi. Azoknak volt igazuk, akik nem estek hasra egy VB-cím előtt, és bíztak Szabóban.

— Hát az úgy volt —, mondta a futam végén a magyar bajnok —, hogy kiköltöztam ezt a hosszúra nőtt ellenfeletem, és már azt is tudtam, hogy melyik kanyar fekszik neki gyengén. Ekkor magam elé engedtem és utaztam rajta. Amikor úgy éreztem, hogy most már ismét rajtam a sor, az általam kijelölt helyen elmentem tőle — és az ismert, élére állított tenyérjelzéssel illusztrálta ezt a jelenetet. Ja, igaz, közben Drapál kiverekedett magának a megérdemelt 3. helyet és Reisz Ócsi a negyediket.

Hú, de szép volt ez a futam! Csak így tovább!

Az 500-asoknál nyílt volt a vetélkedő, annál is inkább, mert Bergold Matchless-e kimúlt az edzésen, és az éjszaka Bécsből lehozott Molloy-féle Kawasakiról nem sokat tudtak az érdekeltek. (Hm... talán nem tudták, hogy Molloy mester, aki az USA-ban éppen a Kawasakiknek tevékenykedik, részben ebből a háromhengeresből kereste meg a mindennapira valót?)

Igaz ugyan, kezdetben a testes osztrák, Maxwald tüsténkedett a kéthengeres Edo-Lintójával, de aztán Bergold bekapcsolta mind a 70 japán csikót, és huss, elmotorozott honfitársa mellett. De gyönyörűséges látvány volt, amikor egy falkában zúgtak el ezek a „nehéz bombázók”, elől Bergold, aztán szorosan egymáson Maxwald, Rontó, Juhos, a csehszlovák Balaz... Régen nem láttak ilyent a népligeti fák (bizonyára félték is). Rontó jól hajtott, de egyszer, amikor a veterán Nortonja töprengetni kezdett, többet kockáztatott, és megcsúszott. Az eredmény: horzsolás, zúzóadás.

Juhos megkísérelte a kanyarokban befogni az ellenfeleit, ami olykor sikerült is, de az egyenesekben úgy mentek el mellette a többhengeresek, mintha szemből jöttek volna. Nagyon okosan nem erőszakoskodott, így biztonságosan szorosan harmadik tudott lenni. Ámde az általános elismerést a még igazi csikókorát élő Kovács Sándor

váltotta ki, aki majdnem úgy hajtott, mint egy kiforrott versenyző. Gratulálunk! Dicséret illeti még az ugyancsak fiatal Böndicz Jánost, akinek Bultacója nemcsak öregebb, hanem gyengébb és kisebb is volt, mint a többiek versenyparipája, mégis helyt állt, 6. lett.

A nap fénypontjának ígérkezett a 250-esek futama. Akik látták a szombati edzésen a Szabó—Drapál páros „tűztáncát”, joggal készültek a díszelőadásra. Hogy ez elmaradt, illetve nem úgy alakult, azért Szabó makrancos Yamahája tehet. Beragadt a rajtnál; de a depó előtt már a 7. helyen repült. Elöl Drapál és Braun suhant, ámde a 2. körben már Szabó érkezett Braun mögött és a 4. helyen az NSZK-beli Günther Fischer, akit a svájci Bongard üldözött, valamennyien Yamahán. Ekkor 17,5 mp volt Drapál előnye Szabóval szemben, és ez az időkülönbség két körrel nőtt. A táv felénél már közel 30 mp-re. (Ezen az eredményen mit sem változtat az a tény, hogy a Drapál-féle Yamaha 15 km-re volt gyorsabb, mint Brauné.) Aztán hat körrel a befejezés előtt a világbajnok nem várta be, hogy Szabó ismét elébe kerüljön, porlasztóbowdenvég-szakadásra hivatkozva kiállt.

Az utolsó, a 350-es futam sem maradt el izgalom dolgában az előzőktől. A Seely-AJS mintaszerűen süvített, nyergében Maxwaldal, rajta Bergold a Yamahával, aztán Juhos az MZ-tel és Reisz Ócsike a makaróninak becézett Aermacchival, és csak ő utánuk a nürburg-ringi győző, a mi Szabónk. Lesz itt haddelhadd! — ezt maga a gyermek is tudta. Aztán látta is. Egy körrel később már a 2. helyen ereszkedett Szabó Laci, de persze ez sem volt neki — no meg a nézőknek — elég: hamarosan ő tűnt fel elsőként a vollgázás nyújtott bal kanyarban. De hogy tűnt fel? Szinte kérdésvet mutatta a Yamaha hasát. Közben a hullámos úton csak úgy nyeklett, bicsaklott kezében a kormány — akárcsak a többieknek is.

Nocsak — kapták fel fejüket a versenyek hűséges látogatói. Hiszen ez a profisan festő Reisz-gyerek igazi versenyző...! Nézze meg az ember, már itt is van a Szabó nyakán... Mi lesz ebből? Még csak a 4. körnél tartotunk, és ez a nyurga diák, mit sem törődve a tekintéllyel, átvette a vezetést. (Sápadt apja előttem állt összetett kezekkel, és amikor a mélyen bedöntött Aermacchi elröppent előtte, lassú mozdulattal vonalat húzott a sétány homokjába.) Szabó túrta egy ideig, majd két körrel később maga mögé parancsolta az ifjút, és a nézők szemelőtt mutogatott, taníttatta Ócsit. Úgy ám!

A két sógor, Bergold és Maxwald gyötörte egymást, miközben a gyertyarumlival bajlódó Juhos és Repts Géza arénáztak mutatósan. Aztán Maxwald és Juhos motorja beadta a kulcsot, illetve a gyertyát, és ezzel végleg rendeződtek is a sorok. Szabó újabb győzelme rendíthetetlen, és ennek a Reisz-gyerekeknek motorozása nagy és kellemes meglepetés volt.

Mégis feltámad a hazai motorsport?

Rózsa György

EREDMÉNYEK. 125 KCM (15 kör, 1 kör 3000 méter, 23 ind.): 1. Szabó László, ZMMK (MZ), 18,31.9 — 2. D. Braun, NSZK (Malco), 18,32.1 — 3. Drapál, Bp. Honvéd (MZ), 19,01.6 — 4. Ifj. Reisz J., Bp. Honvéd (MZ), 19,06.8 — 5. W. Röscher, NDK (MZ), 19,10.6 — 6. G. Fischer, NSZK (Malco), 19,29.9. Leggyorsabb kör: Szabó László: 1:12,8; — 250 KCM (20 kör, 20 ind.): 1. Drapál János Bp. Honvéd (Yamaha), 23,12.9 — 2. Szabó L., ZMMK (Yamaha), 23,48 — 3. R. Minhoff, NSZK (Yamaha), 23,59.1 — 4. G. Fischer, NSZK (Yamaha), 23,17.3 (kőrhátránnyal) — 5. Havrda, Csehszlovákia (Jawa), 23,17.9 (kh) — 6. B. Coulter, Írország (Yamaha), 23,18.1 (kh). Leggyorsabb kör: Drapál János: 1,08; — 250 KCM KÜZHASZNÚ GÉPEK (10 kör, 10 ind.): 1. Szabó Péter, ZMMK (P-20), 14,43 — 2. Lovas, Bp. Honvéd (P-20), 14,15.3 — 3. Zsumits, Bp. Honvéd, 14,21.8; — 350 KCM (20 kör, 10 ind.): 1. Szabó László, ZMMK (Yamaha), 24,02.1 — 2. Ifj. Reisz J., Bp. Honvéd (Aermacchi), 24,06.1 — 3. W. Bergold, Ausztria (Yamaha), 24,21.8 — 4. Repts, ZMMK (Aermacchi), 24,27.3 (kh) — 5. P. Jaggi, Svájc (Bultaco), 25,04.7 (kh) — 6. M. Schmid, Ausztria (Yamaha), 24,42.3 (kh). Leggyorsabb kör: Szabó László: 1:10.4; — 500 KCM (20 kör, 26 ind.): 1. Werner Bergold, Ausztria (Kawasaki), 24,28.0 — 2. Maxwald, Ausztria (Linto), 24,28.4 — 3. Juhos A., Bp. Honvéd (Metisse), 24,28.5 — 4. Kovács S., Bp. Honvéd (Norton), 24,44.1 — 5. Heissenberger, Ausztria (Matchless), 25,17.1 — 6. Böndicz, Bp. Honvéd (Bultaco), 25,23.5. Leggyorsabb kör: W. Bergold: 1,11.8.

(Képek a 32. oldalon)

A leglelkesebb De Coster-szurkoló Budapesten

Bajza utca, Garzon étterem. Az egyik asztalnál szerényen öltözött két fiatalember vacsorázott, majd egy-egy Cola elfogyasztása közben szóltanul figyelték a táncolókat. Egyikük sötétkék kordbársony mellényt viselt, a szivarzseb felett „R. DE COSTER” felirattal.

Sokáig találgattam, vajon magyar fiú-e az illető, vagy külföldi turista, aki a neves crossozó egyik rajongója. Az asztalukhoz léptem és megkérdeztem:

— Elnézést, fiatalember! Hol vásárolta ezt a mellényt?

A válasz tömör és rövid:

— He...?

Angolul jegyeztem meg:

— Ön lelkes De Coster-szurkoló lehet.

— A leglelkesebb! — szólalt meg a mellette ülő.

— De Coster jól áll az 500-as VB-n, talán még világ-bajnok is lehet — folytattam a beszélgetést.

— Mindent megteszek érte — mondja a mellényes.

— Hogyhogy...? Ön Roger De Coster?

— Személyesen. És bemutatom a barátomat, John Banks-et.

A csodálkozástól alig jutottam szóhoz. A beszélgetés további részében kiderült, hogy a Szovjetunióba utaznak VB-jutatra, és Budapesten töltik az éjszakát.

— Gyönyörű ez a város, kár hogy néhány óra alatt csak felületesen ismerhették meg — mondja Roger.

— És a lányok csodaszépek — teszi hozzá John Banks. — Nem csoda, hogy jó barátom, Arthur Harris innen nősült.

A „rövid” beszélgetés majd éjfélig tartott. Másnap hajnalban tovább utaztak a Szovjetunióba a nagyon forró légkörű 500-as VB-csatározás következő színhelyére.

Csizmadia Imre

ALL THE

BEST WISHES OF
TO THE READERS OF
THE "AUTO-MOTOR"

BUDAPEST 11.6.1971

Garzon
ÉTTEREM

GARZON

ÉTTEREM

„Legjobb kívánságaink az Autó-Motor olvasóinak” — olvasható a Garzon étterem szalvétáján. Aláírta: Roger De Coster és John Banks

EGYRE GYORSABBAN...

A gokart sportág szerelmesei nem csalódtak a jászberényi versenyben. A bajnokság második fordulóján 17 szenior és 21 junior versenyző indult, hogy osztályonként 3 izgalmas futamban döntsék el a bajnoki pontok sorsát. A június 13-án megrendezett versenyen megdőlt a tavalyi pályacsúcs is, mert a kb. 100 méterrel meghosszabbított pályán közel 2 másodperccel jobb idő született. A gyorsaság, sajnos, az állóképesség rovására ment, mivel 39 versenyzőből mindössze 30 eredményét lehetett értékelni.

EREDMÉNYEK: JUNIOR: 1. Nyíri Lajos, Jászberényi Volán — 2. Győri László, Csepeli Papír — 3. Nyéki László, BKV Előre — 4. Kraft Ferenc, Mávaút — 5. Gerendási Gábor, BKV — 6. Ori László, Malév — **SZENIOR:** 1. Szűcs József, Csepeli Papír — 2. Fehér Ferenc, PG Vasas — 3. Pekári Béla, PG Vasas — 4. Erdel Sándor, Malév — 5. Rácz Géza, Csepeli Papír — 6. Urmös Sándor, Cs. Papír. — **JÁSZBERÉNY VÁROS NAGYDJÁT** Szűcs József, a Csepeli Papírgyár versenyzője nyerte meg.

KÉP AZ NDK-BÓL

A 17. Bautzeni nemzetközi versenyen exponálta ezt a képet az NDK-ban dolgozó olvasónk, Stiller Zoltán. A rajt előtt kezdődött esőtől védik a motort, no meg Pingitzer Istvánt és a ZM ismert versenyzőrelőjét, Szöllösi Zsigmondot

SPORTHÍREK

UHRİK JÁNOS mérnököt, a nemzetközi versenybíró, a motorsport lelkes harcosát eltemették. A szívével betegeskedő sportbarát hosszú éveken át becéllettel dolgozott a sport javára, nem kímélve magát.

A FIATAL PÁVAI PÉTER nagyszerű eredménnyel, abszolút győzelemmel fejezte be a csehszlovákiai Sturovóban rendezett nemzetközi motorcsónakversenyt. A 2. helyet is magyar versenyző, ifj. Zágón József foglalta el. A következő héten került sor az NSZK-ban a 350-es siklihajók EB-futamára, amelyen a Zalka Máté versenyzője, Pávai Péter, a nagyon erős nemzetközi mezőnyben ötödik helyen végzett. A katowicei motorcsónak-versenyen az MHD versenyzője, Kozma József, a sporthajók 500-as osztályában győzött.

KETTŐS PORSCHE-SIKER született a 24 órás Le Mans versenyen az osztrák dr. Helmuth Marko és a holland Gijs van Lennep alkotta páros révén, őket követte az angol-svájci Attwood-Müller kettős. A 3. és 4. helyen Ferrariik osztoztak.

ISMÉT EURÓPA-BAJNOK LETT a 350-es túrakategóriában az NDK-beli Fred Wllamowski, miután a Csehszlovákiában rendezett futamon is győzött az MZ-jével, illetve mindhárom versenyben első lett.

FRIEDRICHS ÉS WEIL vezet a cross VB 500-as listáján, miután a Helsinki melletti Tikkurila pályán az NDK bajnoka az első futamban győzött és a következőben a 2. helyet foglalta el 360-as CZ-jével. Ezek után az NSZK bajnokával, a Maicón versenyző Weillel együtt 42 pontja van; a Suzuki versenyzője, a belga De Coster 38 ponttal rendelkezik. A 250-es kategóriában Robert áll az első helyen 60 pontjával. A szovjet Kavinov 32 ponttal az 5.

ELKÉSZÜLT A MÁSODIK BUGGY

Az Autócross-bajnokság második futamát is Klink nyerte. Ötvenegy versenyző, sok száz néző és egy jól szervezett verseny jellemezte a Spartacus TE június 2-án megrendezett autócross-versenyét. A valamivel hosszabb, de jóval gyorsabb pályán sokan autóztak rendkívül látványosan, túlpörgő kerekekkel, de a legjobbak, kerülve a felesleges csúszkálásokat, mindig az adott helyzetnek megfelelően vezették kocsijukat. Az első magyar buggy, mint minden új, még magán viseli az új konstrukcióval járó gyermekbetegségeket. Sokkal jobbnak látszik azonban a második, melyet **Kesjár János** mutatott meg az érdeklődőknek. Mivel a motorban csak 30 km volt, a versenyen való bemutatkozása elmaradt, de mint Kesjár János mondta, a harmadik futamon már ő is elindul ezzel a kocsival.

EREDMÉNYEK: RALLYE: 600 KCM: 1. Döme József, Afor (Trabant) 3.22.4 — 850 KCM: 1. Nagy László, Győri Volán (R-4) 3.21.2 — 1150 KCM: 1. Busznyák István, Afor (Wartburg) 3.28.6 — 1600 KCM: 1. Farkas Elek, Volán (P-Fiat) 3.58.0 — TÚRA: 600 KCM: 1. Urbán Pál, Merkur (Trabant) 3.19.6 — 850 KCM: Kondorosi Tihamér, Spartacus (Steyr-Puch) 3.11.2 — 1150 KCM: 1. Klink János, Spartacus (Austin) 3.08.1, a nap legjobb ideje — 1600 KCM: 1. Vass György, Autóklub (Ford Taunus) 3.33.0 — 1600 KCM FELETT: 1. Fekete László, Afor (BMW-2002) 3.42.2 — NÖK: 1. Klink Jánosné, Spartacus (Austin) 3.28.0.

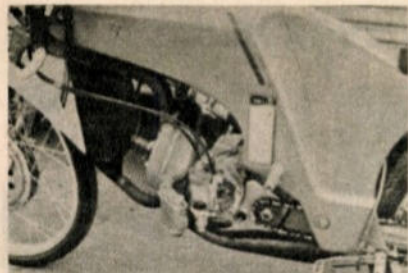
Kondorosi Tihamér, a kategória-győztes, ügyeskedik kis Steyr-Puchjával (Kölcsényi Zoltán felv.)



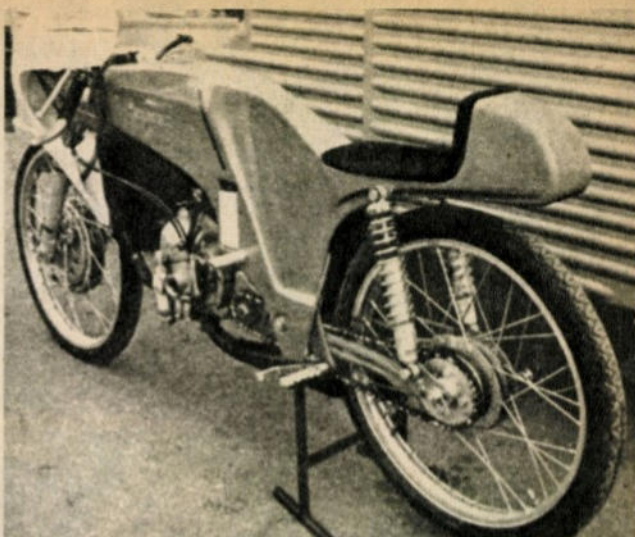
Versenyváz műanyagból

A jugoszláv Tomos gyárban már régebben foglalkoznak versenymotorok konstruálásával (kezdetben a Puch-lenc alapján), és nem is eredménytelenül. A legújabb forgótárcsás, vízhűtéses, 50 kcm-es motorjuk 13:1 sűrítéssel és 15 000 fordulatszámon 15,5 lóerős, táplálásáról egy 27 mm toroknyílású Dellorto porlasztó gondoskodik.

De nem is ez az érdekes ezen a Tomoson, hanem a mindössze 7 kilónyi műanyag-váza, amely magába foglalja a 9 liternyi üzemanyagot. Az egész kis szerkezet, rajtkész állapotban 55 kilót nyom.



Ugyesen helyezték el a süllyesztékben az akkumulátort, a felette látható áttetsző ferde csík teszi lehetővé az üzemanyag mennyiségének ellenőrzését



A hosszában osztott, két félből „összehegesztett” vázat a sajtolt lemezből kialakított hátsó lengővilla egészíti ki. A légellenállás csökkentését célozza az oldalsó kímélyítés, hogy a versenyző még összéb tudja húzni a lábát

A megbecsülés jele

Legszívesebben a „Megbecsülés jege” címet adtuk volna e gondolatoknak, amelyeket egy volt motorkerékpárhajó akkor ébresztett, amikor azzal a kéréssel állított be a szerkesztőségbe: szerezzünk neki egy depójegyet a nemzetközi versenyre.

Vajon nem érdemli-e meg a valamikor élvonalbeli motorversenyző, hogy az elnyert bajnoksága — vagy bajnokságai — elismerésül olyan állandó tiszteletjegyet kapjon, amely lehetővé teszi számára a háborítatlan nézgelődést az egyébként indokoltan lezárt depóban? (Nem mondunk semmi újat, amikor hivatkozunk az idősebbek megbecsülésére, akik kivették részüket a termelő munkából, s ezért juttatunk nekik, többek között, igen kedvezményes városi közlekedést, szórakozást és még sok egyebet, hogy ily módon is tanújelét adjuk hálánknak.)

Tudjuk, nem nagy ügy ez, és biztosak is vagyunk abban, hogy rövidesen, mindenki megelégedésére megkapják a bajnokok a „megbecsülés jegyét”.

TOURIST TROPHY

Egy hétig tartott a világ legrégebbi és egyben leghíresebb, de nem a legveszélytelenebb gyorsasági motorkerékpárversenye, amely egyben világbajnoki futam is.

A Man-szigeti pályán ezúttal egy 60 km-es kört jelöltek ki, amelyet háromszor-ötször kellett teljesíteni. A 350-esek futamának első körében, motorhiba miatt kiállt a fávort *Agostini*, a versenyt a 23 éves angol versenyző, *Tony Jefferies* (Yamaha) nyerte 144,8 km-es átlaggal. A további sorrend: *G. Pantall* (Yamaha), *B. Smith* (Honda), *J. Williams* (AJS). A sokszoros világbajnok *Agostini* az 500-as futamban kárpótolta magát, senki nem tudta kétségessé tenni a győzelmét, amelyet 165 km-es átlagsebességgel ért el. A következő öt helyen angol versenyzők osztottak. Halálos áldozatot is követelt ez a futam: az angol *Maurice Jeffrey* a legnagyobb iramban bukott Nortonjával, és az orvosok már nem tudtak segíteni rajta. A legkisebb, a 125 kcm-es géosztályban is angol győzelem született *Chris Mortimer* (Yamaha) révén (átlag 135 km), a 2. a svéd *B. Jansson* (Maico), 3. az angol *J. Kiddie* (Honda).

A roppant népszerű *Phil Read* győzedelmeskedett 350-es Yamahájával, átlaga új rekord: 156,8 km/óra. Az oldalkocsisok versenyét 143,9 km-es órátlaggal *Schauzu* nyerte BMW-vel, márkatársa *Auerbacher* előtt.



Motorcsónak-versenynaptár

Július 17—18.	Ellenőrző edzőtábor	
	Egyéni megbízhatósági OB, II. ford.	Ráckeve
Július 24—25.	Nemzetközi + gyorsasági OB	Szeged
Augusztus 8.	Siklóhajó 250 VB	Stömsbruck
Augusztus 20.	Bemutatóverseny	Budapest
Aug. 28—29.	Ellenőrző edzőtábor	
	Egyéni megbíz. OB, III. ford.	Esztergom
Szept. 18—19.	Siklóhajó 350 VB + gyorsasági OB	Budapest
Október 17.	Rekordkísérleti v.	Budapest

CIMLAPUNKON:

Jelenetek a ZM nemzetközi versenyéről: Szabó (6) és Braun (50), alatta Drapál (1), Reisz (2), mögötte az NDK-beli Köhler

(MTI — Petrovits László felv.)

„Autó-Motor” — Főszerkesztő: B. Pór Ibolya. — Megjelenik havonta kétszer, 6-án és 21-én. — Szerkesztőség: Budapest V., Bajcsy-Zsilinszky út 22. V. em. — Levélcím: Budapest 5., Pf. 582. — Telefon: 112-888. — Felelős kiadó: Sala Sándor. Kiadja a Lapkiadó Vállalat. (VII., Lenin körút 9—11. Telefon: 221-285.) — Terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető a helyi (Budapest) 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 képviselőinél. Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza

INDEX: 25.108

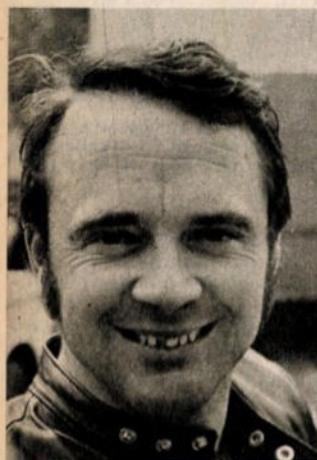
71.6246 Egyetemi Nyomda, Budapest. — Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



VENDÉGEINK

A Zalka Máté MK június 20-án, a Népligetben nagyszerű nemzetközi motorkerékpárversenyt rendezett. Bemutatunk néhányat a külföldi versenyzők közül, akiket egy-egy mondat erejéig megszólaltattunk.

A nagy verseny első jelenete, rajtolnak a 125-ösök: Szabó (6) az NDK-beli Rösch (55) és a világbajnok Braun (50). Szabótól takarva Drapál



FISCHER GÜNTHER (NSZK): Máskor is ejövök Önökhöz



DIETER BRAUN (NSZK): Nagyon szép, de veszélyes a pálya



ALOIS MAXWALD (A): Jobb lenne a kedvem, ha rendben lennének a motorjaim



WERNER BERGOLD (A): Jelenben több a rajtpénz, mégis itt indulk



PETER BALAZ (CS): Kemény verseny lesz



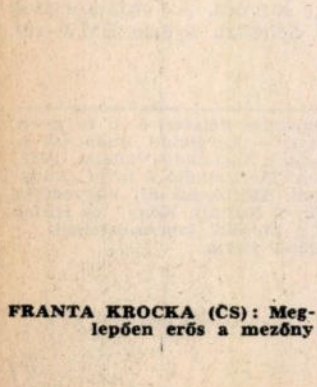
PETER JAGGI (CH): Nem idegességből cigizek a rajt előtt...



BOB COULTER (EIR): Az edzésidők alapján jó versenyt várok



PIETERS KRAUSE (NDK): Először, de nem utoljára jöttem Budapestre



FRANTA KROCKA (CS): Meglepően erős a mezőny



ZBYNEK HAVRDA (CS): Nem lesz könnyű ez a verseny