

Autó

XIII. évf. 13. szám

1960. július 1.

Ára: 2,50 Ft



Képes beszámolóink

a



(Eduard Polák felvétele)

1960 AUTÓS-MOTOROS NAPTÁR

Tegye biztonságossá autóútjait, hétféle balatoni és egyéb kirándulásait!
Hidraulikus fékalkatrészek, hengerfejtömítés, szeleptű, vulkanizáló folt és prés, ékszív,
kocsiemelő stb.



nélkülözhetetlen az úton!

Egészítse ki tartalék alkatrészeit az

AUTÓ- ÉS ALKATRÉSZKERESKEDELMI VÁLLALAT I. SZ. ELOSZTÓJÁBAN

BP. VI., NAGYMEZŐ U. 15., Tel. 122-814

BP. VI., LISZT F. TÉR 4-5., Tel. 420-762

BP. VI., PAULAY EDE U. 48., Tel. 421-904



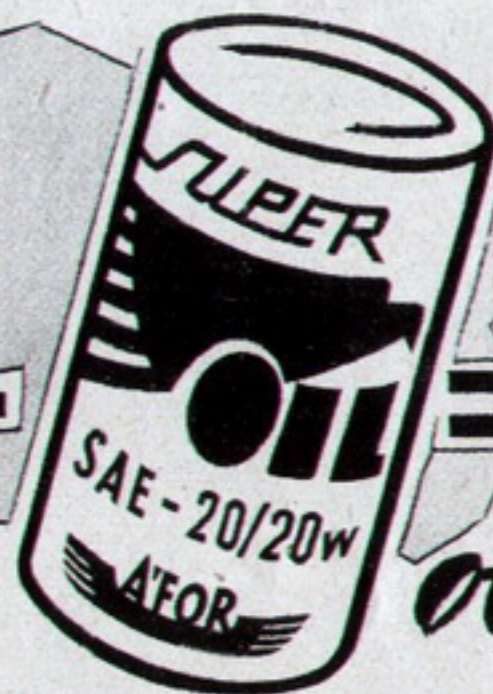
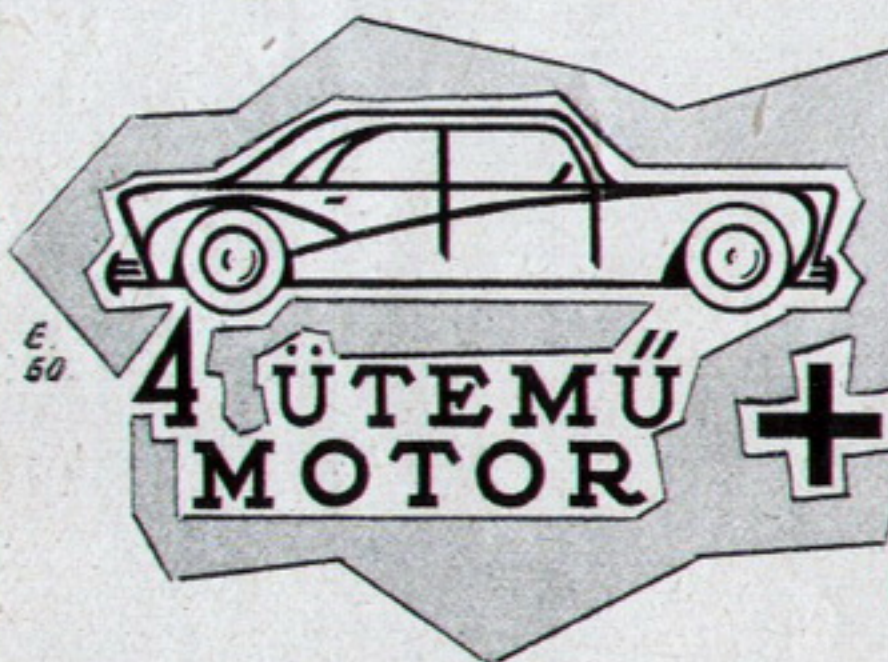
PANNI



Motoros túrák előtt vegye igénybe újonnan modernül berendezett
motorkerékpár-szerviszünket, valamint garanciális vevőszolgálatunkat!

MOTORKERÉKPÁRJAVÍTÓ KTSZ

Központ: Budapest XIV. Gizella út 20. Telefon: 297-697, 296-265



Eredmény:
4.000 km
TELJESÍTMÉNY
olajcsere nélkül!

FORGALOMBA HOZZA:



Gépkocsitulajdonosok, figyelem!

Javíttassa gépkocsiját a VII. Autójavító Vállalat üzemeiben!

Vállaljuk:

Bármilyen típusú személygépkocsi futó-, kis-, közép- és nagyjavítását
Személygépkocsi eseti és rendszeres karbantartását korszerűen felszerelt „Szervisz” üzemeinkben
előjegyzéses rendszerben munkanapon 6 órától 22 óráig várakozás nélkül végezzük.

Üzemképtelenné vált gépjárművét helyszínen megjavítjuk, bevontatjuk!

VII. számú AUTÓJAVÍTÓ V. Műszaki osztály 339-368

REN D

Ugye szép ez a kép?

Aki járta már ezt az utat, tudja, hogy ilyenkor, a nyári időszakban, szombat délutánonként így haladnak az autók és a motorok a balatoni országúton. Egymásutánban, folyamatosan. Szép rendben.

Am ez csak addig szép, amíg tényleg rend van az úton. Rend, amit a költő, József Attila „gyönyörű képességünk”-nek irt le. Rend, amit emberek teremtenek és emberek tartanak fenn. És emberek ronthatnak el.

Mert milyen gyakran akad ebben a szép közlekedési rendben rendbontó.

Sürgős az útja? Biztosan. Mindenkinek az. Kit a munkája, kit a kislány, kit csak egyszerűen a Balaton vár. Mielőbb. De akad, aki azt állítja: „Engem még annál is előbb...” És felborítja a rendet. Az utazást robogássá, a robogást rohanássá, a rohanást száguldássá fokozza, hogy... hogy végül 10—15 perccel hamarébb érkezék meg, mint a másik.

Tíz vagy tizenöt perccel. Nem többel! Mert ezen az egész balatoni úton a legtöbb esetben legfeljebb ennyit lehet „behozni” a másikkal való versenyzés révén, a rénd megbontása révén. És ez a 10—15 perc az életébe is kerülhet.

Megéri?

Mennyit irtunk már és írunk változtatlanul erről! Járvány, elemi csapás nem követel nálunk annyi áldozatot, mint mostanában a közlekedés. Mi persze főként csak a gépjárművezetőkkel tudunk beszélgetni. Pedig tudjuk, hogy mennyire és milyen gyakran hibásak egy-egy szerencsétlenségnél például a rosszul kanyarodó kerékpárosok, a kivilágítatlan lovaskocsik, a főútvonalra nyugáztatlanul ráhajtó traktorosok is. És tisztában vagyunk azzal: milyen sok hiba van még a körül, hogy a közúti balesetek elleni propaganda elérkezzék ezekhez is, minden magyar állampolgárhoz, közlekedjék akár gyalog, akár bármilyen járműn. De megnyugvással közölhetjük: nagyon sok minden történt és történik éppen ezekben a napokban az ilyen hibák kijavítása, a hiányosságok pótlása, a közlekedési figyelemre nevelés érdekében.

Az egész országra kiható hírverés indul meg az emberek felrázására, nagyjelentőségű határozatok születnek, megszűnt már a közöny, az értetlenség, amely sok hivatalban eddig még sajnálatosan kísérte a közlekedési balesetek megelőzésével kapcsolatos kivánságokat.

A közlekedésben rendet kell és — mindenkiel egyetértésben állíthatjuk — rendet is fogunk teremteni. Enélkül szépséghibás lenne az élet, amelynek szépségei között ez a biztonság is szerepel.

A gépjárművezetők döntő többségükben már jónéhányszor bebizonyították, hogy személyes ügyüknek tartják a közlekedés rendjének megerősítését.

Most is számítunk rájuk.

Autó híradó

A GÉPIPARI TUDOMÁNYOS EGYESÜLETBEN a műszaki tudományok legkiválóbb képviselői elhatározták egy műszaki értelmező szótár mielőbbi kiadását. A nemzetközi tudományos irodalom szakkifejezésein nem egységes fordítása ugyanis tévedéseket okozhat. A szerkesztés előkészítését megkezdték, s a tervek szerint már a jövő év végére elkészül a magyar Műszaki Értelmező Szótár.

AZ AUTÓTAXINÁL február 1. óta folyik a verseny a „Szakma ifjú mestere” címért, közel 100 résztvevővel. Bár a végleges értékelés csak július végén lesz, máris eredményként könyvelhető el, hogy az ifjúmunkások között javult a munkaerőkölcs és a munka termelékenység.

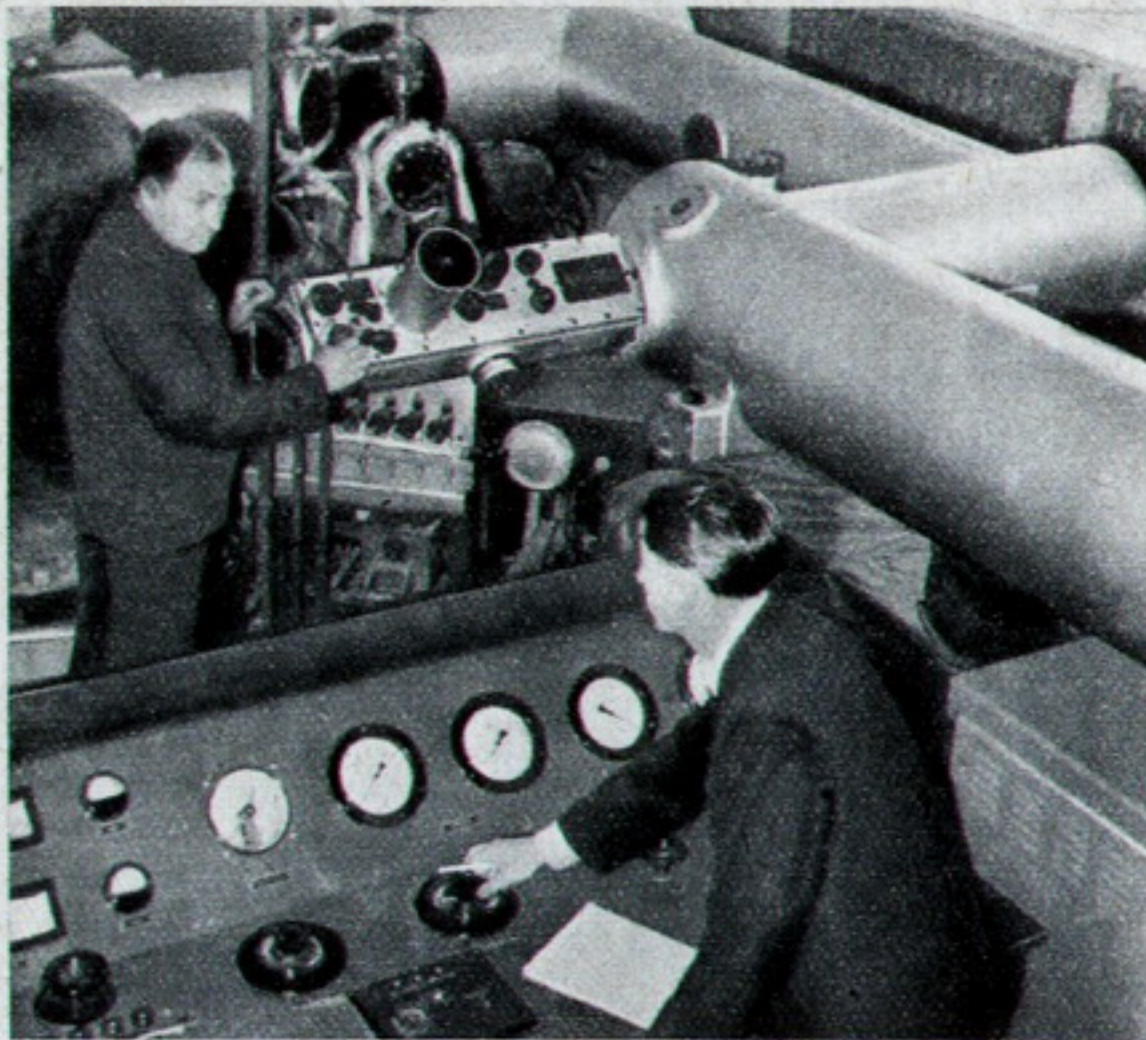
A BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSENRENDSZET folyamatosan szerkesztőségünk rendelkezésére bocsátja azoknak a névsorát, akiktől hosszabb-rövidebb időre bevonták a jogosítványt. A május 2. és június 14. közötti időszakban nem kevesebb, mint 196 név szerepel a listán, amelynek közlése így egész oldalt tenne ki lapunkban. Az okok között legtöbbször az ittasság szerepel, de olvashatunk ott veszélyeztetésről, gyorsajtásról, áldozatának cserbenhagyásáról... Számos jogosítvány visszaadását új Kresz-vizsga letételétől tették függővé.

ÜTELZÁRÁS: 1. Csorna—szombathelyi 827. sz. fkl. út Szil—Páli közötti szakasza szept. 10-ig. Terelőút: Szilsárkány—Sopronnémeti—Magyarkeresztúr—Vadosfa—Páli községeken át. 2. Tétlébényi út Rábacsécsény—Sövényháza között szept. 15-ig. Terelőút Tét felől Enese felé: Tét—Árpás—Dör községeken át. 3. A magyaróvár—rajkai összekötő úton Móvár—Feketeerdő helységek között levő közötti hidat javítják. Terelőút: Feketeerdő—Halászi közötti dűlőúton és Halászi—Móvár között a 151. sz. úton.

IGAZOLVÁNNYAL LÁTJÁK EL A FAU FÜRST garázsában azokat a gépkocsivezetőket, akik járműüket szocialista megőrzésre átveszik. Az igazolvány tulajdonosa csak abban az esetben köteles más kocsin szolgálatot teljesíteni, ha kocsiján hosszabb ideig tartó javítást végeznek, vagy ha az valami más okból nem hagyhatja el a garázsát.

A KÖZLEKEDÉSI ORVOSOK EGYESÜLETE Nyugat-Németországban követeli: vezessék be a gépjárművezetők részére a kötelező gyógyszerismereti oktatást, hogy megismerkedjenek azokkal a frissítő tablettákkal és hatásukkal, amelyek a vezetési képességet befolyásolják.

LAPZÁRTAKOR került sor az autós ügyességi verseny második bajnoki futamára. Így csak röviden tudunk beszámolni a június 25-én, a Műszaki Egyetem előtti rakparton folyt versenyről. Az ötletesen összeállított ügyességi pályán 51 magánautós igyekezett jeleskedni. A nap legjobb idejét, 0,536 percet Széles Tibor érte el Wartburg kocsijával. — **A NŐI VERSENYZŐKNÉL:** 1. Dr. Tóth Éva, 2. Modra Lászlóné, 3. Kozma Ferencné, 4. Grász Jánosné, 5. Dr. Hermann Istvánné. — A különböző kategóriák első három helyezettje: **SENIOR:** 1. Széles Tibor, 2. Csendes Sándor, 3. Szabó Zoltán; **JUNIOR „A”:** 1. Döme József, 2. Serényi Ernő, 3. Kertész József; **JUNIOR „B”:** 1. Bognár Endre, 2. Kaiser János, 3. Novák Imre; **JUNIOR „C”:** 1. Csaplár Tibor, 2. Sándor Gyula, 3. Tóth Ferenc.



A Szovjet Tudományos Akadémia moszkvai motorlaboratóriumában foglalkoztak a Volga és Moszkvics motorok üzemanyagfogyasztásának vizsgálatával. A különleges berendezésekkel felszerelt kutatólaboratóriumban új módszerekkel tanulmányozzák a termodinamikai, a keverékképzési folyamatokat, és összesítve tudják vizsgálni a belső égésű motorok égésfolyamatait

A GOOD-YEAR GYÁR készítette el a múlt év legnagyobb járműabroncsát. A két tonna súlyú, három méter átmérőjű abroncsot egy hatalmas építőipari gép számára gyártották.

MEGNYITOTTÁK A FRANCIA AUTÓMŰZEMET a Lyon közelében fekvő Rochetaillé-ben. Száznál több, különböző autótípust állítottak ki, amelyek az autótörténet őskorától 1948-ig készültek. Ugyanitt motorkerékpárkiállítás is nyílt, ahol az 1898—1935. évi modelleket mutatják be.

A PASZTELL SZÍNŰ AUTÓK csökkent láthatósága miatt a ködös időben újabban sok baleset történt. Olasz szakemberek ezért javasolják, hogy a kocsikat ún. „Harlekin” mintázással bocsássák ki a gyárak, azaz a sárhányó sárga, az első rész zöld, a hátsó rész vörös színezéssel, élénk színárnyalatban tarka összhatást érjen el.

ÚJ TRAKTORGYÁR épül Kínában, Santung vidékén, a legmodernebb felszereléssel. A terveket kínai szakemberek készítik.

SPORTHÍREK

SALAK VÁLOGATOTTUNK a harmadik lett a Zágrábban, június 19-én rendezett „Négy nemzet versenyén”. Bató a 4., Vörös a 8. helyet foglalta el a jugoszláv, bolgár és osztrák versenyzők között.

A TOURIST TROPHY, a világ legnagyobb gyorsasági motorkerékpárversenye, mint a szükséges jelentésekből értesültünk, főlényes MV győzelmekkel végződött. A legkisebbek futamát 136,9 km-es átlaggal Ubbiali nyerte márkatársai, Hocking (aki a 250-es futamot nyerte 149,8 km-es átlaggal), valamint Taveri előtt. Hempleman MZ-jével csak a 4. helyig jutott. Mögötte a japán Tanigucsú végzett Hondán. — **A 250-ES KATEGÓRIÁBAN** egy Morini lett a harmadik Provini révén, akit az előző futam győztese, Ubbiali előzött meg, majd Brown (Honda) és Kitano (Honda) volt a sorrend. — **Surtees** névéhez fűződik az 500-AS MV sikere: 163,9 km-es átlaggal győzött. Ugyancsak angol versenyző, Hartle hozta a 2. helyre a másik MV-t. Az angoloknak meg kellett elégedniük Hailwood Nortonnal elért 3. helyével. — **A 350-ESEK VERSENYÉN** helyet cseréltek az MV élmenői. Ez alkalommal Hartle jeleskedett 154,8 km-es átlaggal Surtees előtt. Te-

hát mindegyik szülő kategóriában az MV-k győztek! — **OLDALKOCSIBAN** verhetetlennek tűnnek a BMW-k, hiszen ismét ez a kéthengeres győzedelmeskedett Fath révén, 134,5 km-es átlaggal. Őt követte az angol Harris (BMW) és csak a 3. helyet tudta Freeman biztosítani a Norton-nak.

AZ IDÉNY ELSŐ NEMZETKÖZI SALAKPÁLYAVERSENYÉT július 2-án, szombaton 17 órakor rendezi a Postás SE a népligeti Vasas-pályán. A jelenleg legjobb négy osztrák versenyző: Luther, Dolanszky, Koffler és Vacano, valamint a jugoszláv élgárda négy legjobbját méri össze erejét a hazai élgárdával. Hivatalos edzés: július 2-án délelőtt 10 és 12 óra között.

AZ AUTÓ- ÉS MOTORSPORTNAK újabb gyásza van. Az MZ színekhez szerződött, 28 éves angol Dave Chadwick olyan szerencsétlenül bukott Nortonjával a belga GP-n, hogy a helyszínen meghalt. A silverstoni autóverseny edzésén a Franciaországban élő amerikai Harry Schell Cooper—Climax kocsijának egyik keréke elszabadult egy kanyarban, és a fiatal sportember a falnak sodródó versenyautóban szörnyethalt.

EGY JOLELKŰ SÍRKÖFARAGÓ nagyfokú szociális érzésről tanúszkodó hirdetést tett közzé az arizonai Tucson város lapjában. A hirdetésen egy sírkő ábrája látható a következő felirattal: „Vezessen óvatosan, én várhatok!”.

„TANPEDALOS MOTORKERÉKPÁR”-t készített oktatási célra az NDK-ban egy újító. Egy oldalkocsis motorkerékpárt alakított át oly módon, hogy az oktató az oldalkocsiból kormányoz, fékezik, gázzabályozás és gyújtáskapcsolás révén — szükség esetén — be tud avatkozni a tanulóvezető tevékenységébe.

A PORLASZTÓS MOTOROK magas hegyi útjának teljesítménynövelése érdekében, a Solex egy kis csólámpa nagyságú magassági korrektorral egybeépített karburátor változatot hozott ki, amelyet majdnem minden motorhoz fel lehet használni.

KÜLÖNLEGES AUTÓÚVEGET készítettek Angliában a páralecsapódás megakadályozására: két vagy több üvegtáblát helyeznek egymásra oly módon, hogy köztük vékony, víztelenített levegőréteg legyen. Az üvegtáblák szélét hermetikusan leforrasztott, hasonló hőtágulási fémzalag veszi körül. Összeállítás után a táblákat hirtelen lehűtik, majd edzik, hogy törés esetén a szilánkok ne okozhassanak sérülést.

KORSZERŰ MOTORMOSÓ BERENDEZÉST helyeztek üzembe Virágh Iván mérnök tervei alapján az Autómotorjavító Vállalatnál. A fűvókásoros rendszerű speciális mosószerkevénybe helyezett motoralkatrészekre vagy motortömbre 6,5 atm. túlnyomással minden irányból, 80 C°-os, P₂ jelzésű, különleges összetételű lúgos oldatot permeteznek. Így az intenzív vegyi és mechanikus mosási eljárásnak kitett alkatrészek rendkívül rövid idő alatt tisztíthatók. Alkalmazásával csökkent a baleseti veszély, azonkívül a tisztítás után elfolyó szennyeződött oldatot ülleptőn keresztülvezetik, s így módon az továbbra is felhasználható. Teljesítménye a régi eljáráshoz viszonyítva megkétszereződött, ugyanakkor a fűtésre használt gáz 1/8-ára csökkent.

A GYŐRI AKIG felügyelete alá tartozó tíz vállalat között az év elején munkaverseny indult a gépkocsik gazdaságosabb üzemeltetése és jobb karbantartása érdekében. A verseny feltételei között szerepelt az autószállítás műszaki, gazdasági mutatóinak túlteljesítése, az I., II. sz. szemle minősége, javítási százalék, anyagköltségek stb. Az I. negyedév eredményei alapján kitűzött vándorszálót a székesfehérvári 63. sz. AKÖV nyerte el, a szálinvárosi 69. AKÖV előtt.

A KÖDKÉPZŐDÉST ultrahanghullámokkal lehet befolyásolni, állapították meg a legutóbb Dániában végzett kísérletek alapján. Egyelőre ugyan csak kis területen sikerült a sűrű ködöt ily módon teljesen eloszlatni, a kísérleteket azonban folytatják.

ÚJFAJTA MÓDSZERREL akarják megadózni a járműveket a norvég hatóságok: a fizetendő adó mennyiségét a megtett kilométerek számától teszik függővé. Ebből a célból a járműveket különleges, lepecsételt kilométerszámlálókkal látják el. Mivel a számláló a megtett utat mindig regisztrálja és különleges megoldás folytán csak a hatóságok nyithatják fel, így a csalásra nincs lehetőség.

Több szem többet lát...

Defekt

A sűrű „Moszkvics” még döccent egyet, aztán megállt. Jobb hátsó kereke kiadta utolsó leheletét is. Laposan, idomtalanul terült el az út szélén. Vezetője, egy szemüveges orvos, bosszúsán kászálódott ki a kocsiból.

Aztán vagy háromszor is körülsétálta, azon töprengve, hogyan kezdjen a javításhoz. Azt ugyan ő is tudta, hogy leg-egyszerűbb lenne elővenni a pótkereket, de hát sajnos... az is lyukas.

Elkeseredett arccal a patkolókovácsokat és az általuk használt szegeket „dicsérve”, határozott. Elővette a szerszámokat, aztán nekilátott.

A kereket aránylag „könnyen” kiszerezte, bár vasalt nadrágján jól látszott a gumi futófelületének cirádás mása. De a kerék szétszedésével nem boldogult. Már abba akarta hagyni az egészet, amikor...

— Megengedi? — szólalt meg a háta mögött egy „tefus” gépkocsivezető. Majd választ sem várva, kabátját rádobta a motorházra és kézbevette az abroncs-feszítővasat.

— Így kell ezt csinálni — mutatta. — Régen figyeltem, kíváncsi voltam, mit kezd vele. Láttam, sehogy sem boldogul.

— Oh, hagyja, magam is megcsinálom, — válaszolt kissé restellkedve. — Csak az a nyavalyás feszítővas...

A tefus elmosolyodott. S mire az orvos észbekapott, már a tefus kezében ott piroslott a belső.

— Reszelőt... Sallert... Szorítót... — sorolta egymásután, éppen úgy, ahogyan a műtét közben az orvosok szólnak az asszisztenshez.

A tefus, miután megragasztotta a gumit, gyorsan összeszerelte a kereket. Már a pumpát is az út szélére dobta és a csavarozáshoz kezdett. Az orvos közben a helyére rakta a szerszámokat.

— Kész — állt fel a tefus és kabátja után nyúlt.

— Hogyan köszönjem meg a segítségét? — nézett rá hálsán az orvos.

— Ugyan már, szóra sem érdemes.

Baráti kézfogás után az orvos beült a kocsiba. Indulóban fejét kidugta az ablakon és a tefus után kiáltott:

— Ha majd egyszer az egészsége defektet kapna, feltétlen hozzám jöjjön ám!...

TÓTH FERENC

Békéscsaba, Vécsey u. 38

Üdvözet Romániából

Az Autó—Motorban többször emlékeznek meg olyan gépkocsivezetőkről, akik több évtizede vezetnek balesetmentesen. Ez nagyon jó dolog, mert tudjuk: ha minél több gépkocsivezető végzi a munkáját így a pályája végéig, sokkal kevesebb lenne a tragikus baleset.

Bizonyára nem haragszanak, ha magamról is megírom, hogy 1926-ban szabadultam fel, azóta dolgozom gépkocsivezetőként mind a mai napig, és balesetet még nem okoztam.

Két különlegesen szép élményem volt a pályám hosszú ideje alatt.

Az egyik 1928-ban történt, amikor egy Citroën kocsival Kolozsvárról Magyarországon és Ausztrián át Olaszországba utaztam. Abban az időben még az előbbi két országban balra hajtás volt érvényben, Olaszországban pedig a jobboldali közlekedés, — éppúgy mint Romániában, ahonnan elindultam. Nagyon kellett vigyáznom, s a látnivalók élvezetén túl számomra külön élmény volt, hogy ilyen változások hatását „kivédjem”.

Második legnagyobb élményként a bukaresti Világifjúsági Találkozót őrzöm magamban 1953-ból. Különös véletlen folytán én, mint romániai gépkocsivezető, egy „MÁVAG” autóbusszal a lengyel fiatalokat szállítottam.

Jelenleg Skoda busszal járok, amely már az 500 000 km felé halad. Persze már többször került sor a javításra, most is éppen nagyjavításban van, de az első generálást 200 000 km után csináltuk, ami elég szép teljesítmény, ha figyelembe vesszük az itteni, kevésbé jó útviszonyokat. Ezért kitüntetést is kaptam.

Az AM szerkesztősége útján szeretettel üdvözlöm magyarországi kollégáimat.

SZŐCS ZOLTÁN gkv.

Marosvásárhely, Ady Endre utca 71.

Csipszi

Csipszi névre keresztelve
En vagyok a garázs lelke,
Mindenem a sok szép autó.
Ismerem is kívül belül,
Legyen Ford vagy Topolino
Jó annak, ki abba beül.



Mondja, mi a véleménye,
Lehetnék az Ön vendége?
Most kéne ezt megbeszélni;
Elmehtnénk együtt nézni
A forgalmas szép világot,
S aztán „jó napot” kívánok.



Hát akkor én be is szálllok.
Elég nekem ez az ablak!
Mít gondol kend, meddig várok
Arra, míg beülni hagynak!?

Nem is tartott oly sokáig
S máris teljesült az álom.

Boldogságban úszom állig.
Nem mozdulunk? Azt se bánom.

B. S.

V., Múzeum körút 3.



Július 1-től lép életbe

A motorkerékpárvezetői vizsga új rendszere

A közlekedési balesetek csökkentése érdekében várható intézkedések között legutóbbi számunkban megemlítettük azt is, hogy ezentúl a 125 kcm-nél nagyobb — tehát forgalmi rendszámmal ellátott — motorkerékpárokhoz a közlekedés-rendszeri és vezetésgyakorlati vizsgán felül a jövődő motorkerékpárvezetőnek a műszaki elméletből is kell vizsgáznia.

A határozatot hamar követte a tett: már július 1-től életbelép a motorkerékpárvezetők vizsgáztatásának új rendszere.

A motorosoknak bizonyos műszaki vizsgát eddig is kellett tenniük. De ez csak annyiból állt, hogy a vezetési gyakorlat alkalmával a vizsgáztató néhány alapvető műszaki kérdést tett fel, főleg a közlekedés biztonságával kapcsolatos témakörből. (Pl. fékbeállítás, fékek kezelése, tüzelőszerberendezés, elektromossági alapismeretek stb.)

Július 1-től azonban külön műszaki vizsgát kell tenni. Ezen az általános műszaki alapismereteken felül (két- és négyütemű motorok működési elve, a motorok kezelése — olajozás, hűtés stb. — az elektromos berendezések és a tüzelőszerberendezés alapismeretei és karbantartása — és így tovább) a biztonsági berendezések kezelését és beállítását is alaposan ismerni kell. Nem vezethet tehát rendszámmal ellátott motorkerékpárt az, aki a fékberendezések, a kormánymű, a sebességváltó, a tengelykapcsoló működésének elvével nincs tisztában, s akiről nem feltételezhető, hogy az útközben adódó apróbb rendellenességeket el tudja hárítani.

A KPM Autóközlekedési Tanintézete rövidesen részletes tájékoztatót ad ki, amely ismerteti majd a vezetői vizsgák feltételeit s a vizsgán előforduló legfontosabb kérdéseket. A vizsga anyagának elsajátításához a Tanintézet ajánlja Ternai Zoltán: „A motorkerékpár” c. könyvét, valamint Surányi Endre—Rózsa György: „Motor—moped—robogó” c. könyvét.

Tanfolyam nélkül is lehet vizsgáznia. De nem kétséges, hogy egy tanfolyam elvégzése nagyobb felkészülést jelent, javítja a vizsga sikerének kilátásait és — ami nem utolsó szempont — biztonságosabbá teszi a közlekedést a motorkerékpárral.

A tanfolyamokat a Magyar Honvédelmi Sportszövetség rendezi. A kiképzés központja Budapesten a XIII., Dagály u. 11. sz. alatti iskola (tel.: 204—452 és 203—100). Ezenkívül Budapesten minden kerületben működnek iskolák az MHS kerületi elnökségének irányítása alatt, és vidéken is, megyénként 4—5 helyen, amelyekről az MHS járási, illetve megyei elnökségei adnak felvilágosítást. Az alapszervezetek kérésére azonban engedélyeznek további tanfolyamokat is olyan községekben, ahol arra lehetőség van, sőt a jelentősebb üzemekben, vállalatoknál, intézményeknél is, ahol a nagyobb taglétszám, illetőleg a jelentkezők száma ezt indokolja. Az engedélyt Budapesten a kerületi, vidéken a járási szervezetek útján a budapesti, illetve megyei elnökségek engedélyezik. Fontos, hogy az igényeket kellő időben jelentsék be.

A tanfolyamokhoz motorkerékpárokat az MHS ad — korlátozott lehetőségének határain belül. Megkönnyíti a dolgot, ha a hallgatók saját motorkerékpárjukon tanulnak.

A tanfolyam — amelynek díja 300 forint — kb. 3 hónapig tart és a jelenlegi rendszer szerint 75 órából áll. Ebből műszaki elméletet 43 órán, közlekedésrendészetet 22 órán, vezetés gyakorlatot 10 órán tanítanak. Hetenként 2 foglalkozást tartanak 3—3 órán át, az esti órákban, mindenkor a hallgatókkal történő megállapodás szerinti időben.

A vizsga díja változatlanul 100 Ft. Sikertelenség esetén pótvizsgát is lehet tenni, amelynek díja első ízben 100, másodikban 150, harmadikban 200 Ft. Vizsgára lehet jelentkezni az Autóközlekedési Tanintézet központjában (Bp. VIII., Baross u. 76.), vidéki iskoláinál (Debrecen, Győr, Miskolc, Pécs, Szeged, Székesfehérvár, Szolnok — és újabban Egerben is), valamint a megyeszékhelyeken a Tanintézet megyei ügyintézőjénél: a helyi Autóközlekedési Vállalat forgalmi osztályán.

Az általános gépjárműbiztosítás

Az egy évvel ezelőtt érvénybe lépett kötelező gépjárműszavatossági biztosítás nagy gondot vett le az autósok válláról. Ugyanis mentesíti őket a gépkocsi vezetése közben idegen személyekben, gépkocsikban vagy egyéb vagyontárgyakban okozott károk anyagi következményei alól. Azokat a károkat azonban, amelyek saját gépkocsijukat érték, eddig kénytelenek voltak egyedül viselni.

A nagyobb gépkocsiállománnyal rendelkező országokban mindenütt egyik legfontosabb biztosítási fajta az ún. autocasco biztosítás, amely a gépkocsi törés- és egyéb káraitra vonatkozik. Nálunk a felszabadulás óta ennek bevezetésére nem volt lehetőség, mert a háború alatt leromlott, elavult autók nem voltak alkalmasak biztosításra. Az autótulajdonosok nagyon sokszor vetették fel ennek a biztosításnak a hiányát. Az ország megnövekedett gépkocsiállománya és a várható további fejlődés most lehetővé tette, hogy az Állami Biztosító július 1-től bevezesse az „Általános gépjárműbiztosítást”, amely autótörés-, lopás-, tűz- és balesetbiztosításra terjed ki.

Ezt a biztosítást bizonyára sok autótulajdonos köti majd meg. Az „Általános gépjárműbiztosítás” ugyanis azt jelenti, hogy az így biztosított gépkocsiknál megtérül az autótulajdonos kára, ha a jármű összeütközésnél, felborulásnál vagy egyéb balesetnél megrongálódik. Autólopás (rablás) esetén ugyancsak kártérítést fizet a Biztosító. Ha a gépkocsi megrongálódik ugyan, de egyes alkatrészeit (tartozékait) ellopták, ugyancsak kártérítés jár a biztosítottnak. A tűzbiztosítás tűz, villámcsapás, robbanás okozta károk megtérítésére vonatkozik. A balesetbiztosítás azokra az esetekre szól, ha a gépkocsi használata közben az autó vezetője vagy a benn ülő utasok megsérülnek. A kártérítés ilyenkor — a sérülés súlyosságának megfelelően — 400 forinttól 40 000 forintig terjed.

Ilyen biztosítás minden szövetkezeti és magántulajdonban levő gépkocsira köthető, ha az autó a forgalombahozás évétől a biztosítás megkötésének napjáig nincs 3 évnél hosszabb idő óta forgalomban.

Azok, akik már eddig egyesített tűz- és balesetbiztosítást kötöttek autójukra, és most az Általános gépjárműbiztosítást kívánják megkötni, az előbbit törölthetik, mert az új biztosítás a tűzkárookra és baleseti károokra is vonatkozik.

Egyébként akik az új biztosítást nem veszik igénybe, illetőleg kocsijuk 3 évnél régebben van forgalomban, azok továbbra is megköthetik az eddigi feltételek mellett az egyesített tűz- és balesetbiztosítást. Ez azonban, mint ismeretes, a tüzeset kivételével a saját kocsiban keletkezett rongálódásokra nem vonatkozik.

Általános gépjárműbiztosítást 1—6 évre lehet kötni. A 6 évnél rövidebb időre kötött biztosítás évi díja 25%-kal magasabb. A magánautósok a biztosítási díjat havi részletekben is fizethetik. Ebben az esetben az évi díj csak kevéssel több, mint az egy összegben történő fizetés esetén.

Az autótulajdonosok kétféle biztosítási díj között választhatnak, aszerint, hogy igényt tartanak-e jelentéktlenebb károk megtérítésére is, vagy lemondanak erről. Ha az autótulajdonos azt a biztosítást választja, melynél csak a 600 forinton felüli károk megtérítésére tart igényt, akkor az évi díj mintegy 25%-kal olcsóbb, mint ha a 300 forinttól kezdődő károk esetére kívánja megkötni a biztosítást. Példaként említtük, hogy a Moszkvics vagy Skoda személygépkocsik biztosítási díja 600 forinton felüli károk megtérítésének igénye esetén évi 2100 forint; a 300 forintos határ esetén 2800 forint. Bármilyen gyártmányú és típusú személy- és tehérgépkocsira lehet biztosítást kötni. A feltételekről és a biztosítási díj összegéről az Állami Biztosító ad felvilágosítást.

HALLÓ!...

Itt a Z+H expedíció..

6

Azsia földjén

A délutáni órákban nagyon forgalmas a Beyoglu-i átkelés. Európa és Ázsia között élénk az autóforgalom. A kocsik mindkét irányból szépen sorbaállnak és nyugodtan várják a nagy szállítóhajókat — a Ferry boat-okat —, amelyek néhány percen belül átszállítják őket egyik kontinensről a másikra.

A Ferry boat-ok nagy hajók, amelyeken nincs fedélzet alatti raktár, ezzel szemben igen terjedelmes maga a fedélzet. A járművek két oszlopban — az emelet és a parancsnoki hidat tartó támfal két oldalán — járnak rá a hajóra. A fedélzet két oldalán két-két sorban helyezkednek el, úgy, hogy végül négy oszlopban sorakoznak egymás mellett a kocsik, egy-egy úton átlag negyven darab. A Ferry boat minden útjára megtelik járművekkel és emberekkel. A parton a „trafik polis” ellenőrzi a helyes behajózást. Egyenesen kell felhajtani, a hajó orra vagy fara teljesen a kikötőgáthoz simul, a kettő közötti kis rést vas-palló hidalja át.

Az Európa és Ázsia közötti átkelés folyamatosan tart: amikor az egyik hajó érkezik, akkor fut ki a másik. Azelőtt kerekesek hajók közlekedtek itt, de egy ilyen ős-öreg veterán elsüllyedése után legalább részben csavargózósóket állítottak üzembe.

A két Tatra tachométere 4376 km-t mutatott Prága óta abban a pillanatban, amikor a kerekek a Ferry boat fedélzetét érintették. Délután 15 óra volt, török idő szerint.

Aztán megszólal a hajó sípja, s a hajócsavar hatalmas erővel munkához lát. A far mögött fehér tajtékot ver, a víz vad csigavonalban kezd kavarni, s a hajó gyors iramban indul a túlsó part felé. Az üszküdári házak közelednek, az isztambuliak egyre távolodnak. A galati hid mind kisebb és kisebb, az Arany-szaru torkolata mind szűkebb és szűkebb lesz. Maga az út alig tart tovább 10 percnél. Ismét távolodó hazánkra gondolunk, s a Boszporuszt már nemcsak annak a földrajzi, képzelte vonalnak látjuk, amely két kontinenst választ el egymástól; úgy érezzük, két világ határán fekszik, más életbe lépünk most át.

A túlsó parton ismét Törökország fogad — kissé más, ázsiai — de ugyanazok az emberek.



Behajózás a Ferry boat-ba... A T-805 búcsúzik Európától

A hajó kiköt, a kocsik kijárnak, egyik a másik után, ahogy felsorakoztak volt a fedélzeten. A kék és a piros kocsi 15 óra 20 perckor fékez le az üszküdári kikötő előtti téren. Tehát — Ázsiában vagyunk. Kissé bizonytalanul járjuk az utcákat, mintha attól félnénk: meglátni rajtunk, hogy nem vagyunk idevalók.

Ugyanaz a nyelv és öltözet, a különböző nevű bankok ugyanolyan hangos reklámjai. Hamarosan azonban magunkhoz térít az üszküdári villamos melletti girbe-gurba kövezet. Valóban utunk első szakaszát járjuk. Ázsia forró lehelettel üdvözöl minket, a hőmérő higanyszála árnyékban is túlszalad a 31 fokon, a vízgőzzel telített levegő fullasztó, szinte ragadós. Üszküdár után azonban gyönyörű, teljesen új aszfalt vár ránk, s a két Tatra eléri a legnagyobb utazósebességét — 60 km/órát. Az út Izmit felé vezet.

Az első pillantások, amelyekkel a tájjal ismerkedünk, teljesen meggyőzőek: valóban más világrészben járunk. A vidék sárgásbarna, kiégett, szürke és forró az út két oldalán, az izmiti tengeröböl körül pedig kék, fullasztóan nedves.

Első ázsiai táborunkat már csak 5 kilométerrel Izmit előtt, a tengerparton verjük fel. A kocsik néhány méternyire állnak a rakparttól, amely mellett halászhajó himbálózik. Televíziós felvételekhez alkalmas filmanyagot töltünk a kamerákba, gyorsan erős teát főzünk, kinyitunk néhány konzervet, aztán beugrunk az öbölbe, hogy felfrissüljünk első ázsiai éjszakánk előtt. Néhány kilométerrel előtünk hatalmas delfin-uszonyok tűnnek fel, gazdáik elegáns mozdulatokkal úszkálnak. Gyors alkonyat, mindenkinek marad még annyi ideje,

hogy befejezze naplóját, elolvassa az újabb hazai leveleket — aztán nyugtalan lélekkel, feszült kedélyhangulatban (másképpen nem is lehetne ilyen ünneplés pillanatokban), lefekszünk. Aludni próbálunk, de nem nagyon megy. Nem a hőség az oka, nem is a tikkasztó, nedves levegő, hanem az izgalom, amely ma teljesen úrrá lett rajtunk.

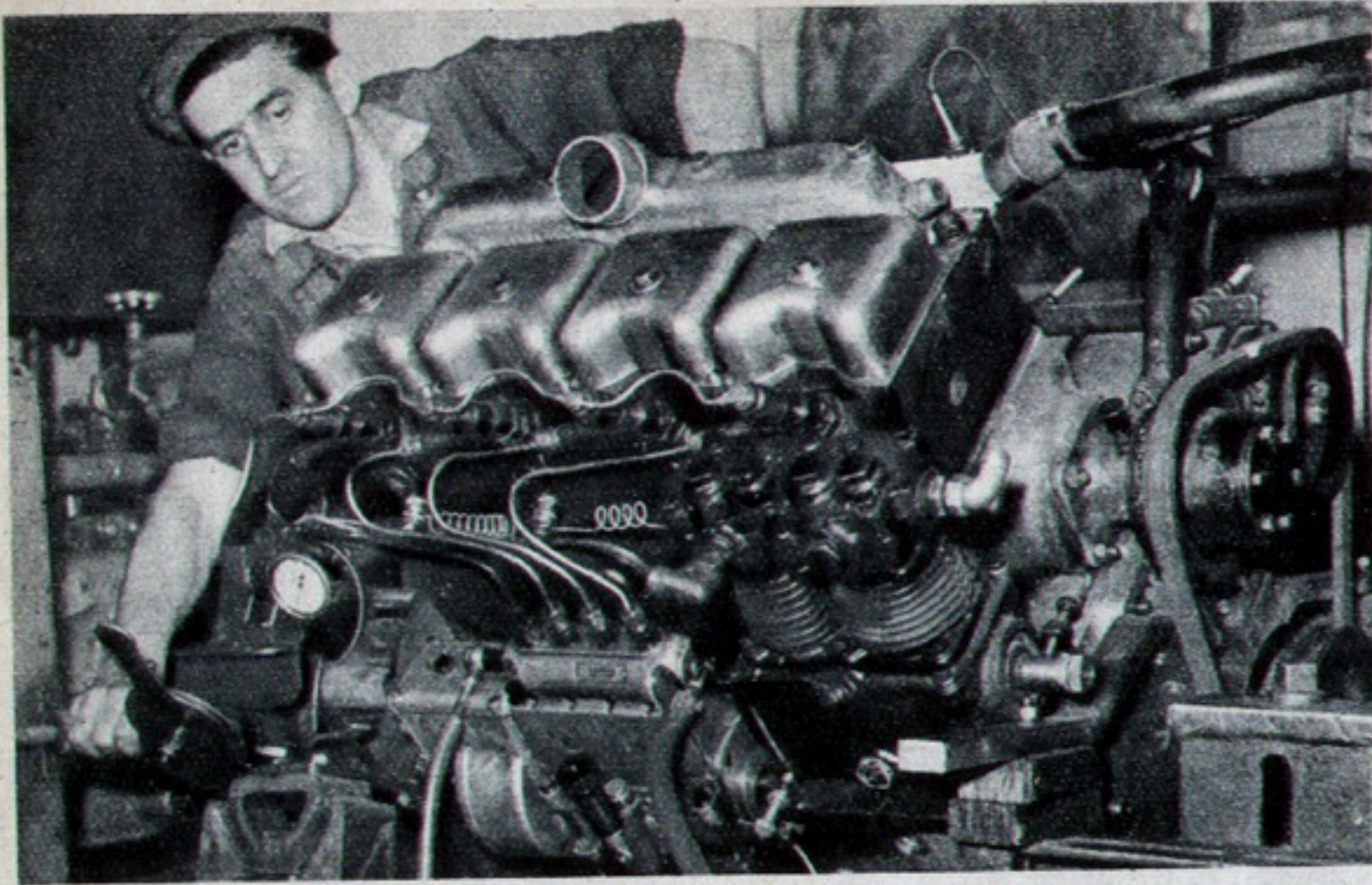
Útírekord

Június 16-án 433 kilométert tettünk meg. Az út nem, volt a legjobb: az aszfaltot helyenként poros, gödrös út váltotta fel, az Izmit és Bursa utáni egyenes útszakaszokat kanyarodókkal teli dombos terep követte, s az állandó emelkedő Balikesirtől Havranig. Az országút melletti vidék is egyre változik. A félsztyeppét és az alig termő nyomorult földcskéket a ritka gabona-sorokkal és alacsony napraforgókkal, helyenként tengerparti borókéval benőtt sziklás-hegyes táj váltja fel. Ázsia kezdi megmutatni a karmait. A meleg 40 fokra emelkedik, de délben, zárt fülkében 45—48 fokot mérünk.

A városokban — Izmitben, Bursában és Balikesirben — mindenütt a katonai rendőrség őrszemeivel találkozunk: ők irányítják a forgalmat. Megállni tilos, csak továbbhajtani lehet. A katonai támaszpontok területén járunk...

Igy hát a hőség és a váltakozó terep ellenére is folytatjuk utunkat a török falvakon át, s megfigyeljük az ellentétet a földművelés és cséplés primitív módszerei, meg az útépités fejlett technikája között. Látjuk, mennyire különböznek a török vidék agyag-falucskái és a török városok modern luxus-bérházai.

(Folytatjuk)



DÖNTÖTT Csepel MOTOR

kísérleti példányait vizsgálják a Csepel Autógyárban. Az Ipari Vásáron bemutatott Ikarus 303-as légrugós autóbuszban már ezt a konstrukciót láthattuk. Ennek az új autóbusznak speciális követelményeit tartották szem előtt a konstruktőrök, amikor létrehozták a 414-es motortípus változatát: a 40 fokos szögben döntött hengerversorú, nagyteljesítményű motort. A döntött motornál az olajteknőt, a szívócsövet, az adagoló elhelyezését és a motorfelfüggesztést is megváltoztatták, hogy az új autóbusz igényeinek eleget tudjanak tenni.

A döntött motor sorozatgyártása — a gyártól kapott tájékoztatás szerint — az Ikarus 303-as autóbuszok gyártásával egyidejűleg megkezdődik.

APRÓSÁGOK

A belsőégésű motorok működéséről tartottam előadást a XIII. kerületi József Attila Művelődési Otthonban. A hallgatóság 12—14 éves fiúkból és lányokból állt. A téma hírére vagy hetvenen gyűltek össze. Miután korukhoz szabott mondanivalómat befejeztem, felszólítottam őket, hogy kérdezzenek, amit csak akarnak. Magamban meg voltam róla győződve, hogy ilyesmiket fognak kérdezni: melyik a legjobb autó, milyen motor van az autóbuszban, miből van a gyújtógyertya stb.

Tévedtem.

Ilyeneket kérdeztek: hogyan működik a hőreakciós motor; milyen hajtómű van a TU—104-ben; milyen elven működik a karburátor; ki az a Wankel, aki kitalálta a bolygó dugattyús motort, s ez az új konstrukció miért jobb, mint a többi..

Válaszoltam nekik. S elgondoltam: tizenkétéves koromban én még Dugó Dani kalandjainál tartottam...

Köztudomású, hogy milyen nagy probléma a magánautósoknál a garázkérdés. És a tanácsok Igazgatási Osztályának sincs könnyű dolga, amikor arról van szó, hogy — „sok az eszkimó, kevés a fóka” alapon — azt a néhány garázshelyiséget szét kell osztani az igénylők tömege között. S a szerencsések vajon hogyan fogadják a hírt? Az újpesti Tanács illetékes előadójával beszélgettem erről. Soha még elő nem fordult, hogy aki garázst kapott, legalább telefonon felhívta volna őt, s csak annyit mondott volna: köszönöm.

Van azonban Újpesten egy spanyol származású körzeti orvos. Ennek az orvosnak a közelmúltban ítélték oda egy garázst. Az előadó először arra gondolt, hogy káprázik a szeme, amikor az orvos másnap megjelent, és személyesen mondott meleg köszönetet — szinte nem

is a garázssért, hanem hogy gondoltak rá és foglalkoztak az ügyével.

Azt hiszem, tévednek akik azt tartják, hogy — hagyománytiszteltből — az etikett csupán a spanyolokat kötelezi.

Barátomnak — aki nemrégiben vásárolt egy Skoda Octavia Super gépkocsit — sokat magyaráztam a sebességváltó okos, szakszerű használatát. Beszéltem a motor vonóerejének helyes kihasználásáról, a szerkezeti részek kíméléséről; sőt magam is beültem a volán mellé és példákkal illusztráltam — fogcsikorgatva — a helytelen váltóhasználatból származó kellemetlenségeket. Barátom sűrűn bólogatott, de azért szörnyen hitetlenül fogadta az egészet.

A napokban telefonon riasztott. — Azonnal gyere — mondta rémülten, — a motorban néha nincs olajnyomás.

A kocsiában aztán megmutatta, hogyha negyedik sebességfokozatban 20 km/óra alá csökkenti a kocsi sebességét, az olajnyomásjelző kis piros lámpa kigyullad, figyelmeztetve, hogy a nyomás az előírt érték alá csökkent. Mít tehettem mást? Megismételttem a váltóhasználatról szóló kiselőadást, különös tekintettel a motorcsapágyak kenésére.

Hogy is szólt annak a régi könyvnek a címe?

„Es lámpást adott kezembe az Úr...”

(bilux)



NYLON ANYAGBÓL készült, felfújható garázst mutattak be Londonban. A „falak” közé egy, a kocsi akkumulátorától táplált villanymotoros kompresszor nyomja a levegőt és ennek segítségével 4 perc alatt állítható fel ez a garázsújdonság



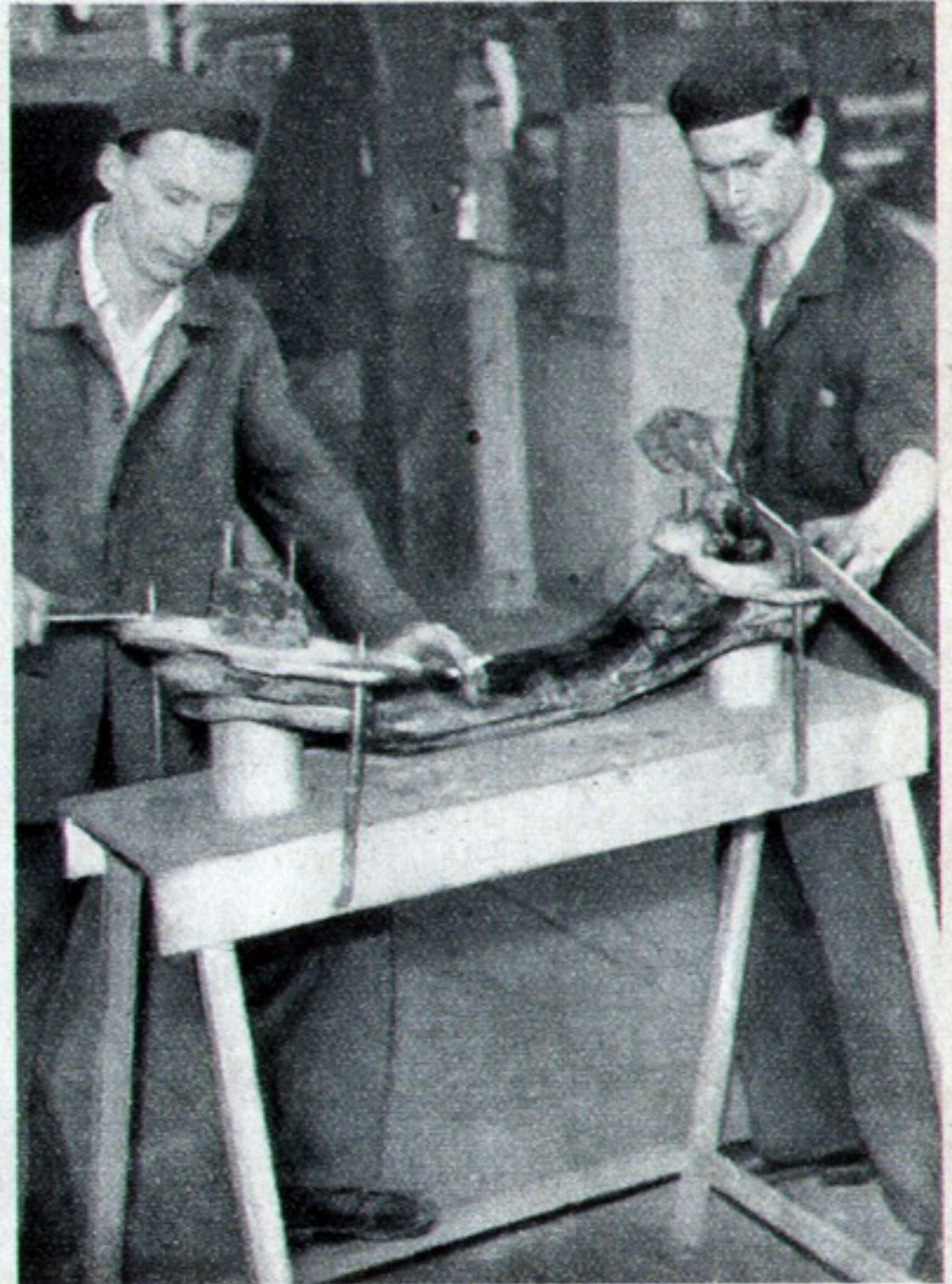
Új készülékek, új módszerek A II. AUTÓJAVÍTÓNÁL

A termelékenység és a technikai színvonal emelése érdekében „Technika Hónapját” szerveztek a II. sz. Autójavító Vállalatnál. Céljük az volt, hogy az üzem összes dolgozóival megismertessék — s az esetleges bővítés szempontjából megbeszéljék — a műszaki intézkedési tervet, újítási heteket rendezzenek, új technológiai eljárásokat vezessenek be a munka megkönnyítésére. A mozgalom eredményére talán a legjellemzőbb, hogy míg az egész elmúlt esztendőben 1 600 000 Ft évi megtakarítást eredményező újítás volt a vállalatnál, addig csak a Technika Hónapja alatt 1 191 788 forint értékű újítást nyújtottak be.

A II. Javító valóban példamutató kezdeményezését a XIII. kerületi pártbizottság bevezetésre ajánlotta a kerület összes üzemének. Képeinken a II. Autójavítónál most megvalósított újításokból mutatunk be néhányat.

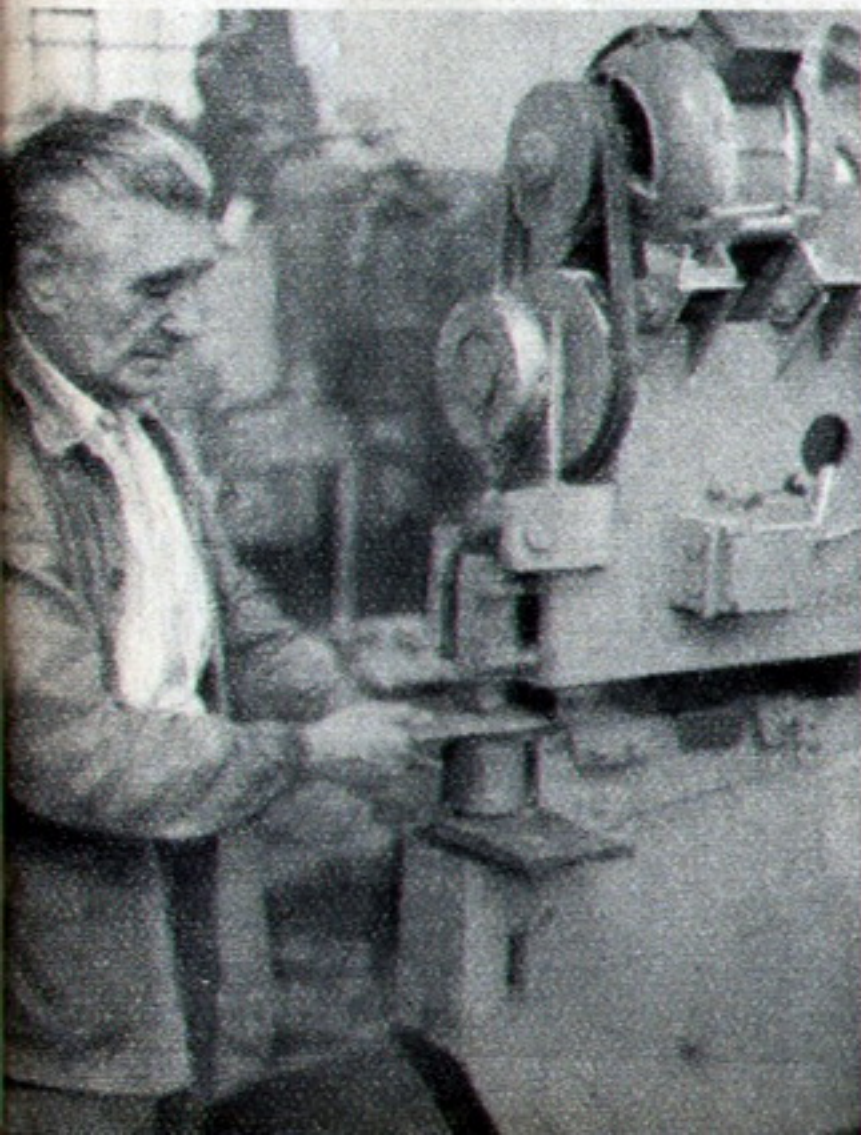


A javításra kerülő karosszérialemezekről eddig benzinlámpával égették le a festéket, ami balesetveszélyessége mellett még rongálja is — átégette, illetve deformálta — a lemezt. Szentaskó Antal, a KPM Autófenntartó Ipari Tröszt igazgatójának javaslatára nátronlúgos festékmáratási eljárást vezettek be. Az eljárás lényege a következő: víz és nátriumhidroxid (NaOH) 7—8%-os oldatát 70—90 C°-ra hevítik, s az alkatrészt 10—15 percig hagyják ázni az oldatban. Ezután langyos vízzel és mosókefével tisztára mossák a felületet (kefére azért van szükség, mert a kittreteg csak felpuhul a fürdőben, de nem jön le a felületről). Az oldat 300 óráig „működőképes”, a lerakódott festékmennyiséget — mivel a lúgtartalmat lekötli — természetesen gyakran el kell távolítani. A nátronlúggal való máratás anyag- és időmegtakarítást jelent (a kromofágózashoz viszonyítva 80%-os m²-ként). A kezelés előtt a felület zsírtalanítása is szükségtelen. Az áztatókádhoz viszont megfelelő kiemelő berendezésről kell gondoskodni a maró hatású lúg miatt

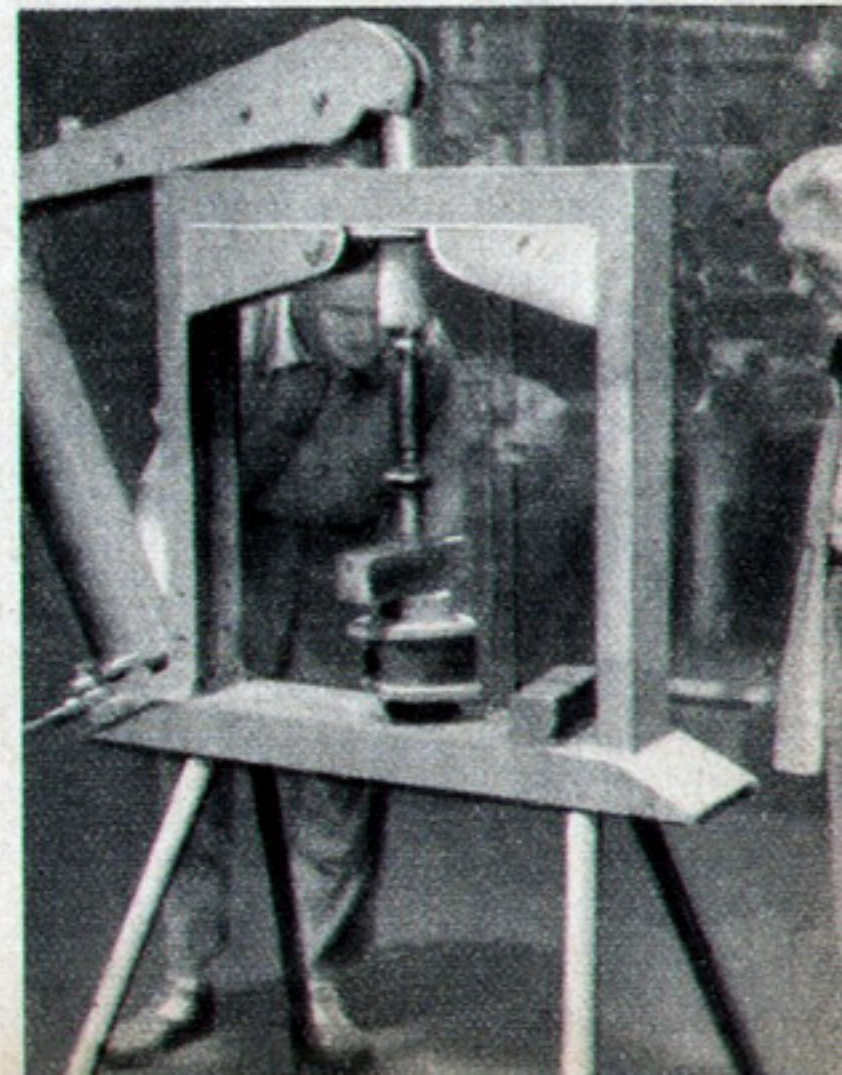


A vállalat újítási feladattervének egyik pontja a Moszkvics gépkocsi első hídjának mérthelyes egyengetését tűzte ki célul. A feladatot sikeresen oldották meg Kele Ferenc és Pinke Béla csoportvezetők. A készülék alaplapja két egyengető oszlopot tart, amelyek a híd felfüggesztési helyeinek megtámasztására szolgálnak. Az elcsavarodott mellsőhidat feszítő kengyelek húzzák vissza eredeti állapotára. Több mint 45 000 forint évi megtakarítást eredményez ez az újítás az Autójavítónak. A vállalat főtechnológusának javaslatára a készüléket még oly módon egészítik ki, hogy az alsó trapézkarokat felerősítő csavarok helye is pontosan bemérhető legyen

Ez a készülék ugyancsak Hangay Gyula újítása. Perselyek, csapszegek, csapok szerelésénél eddig kézisajtót használtak, amely jelentős fizikai erőt követelt, s nagy terheléseknél a szerszám el is törhetett. A képen látható pneumatikus berendezés 2 tonna nyomást is képes kifejteni. Alkalmazásával könnyebb, gyorsabb és veszélytelenebb a szerelők munkája



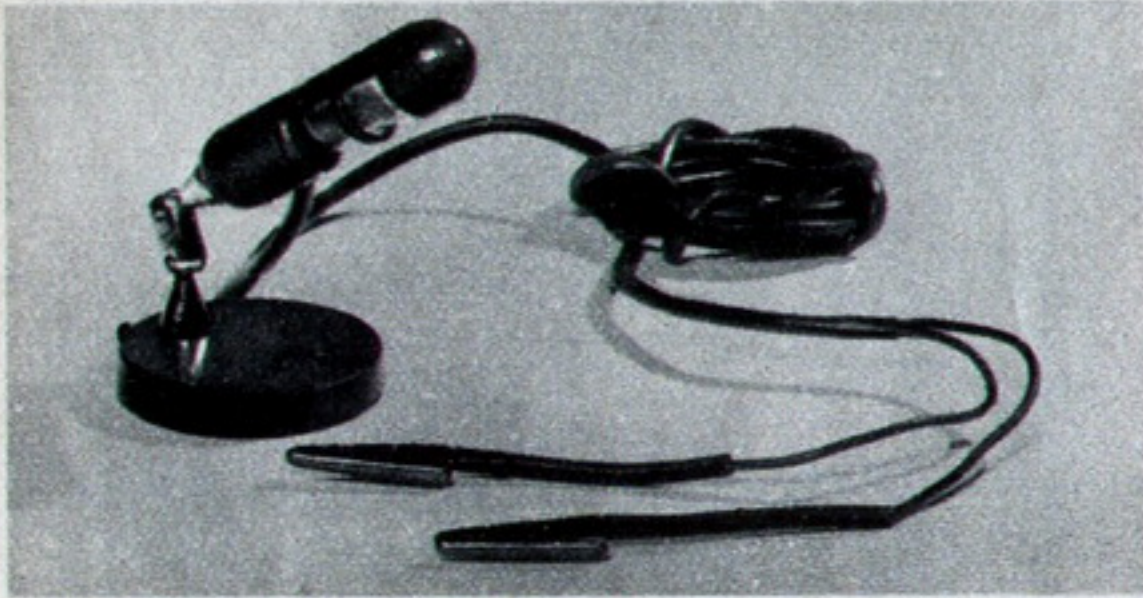
Az általában használatos, kisteljesítményű lemezvágó olló helyett tervezte ezt a rezgő-ollót Hangay Gyula, a technológiai osztály energetikusa. A lyukasztótűskével és vágólappal ellátott készülékkel a lemez sorja nélkül szabható pontos méretre. A fizikai munka s a balesetveszély csökkentésén kívül nagy előnye még, hogy a kiszabott lemez egyengető utómunkát nem igényel, a hulladék sokkal kevesebb (anyagtakarékoság!), s a lehető legkisebb és különböző alakú formákat lehet vele képezni. Az olló használata egyszerű: kevesebb szakértelmet igényel, mint a karos vagy parabolakéses olló. Az újítás valutáris megtakarítást is jelent a népgazdaságnak, ugyanis ilyen készüléket csak külföldről lehetne beszerezni





AUTÓSOKNAK

A KPM Autófenntartó Ipari Tröszt szervezésében az Autóklub és a Csepel Nagykereskedelmi Vállalat támogatásával a Balatoni Műszaki Segélyszolgálat, amely az elmúlt szezont is igen sok segítséget nyújtott az autósoknak — hétfélig ügyeletét most már a szombat déli órákban megkezdi. Az idén egyébként már nemcsak az autósoknak, hanem a műszaki segítségre szoruló motorosoknak is rendelkezésére áll a szolgálat, amelynek sárga jelzésű kocsijait, illetve szerelősátraikat kiegészítették motoros felszerelésekkel is. A szolgálat jelenlegi állomáshelyei: Velence: Lidó cukrászda — Székesfehérvár: benzinkút — Polgárdi: erdei tisztás — Siófokon a sportpálya közelében. A hétfélig szolgálat a szezont során a vasárnap esti órákig áll az autósok és motorosok rendelkezésére.



Polux nevet adta az Általános Műszer- és Kíséggyártó Ktsz a legújabb készítményének. Ez a valóban kisméretű szerelőlámpa nagy segítséget nyújt az esti vagy éjszakai autóvezetés közben jelentkező műszaki hiba elhárításánál, esetleg a kerékcserénél. Ugyanis ezt a minden irányba állítható és irányítható sugarú, mágnesaljú lámpát a kocsit bármely fémrészéhez lehet „tapasztani”. További előnye, hogy nem kell hozzá dugaszoló aljzat, mert „krokodilcsipeszeivel” közvetlenül az akkumulátorra, illetve a vezetékre kapcsolható. A Polux szerelőlámpa ára 100 forint alatt lesz.

Hasonlóan hasznosnak tűnik a Ktsz másik autós cikke, a Camping kis garnitúra. Ez a mindössze 5 kilónyi lapos doboz két ötletesen összecukott tábori széket foglal magában. Szétnyitott állapotban kétszemélyes étkező asztallá alakul a doboz, amelyből máris nagyobb tételt exportál a Ktsz. Előzetes számítás szerint a Camping kis garnitúra mintegy 280 forintos áron kerül nálunk forgalomba.

A Skoda gyár megkezdte a Budapesti Ipari Vásáron bemutatott és ott előjegyzett Felicia „hard top” és cabriolet tétős, 53 lóerős, 140 km/ó sebességű típusok szállítását.

Gyakran okoz zavarokat, hogy a gépjárművek kenésére tájékozatlanságból nem a célnak jobban megfelelő olajfajtákat használják az autósok. Nemegyszer tapasztaltuk például, hogy az úgynevezett könnyű Hypoid olaj helyett nehéz Hypoid olajat töltöttek a kiegyenlítőmű házakba, és még gyakoribb talán, amikor MM 60 jelzésű motorolaj helyett MM 90-et használnak.

Most ismét megemlítjük, hogy a nyári időszak alatt az MM 90-es motorolajat elsősorban léghűtéses motorokhoz írják elő. Ezzel kapcsolatosan mindenképp tisztáznunk kell azt az igen elterjedt, helytelen nézetet, amely szerint csak az úgynevezett „vastag”, viszkózus olaj a jó. Ma már az egész világon viszonylag kis viszkozitású olajokat írnak elő a gépjárművekhez, mert az illesztési hézagok csökkenése, a fordulatszámok növekedése ezt követeli meg. Az előírtnál viszkózusabb olaj használata növeli a súrlódást, csökkenti a teljesítményt és jelentős kopásokat idézhet elő.

Tájékoztatásul közöljük, hogy az ÁFOR Kenéstechnikai osztályának ajánlása szerint a nálunk többségben forgalomban levő gépkocsitípusokhoz a mostani nyári időszak alatt milyen motorolajokat célszerű használni.

Arol 2T: DKW Meisterklasse, DKW Sonderklasse, P-70, P-50, Wartburg.

MM 90: BMW, Dodge Weapon, Tatra 57, Tatra 603, Tatraplan, Tatra 87.

MM 60: Chevrolet, Citroën L-11, Fiat 500, Fiat 1100 L, Ford V8, GAZ 67-B, GAZ 69, Hudson 6, Hudson 8, Jeep Mercedes 170, 180, 220, 220 S, 230, Moszkvics 401, 402, 407, Opel Kadet, Kapitán, Olympia, Pobjeda M-20, Renault FK-4, Simca Aronde, Skoda 1100, 1102, 1200, 440, 445, Colonial Felicia, Octavia, Octavia Super, Vauxhall 12, 14, Volga M-21, Volkswagen, Warszawa, ZIM és ZISZ 110.

MDX-60 jelzésű olajat a Mercedes 180 D típusokhoz írják elő.

Egyébként kidolgozták a felsorolásunkban most nem szereplő személy- és tehergépkocsik legnagyobb részéhez is a kenőanyag tájékoztatót. Ezeket eljuttatták az üzemanyag-töltő állomásokhoz is, tehát autósaink olajvásárlás előtt megfelelő tájékoztatást kaphatnak.

Még csupán azt jegyezzük meg, hogy a Hypoid olajok jelzésénél is változás történt, amely szerint a könnyű olaj „Hypoid olaj 90”, míg a nehéz „Hypoid olaj 140” jelzéssel került már forgalomba. A két olajfajta közötti különbség nem a téli és nyári minőségre utal, hanem arra, hogy egyes gépjárművek hypoid-rendszerű hajtóművéhez kisebb, illetve nagyobb viszkozitású olaj szükséges. A Kenéstechnikai osztály ugyancsak táblázatokba foglalta, hová szükséges az egyik, hová a másik fajta.

Csevegjünk a VILLAMOSSÁGRÓL...

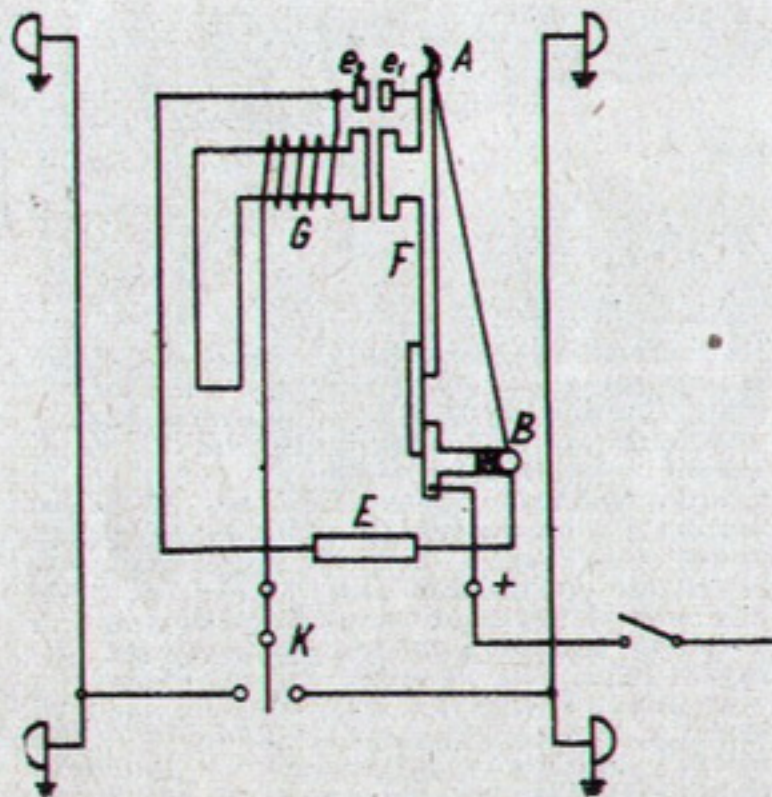
— Örülök, hogy találkozunk. Valaki kért, magyarázzam meg neki a Skoda kocsiján levő villogó irányjelző berendezést. Bevallom, nem ismerem, és téged kérlek, segíts ki — hadd segíthessek.

— Nagyon szívesen. Figyelj ide.

— Minden villanó irányjelző berendezéshez a következő szerkezeti részek tartoznak: a villantó kapcsoló, mint a berendezés önműködő vezérlőszerve, az irányjelző kapcsoló, amely közvetíti a villantó kapcsoló áramlökéseit, és végül a jármű mindegyik oldalán azonos számú villogó lámpák az irányjelzés céljaira.

— Az egész berendezés lelke a villantó kapcsoló. Az áramforrás és az irányjelző kapcsoló közé van iktatva. A figyelemkeltés céljából percenként 90 ± 10 áramlökést ad, tehát ennyiszor villannak a jelzőlámpák. Több villanás céltalan, mert az izzólámpák hőtehetetlensége folytán nincs elég idő arra, hogy az izzószál kihűljön, és a jelzések ezért egybefolynak. Ha kevesebb a percenkénti villanások száma, akkor viszont nem elég feltűnő, és nem veszik észre az irányjelzést.

— A villantó kapcsoló lehet ikerfémmelel vezérelt, villamos törpemotorral hajtott vagy termo-elektromágneses kapcsoló. Általában az utóbbi megoldást használják, mint pl. az



AVF gyár szerkezete vagy a Skoda kocsin található PAL gyártmányú villantó kapcsoló.

— Szerkezeti vázlatát az ábrán látjuk. Nyugalmi állapotban az e_1 — e_2 érintkezők nyitva vannak, mert a hideg, kifeszített A—B hődrót a rugózó F fegyverzetet hátra húzza.

— Ha a K irányjelző kapcsolót valamelyik oldal villogó lámpái felé állítják, akkor áram folyik a +, F, A—B, E, G, K és a villogó lámpákon keresztül. A lámpák még nem égnek, mert az A—B hődrót és annak védő előtétje (E) az áramerősséget nagyon gyengítik.

— A hődrót gyorsan melegszik, megnyúlik és enged a fegyverzet rugóhatásának, mire az érintkezők záródnak.

— Ekkor az áram közvetlen úton folyik: +, F, e_1 , e_2 , G, K a villogó lámpákhoz. A G tekercset átjáró áram mágneshatása a fegyverzetet magához húzza és az érintkezőket zárva tartja. Minthogy ilyenkor az áram a hődrótot elkerüli, az kihűl és összehúzódik. Amint a húzóhatás legyőzi a mágneserőt, hirtelen szétrántja az érintkezőket. A villogó lámpák kialszanak és a folyamat újból kezdődik. Az elektromágnes adja tehát azt a késleltető hatást, ami szükséges, hogy a villanások ne kövessék egymást nagyon sűrűn.

TÖMÖSY M. JENŐ

A „TURBO-NAMI-053” GÁZTURBINÁS SZOVJET AUTÓBUSZ

Lapunk május 1-i számában egy gázturbinás ZIL—127 típusú autóbusz fényképét közöltük azzal a kommentárral, hogy ez a különleges konstrukció már néhány hete járja Moszkva útjait.

Ez volt első híradásunk erről a nagy jelentőségű újdonságról, míg most A. Duskevics és M. Kosszov NAMI tervezőknek a „Za ruljom” című szovjet lapban megjelent tájékoztató cikke alapján ismertetjük a konstrukció néhány érdekességét.

Mint írják, a gázturbina már régóta foglalkoztatja a gépkocsitervezőket. Kitűnő dinamikai tulajdonságok, viszonylagosan kis súly- és térfogat-méretük, többféle üzemanyag felhasználhatósága, a szerkezet egyszerűsége biztosítják mindazokat az előnyöket, amelyek miatt a gázturbinák gépkocsiba építésével feltétlenül érdemes gyakorlatilag is foglalkozni.

A Szovjetunió első gázturbinás autóbuzsát a NAMI és a Lihacsov Autógyár közösen alkotta meg. A gázturbina tervezése, kivitelezése és próbaüzemelte-

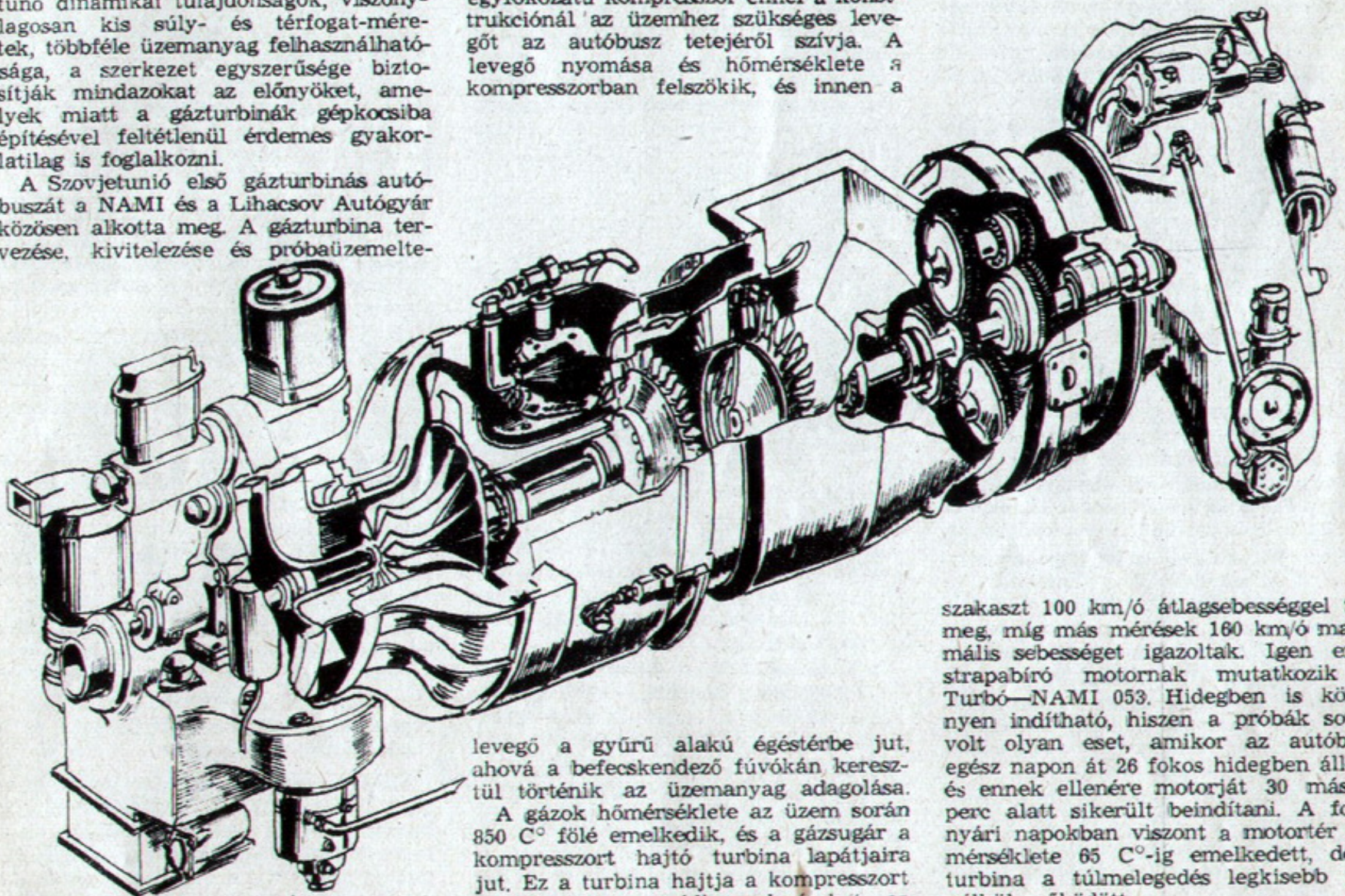
a gázgenerátorból, amely egyben az égésteret és a turbó-kompresszort is jelenti, és a hajtóturbinából, amely közvetlen összeköttetésben áll a sebességváltóművel. Ez a gázgenerátor a repülőgépeknél használatos turbóreakciós motoroktól főként abban különbözik, hogy itt a kiömlő gáz közvetlenül a hajtóturbinára áramlik. A turbókompresszor tehát csakis a hajtóturbinát működtető gáz termelésére szolgál.

A prototípus turbókompresszorának percnkénti fordulatszáma egyébként 23 000, míg a hajtóturbináé 17 000. Az egyfokozatú kompresszor ennél a konstrukciónál az üzemhez szükséges levegőt az autóbusz tetejéről szívja. A levegő nyomása és hőmérséklete a kompresszorban felszökik, és innen a

kozatváltás egy, a műszerfalán levő kis kar segítségével történik.

A gázturbina üzemeltetésénél fontos feltétel az állandó terhelés biztosítása, ellenkező esetben a fordulatszám hirtelen a megengedett fölé nő, ami a szerkezet épségét veszélyeztetné. Ennek elkerülése végett a gázturbinás hajtóműhöz nem alkalmaznak tengelykapcsolót és a sebességváltó szokásos, úgynevezett üres fokozatával sem rendelkezik.

A próbaüzemeltetések során a gázturbinás autóbusz egy 5000 km-es út-



tése a NAMI feladata volt, míg a hozzátartozó különleges hajtóművet az autógyárban készítették.

Az elkészült gázturbina — tekintettel arra, hogy úgynevezett nehéz járművekben szándékoznak ilyen erőforrást alkalmazni — 350 lóerős teljesítményű. Kipróbálásához olyan alvázat választottak a tervezők, amely alkalmas, hogy a kerekeken járó laboratórium feladatát is ellássa, vagyis lehetővé tegye a kutatáshoz szükséges műszerek és más eszközök megfelelő elhelyezését. A ZIL—127-es, 13 tonna össz gördülő súlyú autóbusz megfelelt erre a célra. Eredeti 180 lóerős JAZ—206 típusú motorjának helyére építették be a Turbó—NAMI 053 jelzésű gázturbinát, amely egyébként fele olyan súlyú és méretű, mint az említett motor.

Ez a gázturbina két alapegységből áll:

levegő a gyűrű alakú égésterbe jut, ahová a befecskendező fúvókán keresztül történik az üzemanyag adagolása.

A gázok hőmérséklete az üzem során 850 C° fölé emelkedik, és a gázugár a kompresszort hajtó turbina lapátjaira jut. Ez a turbina hajtja a kompresszort és az összes segédberendezéseket, az üzemanyag- és olajszivattyút, az olajhűtő ventilátorát, a jármű fékszerkezetének légsűrítőjét, a hidraulikus szervokormány olajszivattyúját és még más szerkezeteket.

A gázturbina működését tekintve a következő folyamatról van szó:

A gázugár az első, vagyis a kompresszort meghajtó turbinának adja le energiája egy részét, további részét a második hajtóturbinának. A hajtóturbina nem áll mechanikus összeköttetésben az első turbinával. A meghajtást, a nyomatékot, egy, a fordulatszámát 3000-re csökkentő reduktoron keresztül adja át a sebességváltómű tengelyének. Az itt alkalmazott sebességváltó a hátrameneten kívül két fokozatot biztosít az előrehaladáshoz. Kapcsolása elektro-pneumatikus rendszerű, és a fo-

szakaszt 100 km/ó átlagsebességgel tett meg, míg más mérések 160 km/ó maximális sebességet igazoltak. Igen erős, strapabíró motornak mutatkozik a Turbó—NAMI 053. Hidegben is könnyen indítható, hiszen a próbák során volt olyan eset, amikor az autóbusz egész napon át 26 fokos hidegben állott, és ennek ellenére motorját 30 másodperc alatt sikerült beindítani. A forró nyári napokban viszont a motortér hőmérséklete 65 C°-ig emelkedett, de a turbina a túlmelegedés legkisebb jele nélkül működött.

Különböző üzemanyagokkal is folytattak vizsgálatokat, többek között diesel-olajjal, benzinnel is, de általában petróleummal. A motor minden esetben folyamatosan és füstmentesen dolgozott.

Más mérések pedig bebizonyították, — bár gyakran támadják a gázturbinát zajossága miatt —, hogy a NAMI-nál tervezett gázturbina nem zajosabb, mint a szokásos diesel-motor.

Mi törekszünk arra — írják tanulmányukban a tervezők —, hogy a gázturbinát egy olcsó, hosszú életű és igen gazdaságos motorra fejlesszük. És minden remény megvan arra, hogy a közeli években megjelennek nálunk gázturbinával a nagy férőhelyű, távolsági autóbuzsok, a nagy teherbírású teherautók, majd ezt követően az ugyancsak gázturbinás személygépkocsik.

A REGENERÁLANDÓ FÁRADTOLAJOK

gyűjtésének jelentősége

Kenéstechnikai szempontból használtnak tekintjük azt a kenőolajat, amely az üzemeltetés folytán elszennyeződik. A fáradtolajban a következő szennyező anyagok lehetnek jelen: szénhidrogén gázok, tüzelőanyagok (benzin, gázolaj), víz, aszfalt, gyanta, korom, koks, fémrészecskék, úti és szállópor stb.

Az olajban levő szennyeződések (korom, koks, aszfalt, fémrészecskék, gyanta stb.) részben üzem közben égés és kopás, valamint az olaj kémiai elváltozása folytán keletkeznek, részben egyéb módon (átfűvés, tökéletlen szűrés stb.) kívülről, idegen anyagként kerülnek a kenőolajba (víz, por, tüzelőanyag stb.). A szennyezés mennyisége aránylag kevés, nagysága nem haladja meg a 10%-ot. A használt olaj főtömege kémiailag változatlan anyagokból áll.

Ezt az elhasznált, szennyezett kenőolajat a további biztonságos (kopás- és korróziómentes) üzemeltetési állapot fenntartása érdekében — a fáradás mértéke szerint — a kenési rendszerből el kell távolítani (olajcserénél leengedni).

Ha a fent említett, aránylag kis mennyiségű szennyeződést a használt-, illetve fáradtolajból eltávolítjuk, tisztított, illetve regenerált olajat nyerünk, amely a regenerálás mértéke szerint *egyenértékű lehet a friss olajjal is.*

Gyakorlati tapasztalatok igazolják, hogy a regenerálás jellege, az eljárás technológiája, valamint a regenerátumok minősége az alábbiaktól függ:

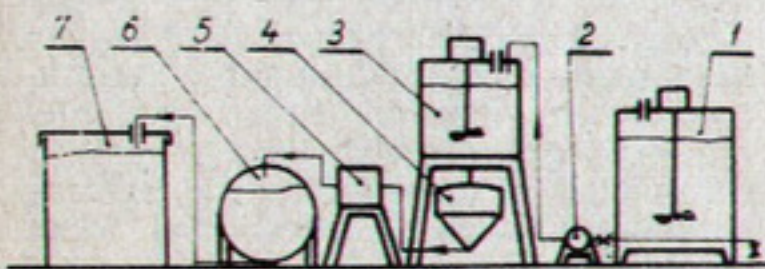
a) a fáradtolaj típusától (MM vagy DAX motorolaj);

b) a szennyeződések mennyiségétől és minőségétől (pl. víz, emulziót képző anyagok stb.);

c) a fáradtolajok gyűjtésének, illetőleg tárolásának módjától.

A regenerálás feladata az olaj tisztítása, a friss olajjal közel egyenértékű

Korszerű olajregenerálás folyamatának vázlat: 1. Fáradtolaj ülepítő — 2. Olajszivattyú — 3. Keverő-tartály — 4. Kezelő-tartály — 5. Présszűrő — 6. Tároló-tartály — 7. Regenerált-olaj gyűjtő



olaj előállítására. Nem közömbös, hogy a kenési rendszerből leengedett — meghatározott szennyezettségi fokú — fáradtolaj a helytelen gyűjtés és tárolás során még milyen idegen anyagokkal piszkolódik.

Sajnos, a használt-, illetőleg fáradtolaj gyűjtésével és tárolásával foglalkozók — mivel a regenerálási technológiáról keveset tudnak — nem is gondolják, hogy milyen hibát követnek el, ha pl. különböző minőségű olajokat összeöntenek vagy különféle szennyező anyagokat kevernek az olajhoz.

Vizsgáljuk meg röviden, hogy a helytelen gyűjtés és tárolás következtében melyek a leggyakoribb hibák, és milyen ésszerű szabályokat kell betartani, amelyek befolyásolják a regenerált olaj minőségét.

1. A legfontosabb az olajok minőség szerinti elkülönítése. Külön gyűjtendők az MM és DAX motorolajok, a sebességváltóolajok, gépolajok, valamint egyéb regenerálható olajfajták.

2. Azonos olajminőségben belül külön kell tárolni a különböző viszkozitású — téli, nyári és átmeneti jellegű — olajokat. (Pl. MM—40 típusú téli és MM—90-es nyári olajfajták.)

3. A fáradtolajokat — annak ellenére, hogy különösen hangzik — az olajcserénél tiszta edénybe engedjük le és ugyancsak tiszta hordókban tároljuk.

4. A tárolás során tilos a regenerálásra összegyűjtött fáradtolajokhoz szennyező anyagokat hozzáadni. (Pl. víz, gépszír, petróleum stb.)

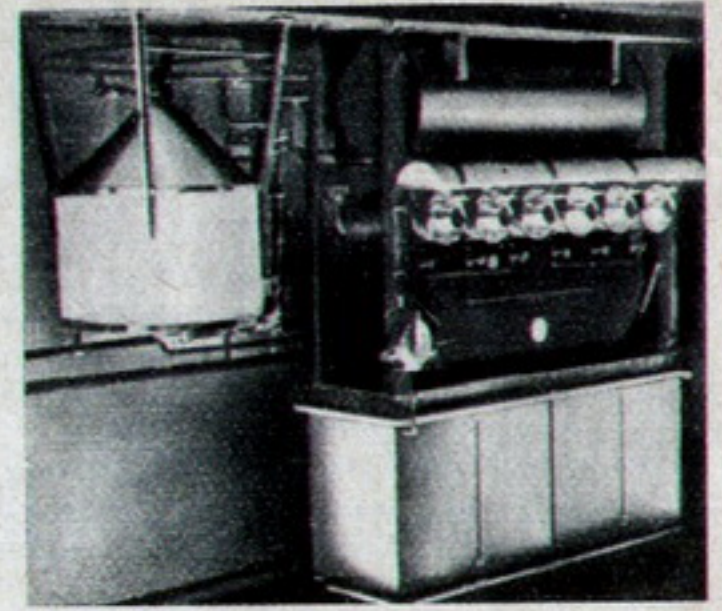
Az olajkezelők itt követik el a legnagyobb hibát. Arra gondolva, hogy az olaj úgyszólván regenerálásra kerül, a legtöbb esetben a legkülönbözőbb anyagokat keverik az összegyűjtött fáradtolajhoz, annak ellenére, hogy ezt legtöbb vállalatnál az ide vonatkozó rendelkezések tiltják.

A tapasztalat szerint az alábbi szennyező anyagok találhatók a fáradtolajokban:

a) Alkatrésztisztításnál használt szennyezett gázolaj, orsóolaj, petróleum stb.

b) Fagyálló hűtőfolyadék, fékolaj, különféle nem ásványolaj eredetű termékek (pl. glicerin, ricinus stb.).

c) Különböző típusú használt kenőzsírok: nátronszappan-zsír (kerékagy), mészbázisú vízszivattyúzsír, kolloidgrafitos zsír (lemezrugók kenése), autódinamózsír stb.



Oltisz rendszerű melegsűrűs eljárással működő berendezés

d) Víz, desztillált víz, akkumulátor elektrolit stb.

e) Szemét (por, piszok stb.), rongy és egyéb anyagok.

Ha megvizsgáljuk a helytelen gyűjtés és tárolás következtében a fáradtolajok „mesterséges”, külső szennyezéseinek hatását, a következő megállapítások tehetők:

1. Nem tartható be az átlagminőségre beállított regenerálási technológia, különösen folyamatos üzemű centralizált rendszerrel (pl. a csepeli kénsavas regenerálás).

2. Állandó regenerálási technológia esetén a regenerátum minősége a használtolaj szennyezés függvénye lesz. Példa az Autóbuszüzem melegsűrűs regenerálási technológiája.

3. Egyes szennyező anyagok (pl. víz, gépszír) megnehezítik és esetenként lehetetlenné teszik a regenerálás műveletét.

4. A regenerálás költségei — anyag (kénsav, derítőföld, mészhidrátt) és energia (villany, gőz) fogyasztása, a ráfordított munkaidő (desztillálás, derítőföldes kezelés, olajmelegítés stb.) — megnövekednek.

5. Bizonyos szennyezési fokon túl a regenerálás már nem gazdaságos és a regenerátum minősége sem kielégítő.

Mint ismeretes, a regenerálási technológia alkalmazása, a regenerált olajok használata csak akkor gazdaságos, ha a regenerálás költsége a friss olaj előállítási költsége alatt van. A regenerálás gazdaságossága tehát megköveteli a költségtényezők csökkentését, és ez összefügg a regenerálási technológia első műveletével, az olajgyűjtéssel.

A szakszerű olajgyűjtés fő feladata a használtolaj előírás szerinti kezelése. A fáradtolaját nem tekinthetjük az üzemeltetési folyamat értéktelen termékének, mivel alapanyaga a regenerált olajnak, amely a friss olajjal egyenértékű kezelést követel meg.

Mindezeket összefoglalva megállapítható, hogy a használtolajok gyűjtésénél és tárolásánál az eddigieknél sokkal nagyobb szakértelemmel és gondval kell eljárni, mivel a regenerátum mennyisége és minősége szoros összefüggésben van a gyűjtéssel, illetőleg a tárolással.

Gulyás László

az ATUKI tudományos munkatársa

Mi az a forgatónyomaték?

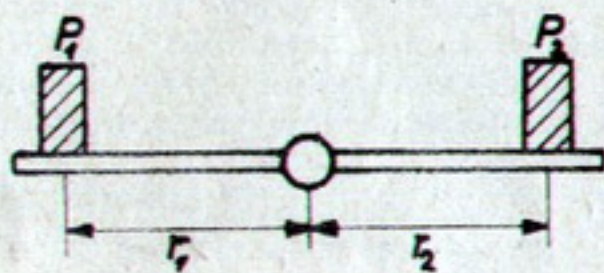
A motort jellemző adatok között mindig szerepel a maximális forgatónyomaték értéke. Sokan figyelemre sem méltatják, holott nagyon fontos adat. Vizsgáljuk meg — igazolásképpen — mit jelent ez a szó: forgatónyomaték, és miért lényeges a motor szempontjából.

Ha megelégednénk azzal a válasszal, amit a lexikon ad a kérdésre, ilyen szűkszavú mondattal kellene beérnünk: „Erő szorozva a karjával, nyomatékot ad. A nyomaték technikai dimenziója a méterkilogramm (mkg).”

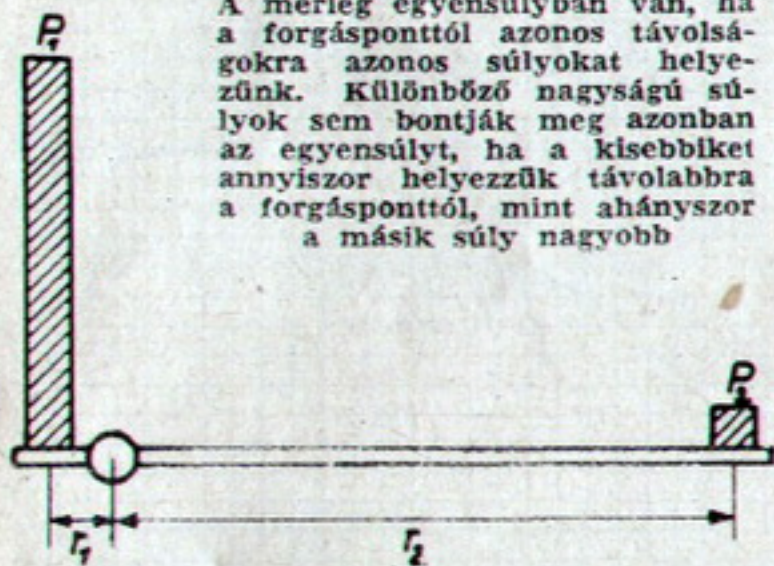
Fejtsük ki kissé bővebben ezt a választ.

Klasszikus fizikai tétel, hogy minden mozgás csak erő hatására jöhet létre. Egy tárgy felemelésekor a nehézségi erőt kell legyőznünk, egy rugó széthúzásakor vagy összenyomásakor a rugóerővel kell szembeszállnunk. Mindkét esetben erőkifejtés szükséges, méghozzá olyan erő kifejtése, amelynek iránya mindvégig megegyezik az elmozdulás irányával.

Másképpen is kifejtethetünk azonban erőt. Gondoljunk pl. arra, amikor indítóforgattyúval (kurbli) kell megindítanunk a motort. A motor forgatása közben az általunk kifejtett erő iránya



A mérleg egyensúlyban van, ha a forgásponttól azonos távolságokra azonos súlyokat helyezünk. Különböző nagyságú súlyok sem bontják meg azonban az egyensúlyt, ha a kisebbiket annyszor helyezzük távolabbra a forgásponttól, mint ahányszor a másik súly nagyobb.



mindig csak pillanatnyilag egyezik meg az elmozdulás irányával. Az erőhatás iránya merőleges a forgattyú által leírt kör sugarára, amely sugár az úgynevezett „karja” az erőnek. Úgy is mondják, hogy az erő ezen a karon fejti ki a hatását, ezen a karon hat. A lexikonban található meghatározás értelmében tehát most nyomaték jött létre, amelynek nagyságát — a mechanikában használatos jelölésekkel — a következőképpen számíthatjuk ki:

$$M = P \cdot r \quad (\text{mkg})$$

amely összefüggésben a P jelenti az erőt kg-ban, r az erő karját méterben, M pedig maga a nyomaték.

A nyomatékot tehát két tényező, egy erőt és egy hosszúságot jelölő mennyiség szorzataként állítjuk elő. Ebből érdekes következtetéseket vonhatunk le.

Elsősorban az következik ebből, hogy a nyomaték nagyságát az egyik tényező önmagában nem határozza meg. Legyen például egy 10 000 kg-os erőnk. Ha ez csak 1 cm-es karon hat, a keletkező nyomaték csakúgy 100 mkg lesz, mintha egy 10 kg-os erő 10 m-es karon fejtette volna ki hatását. A számpélda segítségével már könnyen adódik a második következtetés. Ha különböző erőket egyensúlyba akarunk hozni, nem kell mást tennünk, mint egy kétkarú (vagy egykarú) emelőn a forgásponttól különböző távolságban — és megfelelő irányban — működtetnünk az erőket. A távolságokat úgy kell megválasztanunk, hogy az erők és a hozzájuk tartozó távolságok szorzata — tehát a két nyomaték! — egymással egyenlő legyen. A két egyenlő nagyságú, de ellenkező irányú nyomaték kiegyenlíti egymást.

VIZSGÁLJUK MEG MOTOROS VONATKOZÁSBAN a kérdést, hiszen bennünket tulajdonképpen ez érdekel. Elemezzük ezért forgó rendszer esetében a nyomaték fogalmát.

Harmadik ábránkon egy motor vázlatos rajza látható. A motor tengelyére lánckereket szerelünk. A motor a láncra keresztül forgat valamit (pl. egy motorkerékpár hátsó kerekét), ez azonban vizsgálatunk szempontjából érdektelen. Képzeld el, hogy a láncot egy helyen megszakítjuk és beiktatunk egy rugós erőmérőt. Megindítjuk a motort és figyeljük, hogy az erőmérő mekkora erőt jelez, vagyis a lánckerék mekkora erővel húzza a láncot. Ennek az erőnek ismeretében a motor által kifejtett nyomaték meghatározása már rendkívül egyszerű: össze kell szoroznunk a lánckerék sugarának hosszát az erőmérőn leolvasott értékkel.

Végeredményben azonban mit jelent az, hogy a motor nyomatékot képes kifejteni, hogy a motornak forgatónyomatéka van?

A fizika azt tanítja, hogy a munka mennyiségét úgy kapjuk meg, ha az erő értékét megszorozzuk annak az útnak a hosszával, amelyen az erő kifejtette a hatását. A munka jelzésére ezek szerint egy erő-hosszúság szorzat szolgál — és ugyancsak egy ilyen szorzat jelzi a nyomatékot is. Ez a körülmény arra enged következtetni, hogy **munka és nyomaték** tulajdonképpen azonos fogalmak, s bár megjelenési formájuk látszatra más, lényegük megegyezik.

Ezt az egyezést egyelőre csak feltételeztük. Helyezzük most el kísérleti motorunkat egy torony tetején. Igen hosszú láncot vegyünk, amely egészen a földre ér, ahol egy súlyt erősítünk a végére. Indítsuk meg a motort. A súly emelkedni kezd, méghozzá a motor fordulatszámának megfelelő sebességgel. Maradjunk az emelkedés tényénél, azaz egyelőre ne vegyük figyelembe az emelkedés sebességét. Ez a tény azt jelenti, hogy a motor forgatónyomatéka legyőzte a nehézségi erőt, munkát végzett ezzel az erővel szemben. Munka és nyomaték tehát valóban azonos fogalmak: a motor forgatónyomatéka alkalmas

munkavégzésre, a forgatónyomaték munkavégző képességet jelent. (Energia!)

Nem közömbös azonban, hogy motorunk milyen sebességgel emeli a súlyt, noha az emelés sebessége nem változtat az elvégzett munka nagyságán. Ha kikötjük, hogy a súlyt egy bizonyos magasságra kell felemelni, az elvégzett munka mennyisége azonos marad, bármilyen gyorsan éri is el a súly a kijelölt magasságot. Nem marad azonban azonos a motor egy másik, mindenki által jól ismert jellemzője: a **teljesítmény**.

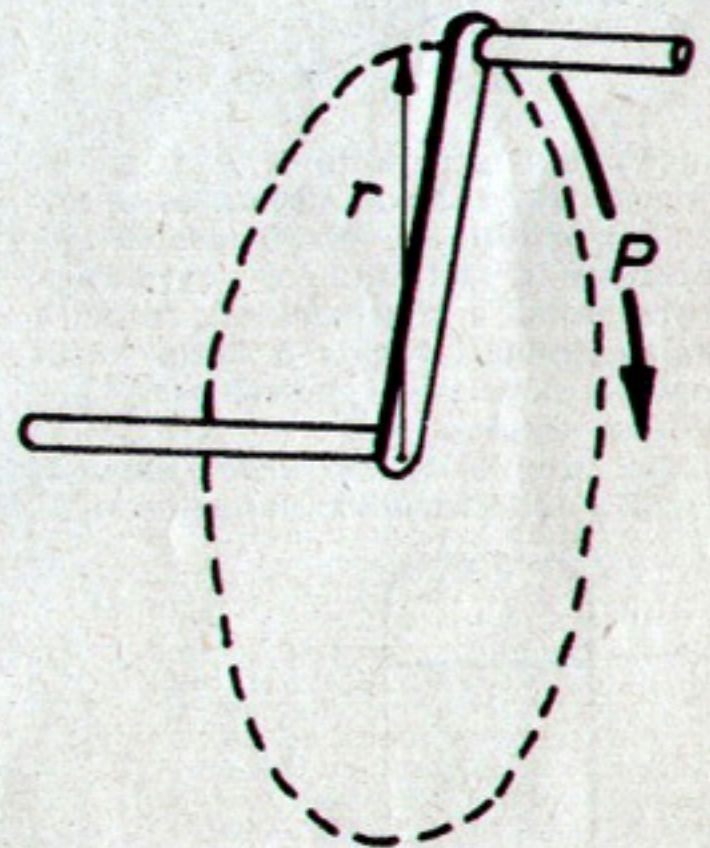
A **TELJESÍTMÉNY** mint mechanikai fogalom meghatározása így hangzik: **időegység alatt elvégzett munka**. Nem mindegy tehát, hogy ugyanaz a munkamennyiség 1 óra vagy 1 perc alatt kerül elvégzésre; ez utóbbi esetben a teljesítmény 60-szorosa az előbbinek.

Vizsgáljuk meg most ebből az új szemszögből kísérleti motorunkat, és próbáljuk meghatározni — persze csak általánosságban — a motor teljesítményét.

Miként már korábban megállapítottuk, a súly emelésének sebessége a motor fordulatszámától függ. A motor egy fordulata alatt a súly éppen annyit emelkedik, amennyi a lánckerék kerülete. Ha a lánckerék (vagyis a motor) egy másodperc alatt egyet fordul, a súly emelésének teljesítménye:

$$N = P \cdot 2r\pi \quad (\text{mkg/mp})$$

ahol N a teljesítmény, P a lánchúzóereje (a súly nagysága) és r a lánckerék sugara.



A forgattyú markolata körben forog, az erőhatás a kör alakú pályán működik (mindig érintőleges irányban). A forgatónyomaték: erő szorozva a forgattyú sugarával

A motor fordulatszámának jellemzésére vezessük be a **szögsebesség** fogalmát, amely azt mutatja, hogy mekkora egy tengely szögelfordulása egy másodperc alatt. Egy teljes körfordulásnak (360°) 2π radián felel meg (a kör kerü-

léfének kiszámításánál is ezt használjuk fel), tehát az előbbi összefüggésünket a következő alakban is felírhatjuk:

$$N = P \cdot r \cdot \omega \quad (\text{mkg/mp})$$

ahol ω a szögsebességet jelöli.

Ha jobban szemügyre vesszük a képletet, a szorzat első két tényezőjét rendkívül ismerősnek találjuk. A láncban ébredő erő szorozva a lánckerék sugarával — hiszen ez nem más, mint a motor által kifejtett forgatónyomaték, amit már előzőleg meghatároztunk. Ennek a két tényezőnek a helyére a nyomaték jelzését (M) is beírhatjuk, s ezért a továbbiakban ezt a jelölést használjuk.

A **mkg/mp** azonban igen kicsiny teljesítmény. A műszaki gyakorlatban ezért ennek a teljesítménynek a 75-szörösét tekintik a teljesítmény egységének és **lóerőnek** nevezik. Egy lóerő (LE) tehát másodpercenként 75 mkg munka elvégzését jelenti. Teljesítményképletünk most már így alakul:

$$N = \frac{M \cdot \omega}{75} \quad (\text{LE})$$

A motoroknak azonban nem a másodpercenkénti szögsebességét, hanem a percenkénti fordulatszámát szokták megadni. A szögsebesség és a fordulatszám között könnyű megtalálni az összefüggést, ha meggondoljuk, hogy minél nagyobb a fordulatszám, nyilván annál nagyobb a szögsebesség is. És mivel egy percben 60 másodperc van, tehát

$$\omega = \frac{2 \pi \cdot n}{60}$$

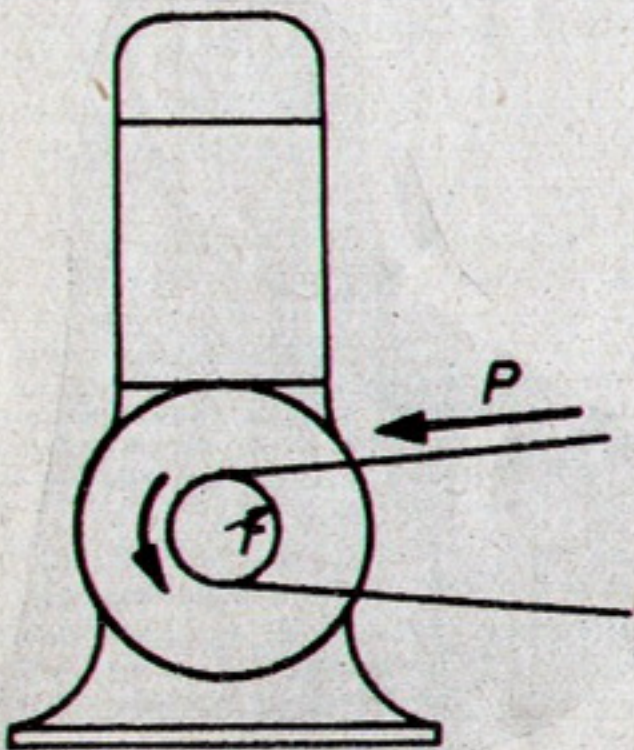
ahol n a fordulatszám, amelyet ebbe az összefüggésbe f/p -ben kell beírunk.

Szögsebesség helyett tehát már fordulatszámmal számolhatunk, s az állandó számérték összevonásával a következő, általánosan használt összefüggést írhatjuk fel:

$$N = \frac{M \cdot n}{716,2} \quad (\text{LE})$$

Kapcsolatot teremtettünk tehát a forgatónyomaték, a fordulatszám és a teljesítmény között. Az összefüggésből látható, hogy a teljesítmény egyenesen arányos mind a nyomatékkal, mind a fordulatszámmal, vagyis a kettő közül bármelyik növelése a teljesítmény növekedését eredményezi.

Sokkal szemléletesebb képet kapunk, ha nem a teljesítményt, hanem a nyo-



matékokat számítjuk ki a másik két tényező segítségével. Képletünk akkor így alakul:

$$M = 716,2 \frac{N}{n} \quad (\text{mkg})$$

Ebbe a képletbe a teljesítményt lóerőben, a fordulatszámot f/p -ben kell behelyettesítenünk, hogy a nyomatékok mkg -ban kapjuk meg.

Ez az összefüggés igen érdekes dologra hívja fel a figyelmet. Azt eddig is tudtuk, hogy minél nagyobb a teljesítmény, annál nagyobb a nyomaték is. (Ez nyilvánvaló, hiszen a teljesítmény a nyomatéktól függ.) Viszont minél **nagyobb** a fordulatszám, annál **kisebb** a nyomaték — természetesen **változatlan** teljesítmény mellett. S ez az, ami talán meglepő az első pillanatban.

Három tényezőnk kapcsolatának tisztázása, s e kissé hosszú, de szükséges bevezető után, végre rátérhetünk az első bekezdésben felvetett kérdésre. Az elmondottak alapján a válasz már rendkívül egyszerű.

BELSŐÉGÉSŰ MOTOROKNÁL a teljesítmény és a fordulatszám között általában nem lineáris a kapcsolat. Ez azt jelenti, hogy például kétszeres fordulatszámhoz nem kétszeres, hanem attól eltérő teljesítményérték tartozik. Ez a körülmény természetesen a motor forgatónyomatékának változását is befolyásolja, hiszen a nyomaték a teljesítmény és a fordulatszám viszonyától függ.

Negyedik ábránk egy belsőégésű motor teljesítmény- és nyomaték-ábráját mutatja a fordulatszám függvényében. Figyeljük meg, hogyan változik a forgatónyomaték, ha növekszik a

A 37 LE-s Wartburg-motor teljesítmény- és nyomatékdiagramja. A maximális nyomaték nem ott jelentkezik, ahol a teljesítmény maximális. A maximális nyomaték és a maximális teljesítmény-nél fellépő nyomaték viszonyát (hányadosát) nevezik a motor nyomatékugalmasságának. (Ábránkon a motor fajlagos üzemanyagfogyasztásának görbéje is szerepel, amely azt mutatja meg, hogy — a fordulatszám függvényében — lóerőnként és óránként hány gramm tüzelőanyagot fogyaszt a motor)

Kísérleti motorunk forgatónyomatékát is a forgattyúéhoz hasonlóan kell kiszámítanunk. A láncban ébredő erő: P , a lánckerék sugara: r , tehát a nyomaték: $M = P \cdot r$

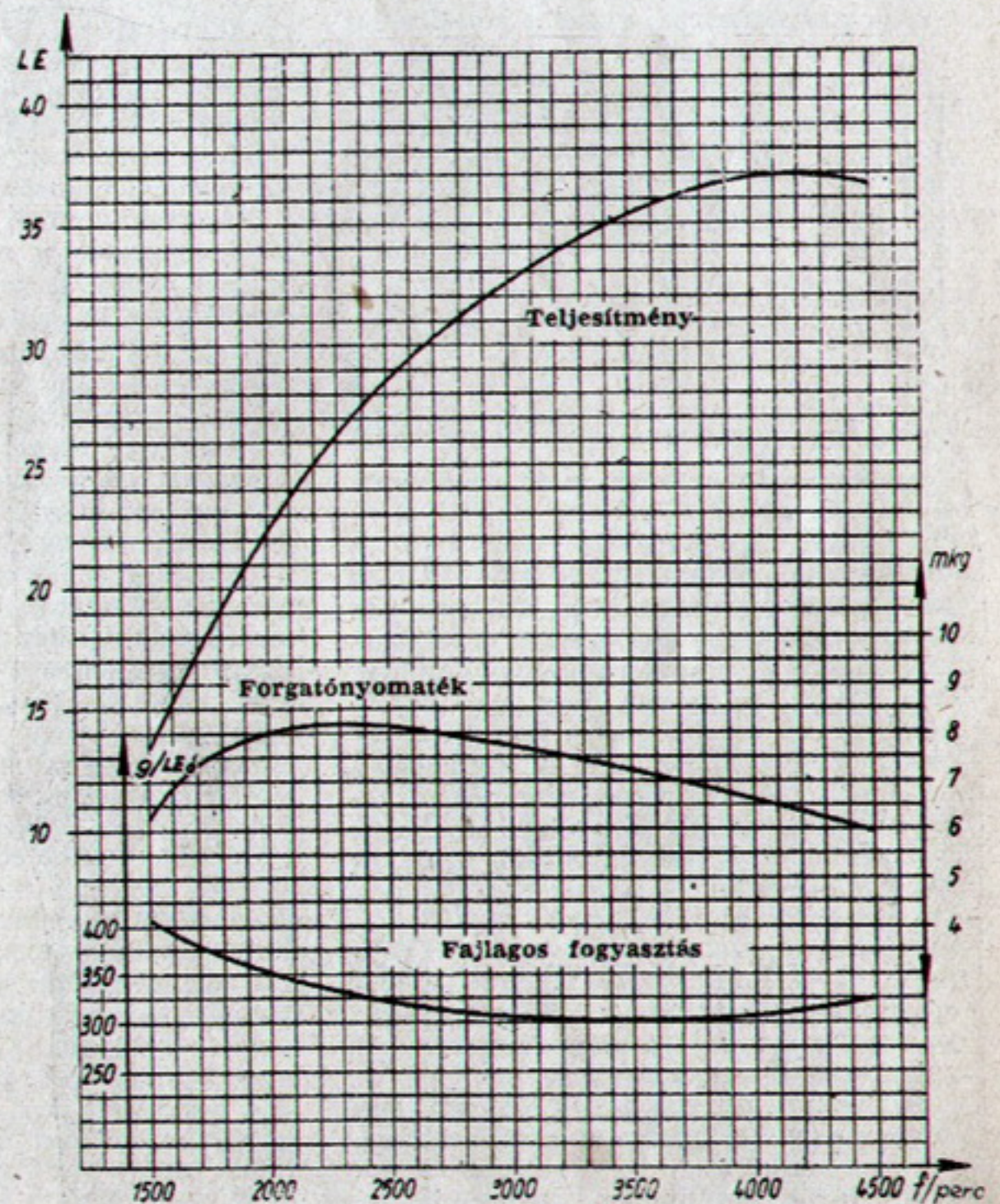
motor fordulatszáma. Kezdetben a teljesítmény és a fordulatszám között olyan a kapcsolat, hogy a teljesítmény rohamosabban emelkedik, mint a fordulatszám: bizonyos mérvű fordulatszám-emelkedésnél a teljesítményemelkedés nem ugyanannyiszoros, hanem annál nagyobb. Ennek következtében ezen a szakaszon a forgatónyomaték növekvő tendenciát mutat, ami érthető, mivel az N/n tört számlálója gyorsabban növekszik, mint a nevezője. Ezután megfordul a helyzet. Most már a fordulatszám növekszik rohamosabban, a fordulatszám-emelkedés mértékénél a teljesítményemelkedés mértéke kisebb. A nyomaték ebben a szakaszban — az előbbi megfontolás alapján — csökken.

A motor forgatónyomatéka tehát ott maximális, ahol a teljesítmény — a fordulatszám függvényében — a viszonylag növekvő szakaszból a viszonylag csökkenő szakaszba kerül. Általában (főleg széria motoroknál) ez a hely a maximális fordulatszám felének környezetében van.

A maximális forgatónyomaték határozza meg — természetesen áttételekkel növelve — a maximális vonóerőt, amely a járművet mozgathatja. A motor adatainak tanulmányozásánál tehát érdemes figyelmet szentelni neki.

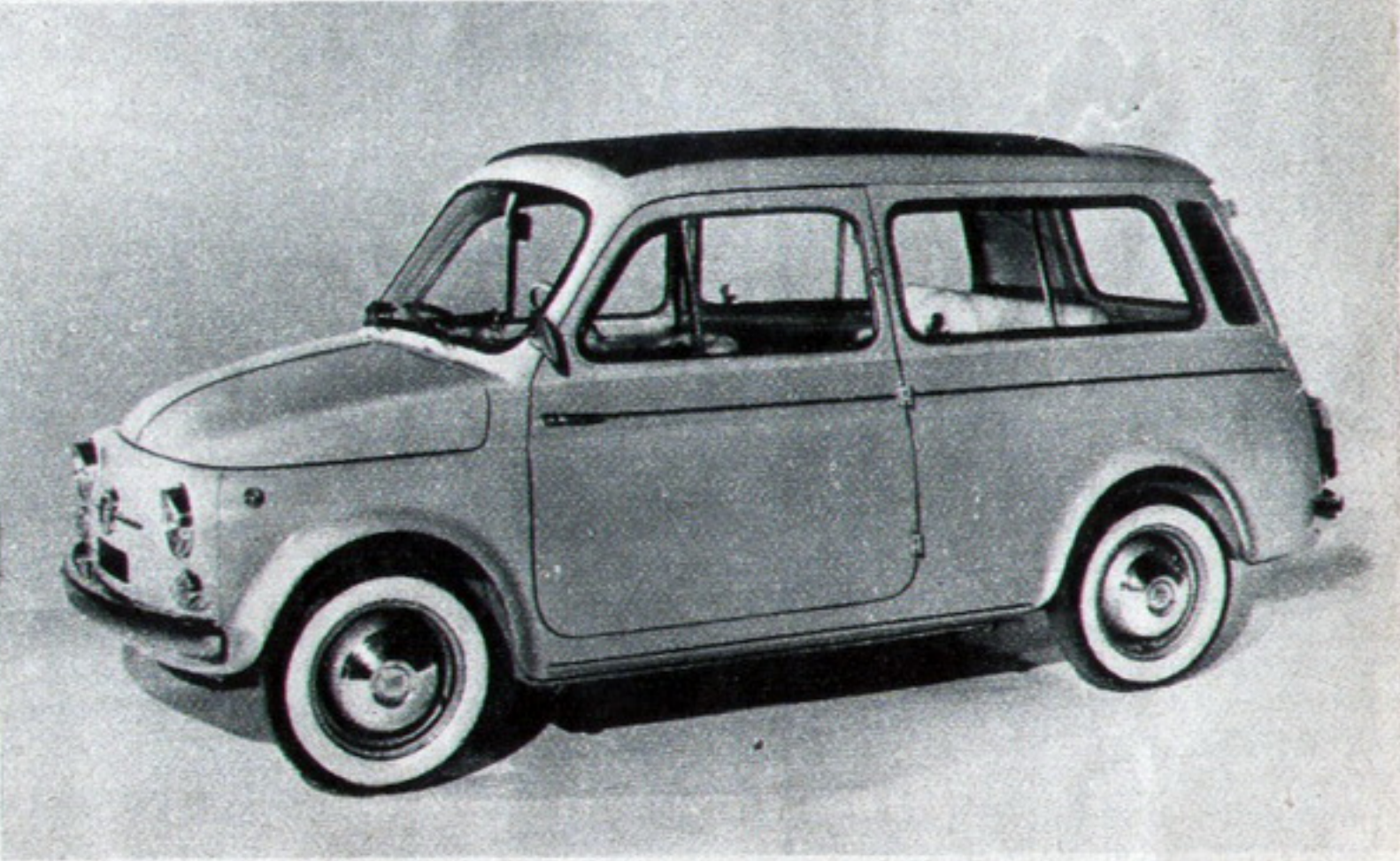
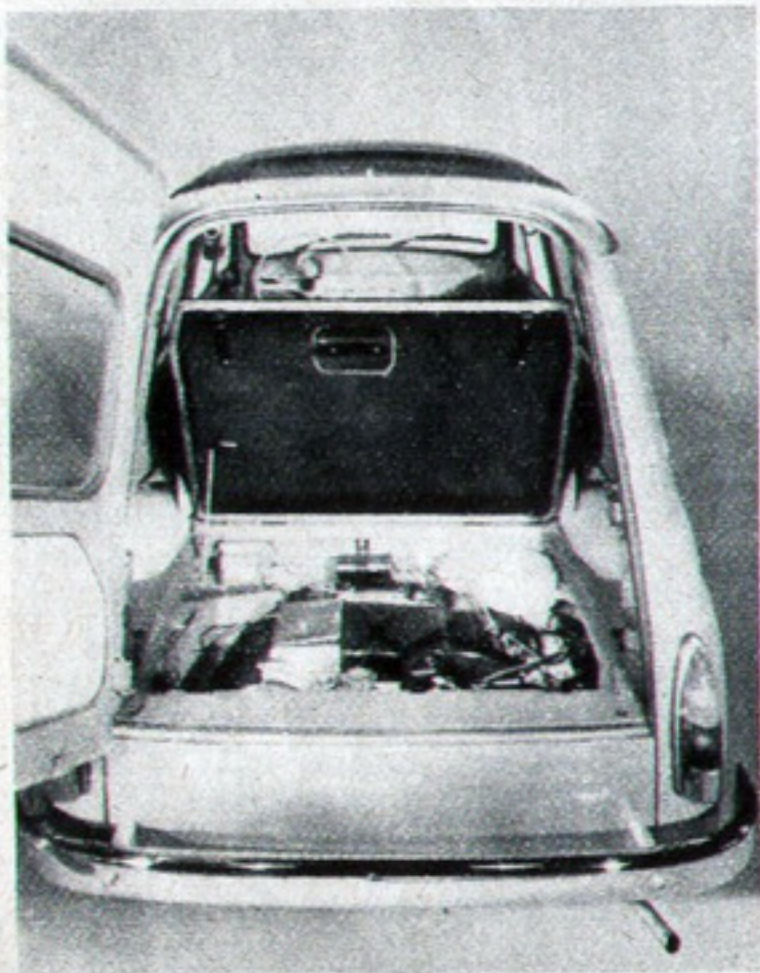
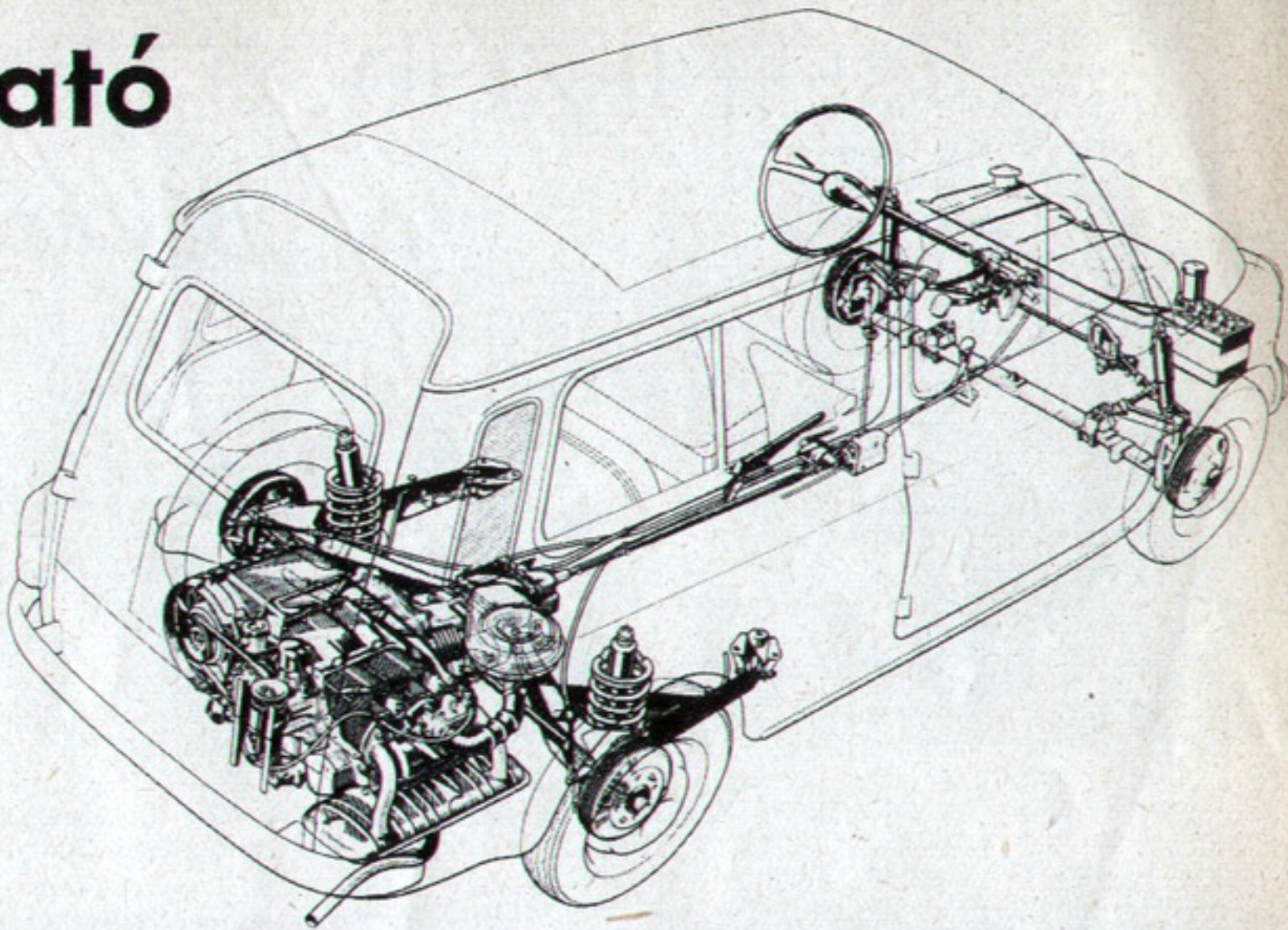
Röviden összefoglalva: forgatónyomaték és teljesítmény nem azonos fogalmak, jelentésüket nem szabad összetéveszteni egymással. A kettő közötti kapcsolatot a fordulatszám teremti meg. S megjegyezhetjük, hogy a maximális forgatónyomaték legalább olyan lényeges, egyenrangú jellemzője a motornak, mint a teljesítmény vagy a fordulatszám.

Nádasi Antal



autóbemutató

Az olasz Fiat Művek a napokban kezdte meg az 500-as típuscsalád egy új változatának, a „Giardinerá”-nak a gyártását. Ez a kombi kocsi 499,5 kcm-es motorja ellenére négy felnőtt számára biztosít ülőhelyet, illetve az utastér átrendezésével két felnőtt mögött 200 kg súlyú terjedelmes csomagok számára marad még rakodótér. A kocsik külső méretei nem nagyok, hossza mindössze 3182 mm, szélessége 1323 mm és magassága 1354 mm. A 95 km/ó sebességű kis kocsi feltűnően nagy hasznos terét az ötletes motorelrendezés biztosítja. Az eddigi soros, kéthengeres álló motort most ugyanis fekvő konstrukcióvá alakították és az amúgy sem túl sok helyet foglaló 65,4x70 mm furatlökötű, 17,5 lóerős erőforrás így most szépen lapul a hátsó kerekek között. Ez az elrendezés a kerékmagasságban sima, nagy felületű rakodólap kiképzést tett lehetővé. A kocsi szerkezeti fődarabjai egyébként nem térnek el az ismert 500-as alaptípusától. Mint a rajz is mutatja, elöl kereszttrugó, hátul tekercsrugók láthatók, továbbá a váz és a kormányberendezés is azonos a régivel. Csúpan a négyütemű, léghűtéses motor fektetése és a segédberendezések ennek megfelelő elrendezése okozott változást. A motor hűtését biztosító levegőt pedig most két hosszú csatornán keresztül, a hátsó ablakok mögötti nyílástól vezetik a ventilátorhoz.



Még egy kombi autónak adunk helyet ezen az oldalon — bár csúpan az utóbbi néhány hét alatt is annyi kombi újdonság jelent meg, hogy több oldalt is megtölthetnének ezek képeinek bemutatásával. Az angol BMC például eddigi 850 kcm-es személyautójából alakított ki egy 250 kg-os szállítót, és az olasz Auto-Bianchi is megjelent a napokban Panoramica nevű station-wagonjával, amely a Fiat 500-hoz hasonló kiskocsi. Világszerte sikerük van ezeknek a kombinált, hol személy-, hol teherszállításra alakítható típusoknak, még akkor is, ha motorjuk csúpan 500 kcm körül.

Természetesen a kicsik mellett a nagyobb motorral rendelkező, nagyobb méretű kombi kocsik sem mennek ki a divatból. Izraelben, Haifában például most alakult egy üzem, amely műanyagkarosszériás, 1172 kcm-es motorral rendelkező kombi kocsik gyártását kezdte meg. A „Sabra” nevű modell prototípusának fényképét mutatjuk be; a háttérben még egy zárt áruszállító kivétel részletei láthatók.

BEFEJEZŐDÖTT A NAGY VER

a „Békéért és Barátságáért”

Rallye



Úgy illene, hogy most teljes részletességgel írjunk meg mindent a rajttól a célig, de ez még akkor is igen terjedelmes beszámolóvá nőne, ha csupán a magyar versenyzők útjáról szólnánk. A magyar versenyzők és kísérőik ugyanis már május 29-én hajnalban elindultak Budapestről és vezették kocsijaikat a sok száz kilométeres úton Moszkváig, a Rallye kiindulópontjáig. Erről a versenyen kívüli túráról, a varsói, minszki, moszkvai élményekről is sok érdekességet tudtunk feljegyezni, de most megfordítjuk a sorrendet és visszafelé pergetjük a történeteket.

Június 8-án, a verseny befejezése előtti éjszaka a Prágai Autóklubban, az ottani sporttitkárral és a Rallye titkárával Šmolka és Pickart barátainkkal a beérkezett jelentések fölé hajolva vártuk az újabb telefonokat. A versenyzők ez időben futották az utolsó etapot, amely 36 órás, pihenés nélküli szakaszt jelentett Németország és Csehszlovákia hegyei között. Száguldás éjjel és nappal, ismeretlen tájakon, percekre, másodperc-töredékekre mérve. Ekkor tudtuk meg, hogy két kocsi esett ki műszaki hibák miatt, de 10 még versenyben áll. És bizony nagyon féltettük ezeket a már akkor 7000 km-es utazást, és ebből 5000 km-es versenyzést viselő embereket és autót a legnehezebb, utolsó szakasztól.

Baj azonban nem történt. Másnap a Zakřin és Želizy közötti hegyi gyorsasági verseny záró állomásához sorra érkeztek az ismerős rajtszámú magyar Wartburg, Skoda és Moszkvics kocsik. Akik idáig eljutottak, azok már túl voltak a nehezen, hiszen most már csak néhány kilométer Prágáig — a célig.

A célba jutás ünnepi pillanatainak leírására nem vállalkozom, de ha elgondoljuk, hogy négy országon át vezető, 5100 km-es, rendkívül nehéz feltételű versenyről futottak be ide a kocsik, elképzelhetjük a forró léghőmérsékletet. Az ünneplést egyébként már megszokták a Rallye résztvevői, hiszen Moszkvában és a Moszkvától Prágáig Varsón és Berlinen át vezető útjuk mentén szinte megszakítás nélküli sorfalat állottak a virágcsokros, zászlós, integető emberek, akik tudták, hogy ezt a versenyt a béke és barátság jegyében rendezik.

Ez évben öt szocialista ország autósai álltak rajthoz. Négy olyan országé, amely személyautókat is gyárt, és mi magyarok, akik az idén, mint meghívott vendégek vettünk itt részt.

A négy ország autósai a mieinknél sokkal gyorsabb autókkal és még több, más, a mieinknél előnyösebb feltételekkel teljesíthették a Rallye feladatait.

Lapunk június 1-i számában a Rallye előtt magunk is szó szerint a következőket írtuk: „Bízunk abban, hogy ez a valóban nagyszabású verseny — bár számunkra nemigen kecsegtet győzelmekkel — eredményes lesz a magyar csapat tagjainak.”

Csapatunk tagjainak valóban eredményeket hozott. A Magyar Autóklub —, amely egy-két esztendő óta egyszerű rejtvényversenyek, könnyű ügyességi játékok és 2—300 km-es túrautak rendezésével igyekezett összekovácsolni egy gárdát — most nemzetközi versenyen indíthatott csapatokat. Ez már önmagában is eredmény, és akik a rajttól a célig jutottak ezen a versenyen, elismerést érdemelnek még akkor is, ha hibapontokat hoztak magukkal. Ez az 5 nap alatt teljesített több mint 5000 km-es Rallye nagyobb követelményeket támasztott, mint az ismert, hasonló nemzetközi versenyek. Olyanok is állítják ezt, mint például a Skodás Bobek—Mansfeld kettős, akik a csehszlovák színeket győzelemre vitték Monte Carlóban is.

A győzelmek vagy lemaradások természetesen itt sem csupán a vezetőkön, hanem jórészt a kocsikon múltak. Lényegében, akinek megbízható, gyors autója volt, az döntő előnyökhöz juthatott a legtöbb szakaszon. Már pedig itt olyan Wartburgok, Skodák és Moszkvicsok is futottak, amelyek a



Ezek a képek még a verseny előtt, útban Moszkva felé készültek. A három Moszkvics autóval az Autótaxi versenyzői indultak és később a magyarok közül mint hármas csapat, egyedül ők értek célba strapabíró kocsijaikkal. A másik kép Minszkben, az ottani Camping-tábornál felsorakozó magyar Wartburgosok sorát mutatja

SENY:

"t"
lye

Prágában az Autóklub székháza előtt fejeződött be a Rallye. Egymás után érkeztek ide a nagy utat tett versenyzők. Volt, aki időben, volt, aki késve, de aki idáig eljutott, felejthetetlen élményekről tud mesélni. A Szovjetunió tetőlámpás Moszkvics-csapatának versenyzői értek épp célba, amikor ez a kép készült. Itt találkoztunk a kategóriagyőztes Brencis—Teniszev párral, akik 49-es számú kocsijukkal nem egy szakaszon 150 feletti iramot tartottak, és így maradt idejük, hogy segítsenek a mi versenyzőinknek is eligazodni a Rallye útvesztőiben



140—150 km/ó sebességet is elérték azokon a pályákon, ahol a mi azonos típusainkból 120-at, legfeljebb 130-at lehetett kihajszolni. És hogy az ilyen óriási hátrányokat valahogy ellensúlyozni tudják a mi versenyzőink, kénytelenek voltak még az olyan kanyarokban is 100 fölött hajtani, ahol mások megengedhették maguknak a 60-as tempót, tudván, hogy másutt könnyen behozzák az ilyen veszteséget.

Meg azután más versenyezni olyan kocsival, amelyet annak gyára külön készít erre a célra, és más indulni olyannal, amelyet a normál, hétköznapi forgalomból vettek ki és hajtottak most napokon keresztül majd mindig a maximális teljesítmény határán.

Ezek ismeretében kell néznünk az eredményeket, elsőként a Nemzeti Csapatok sorrendjét, ahol a Szovjetunió Moszkvics, Pobjeda és Volga kocsikkal versenyző sportolói kerültek az élre. Utánuk második helyre a csehszlovák Skoda és Tatra 603 típusok vezetői jutottak, majd az NDK Trabant és Wartburg kocsikkal nevezett emberei szerepeltek a harmadik helyen. Negyedikként a lengyelek végeztek Syrena és Warszawa autóikkal. A legtöbb hibaponttal terhelve mi kerültünk az ötödik helyre.

Ez kétségtelenül az utolsó hely. Akik viszont résztvettek a versenyen, jól látták azt is, milyen nehézségekkel küzdöttek a mi sportolóink. Ott azonban, ahol kisebb szerep jutott a kocsik teljesítményének, inkább számított a vezetők ügyessége, ott nem egyszer remekeltek a magyarok. Így jutottak értékes díjakhoz, így vívták ki a többi ország sportvezetőinek és versenyzőinek megbecsülését.

Széles Tibor és Kozma Ferenc például a Berlinben rendezett ügyességi versenyen nemcsak a Wartburgosok között győzött, hanem az abszolút első helyet szerezte meg. És ugyancsak az NDK-ban, a hegyi versenyen — amely egy 4,7 km-es szakaszt jelentett, 38 hátborzongató kanyarral, 285 méteres szintkülönbséggel — legyőzték valamennyi gyári Wartburgot, tehát kategória-első és valamennyi kategória 69 versenyzője közül a másodikak lettek. Egy 603-as Tatra kocsi tudott csak eléjük jutni 100 lóerős motorjával.

Kis Ferenc és dr. Riesz Ede nevét is sokszor hallottuk a Rallye során, hiszen ők a Wartburgosok között a második helyen végeztek a berlini ügyességi pályán. Szabó Zoltán és Rajcsányi Dezső 15-ös Wartburgja pedig már Minszkben fel-

tűnt. Itt ők győztek az ügyességi versenyen és második helyre kerültek a gyorsasági szakaszon, ahol 123,6 km/ó átlagot értek el normál szériakocsijukkal.

A harmadik kategóriában pedig a versenyen megtett kilométerek szaporodásával egyidejűleg nőtt a Rugyai—Wimmer pár becsülete. Végül is a magyar versenyzők között a második helyet szerezték meg, és a legjobb külföldi — ebben az esetben: nem csehszlovák — Skoda versenyzőnek járó díjat adták át nekik.

Ennek a versenynek szereplőit azonban nem csupán a hivatalos pontozások alapján értékelték: és a mi autósaink küzdőkészségét, tehetségét egyaránt becsülték a külföldi versenytársak és a nemzetközi zsűri tagjai.

A mieink pedig sokat láttak és sokat tanulhattak a verseny során, ahol a baráti országok legjobb autósaival kerültek össze.

Magunk is sok írni valót, képet gyűjtöttünk a Rallye-n és a mostani, rövidre fogott beszámolót később még folytatjuk.

Liener György



A magyarok közül legeredményesebben a kockás inget viselő Szabó Zoltán és Rajcsányi Dezső végzett. A gyári kocsikkal szemben — a 17 Wartburgból álló kategóriában — kiérték az ötödik helyet, ami nagyszerű teljesítménynek számít



A Rallye-n, ahol hat kategóriába sorolva futott a mezőny, a kicsik között, 850 kcm-ig első helyen egy lengyel Syrena kocsi végzett

A 2500 kcm-es kategóriában együtt indultak a Szovjetunió Volgái és a csehszlovák 603-as Tatrák. Kereken 10 kocsi tartozott ebbe a csoportba. Az iszonyúan gyors Tatrák felett azonban az itt ugyancsak fűrge és strapabíró Volgák arattak győzelmet. Az első három helyet nyerték és csak negyedikként szerepel a 603-as kocsi. Az ötödik helyre is Volga került



Ez a kép Prágában a befutás pillanatában készült a Vaclav Bobek és Jaroslav Mansfeld párról és 35-ös rajtszámú Skodájukról. A két gyári embert nemcsak az 1300-as kategória győzteseként, hanem a Rallye legeredményesebb versenyzőiként ünnepelehtük. Kitűnő teljesítményt nyújtottak a nem egyszer 150 fölött futó soklámpás Octaviával



A kis kategória második helyére Halle-Manfred NDK versenyzők kerültek Trabantjukkal



A két liter felettiek versenyében csak a szovjet Pobedák mögött végeztek ugyan a lengyel Warszawa kocsik, de egyes szakaszokon igen jól szerepeltek

A nagy Tatra 603-asok gyakran futottak 180 km/ó sebességgel ezen a versenyen, és a hegyi szerpentíneken is igen otthonosan mozogtak. Itt próbálták jóvátenni mindazt, amit az ügyesség pályákon rontottak ezek a túl hosszú kocsik

Az egyéni verseny másodikja lett ezen a Rallye-n az NDK két Wartburgosa, Otto Kurt és Hans Hermann, akik szintén gyári emberek és a gyár gondoskodott is arról, hogy ne legyen baj kocsijukkal. A Prága előtti utolsó hegyi verseny kanyarjában, a vízmosta szerpentínen is rákétaszzerűen „vágódtak” be, és akkor már kategória-győzteseknek számítottak.

(A Rallye képeket Eduard Polák prágai fotóriporter készítette)





11. László Ferenc — dr. Gesztelyi Jenő



13. Kiss Gyula — Bognár László



15. Szabó Zoltán — Hajcsányi Dezső



17. Kiss Ferenc — dr. Riesz Ede



19. Csendes Sándor — Kesjár János



21. Széles Tibor — Kozma Ferenc



23. dr. Kamarás László — Tárcezy Béla



33. dr. Reményi K. András — Szatmári Mihály



39. Rugyal András — Wimmer András



44. Kovács István — Álmosdi Árpád



46. Mezei Bertalan — Tóth Gyula



51. Bodnár Endre — Gyóri Antal

Ismerjék meg olvasóink a magyar Rallye-csapat tagjait a rajtszám szerinti sorrendben. A felső két sorban a 6 Wartburg, alattuk a 3 Skoda kocsi és végül az Autótaxi Moszkvics versenyzőit mutatjuk be. Szereplésük méltatására közöljük azt a táviratot, amelyet a Rallye igazgatója, Leonid L. Afanaszjev, a Szovjetunió Autó Motor Sport Szövetsége Autós Bizottságának elnöke küldött Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszternek, a prágai díjkiosztó után: „Nagyon örültünk a magyar versenyzők eredményeinek, amelyeket az egyes szakaszokban elértek. Szívből gratulálunk a nyert díjakhoz. Biztosak vagyunk abban, hogy a magyar csapat a jövő évi »Békéért és Barátságért« versenyben a legerősebbek között lesz.” A hazaérkezés után pedig az Autóklubban Földvári László miniszter-helyettes elvtárs üdvözölte a magyar versenyzőket és tolmácsolta Kossa elvtárs hozzájuk intézett elismerő sorait

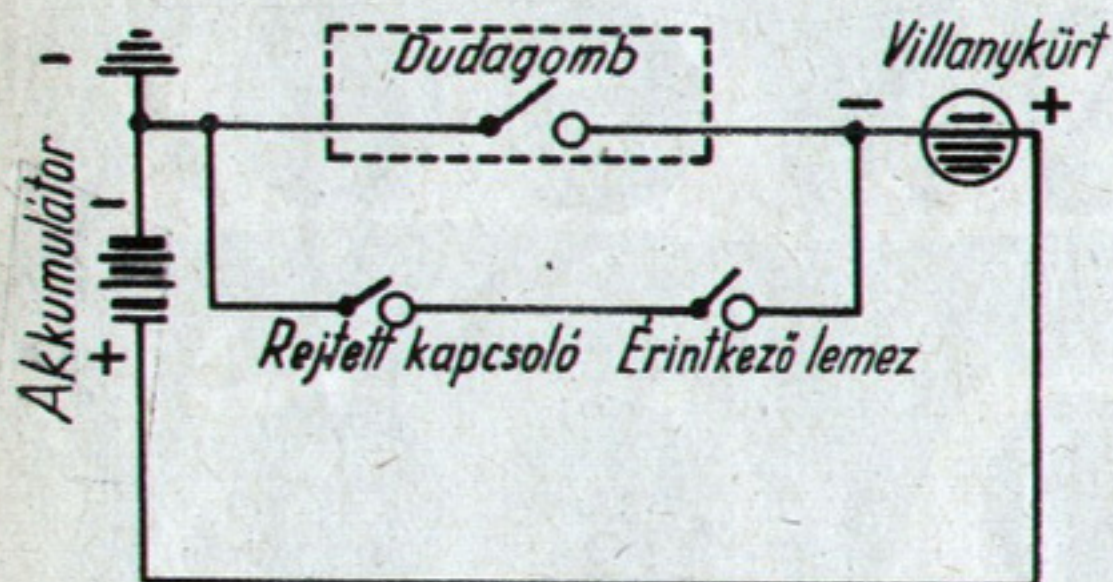


Ismét:

„Fogják meg, tolvaj!...”

Több érdekes és értékes hozzászólás érkezett az április 15-én megjelent cikkünkhöz. Ezek közül két levélre visszatérünk.

Rajnoha László (Bp. VII., Szinva u. 3.) olvasónk így ír: „Véleményem szerint a motorkerékpárokat nagyobb száza-



lékban lopják, mint az autókat. Márpedig a motorkerékpárok általában kisebb jövedelmű emberek tulajdonát képezik,

akiknek legalább olyan súlyos veszteség járművük elvesztése vagy megrongálása, mint az autótulajdonosoknak. Ezzel kapcsolatban gondoltam arra, miképpen lehetne megelőzni a motorok lopását.

Azokon a két- és háromkerekűeken, amelyek akkumulátorral és villanykürttel rendelkeznek, egyszerűen és olcsón megvalósítható elképzelésem. A szóló motorkerékpárnál az állvány felcsapódásakor szólal meg a kürt oly módon, hogy ebben a pillanatban a vázról elszigetelt két lemez érintkezik, ami zárja az áramkört. Az érintkező lemezeken kívül csupán egy kapcsoló kell, amelyet rejtett helyre (lámpa, nyereg vagy tartály alatt) szerelünk. A szerelés a rajzról leolvasható.

A másik levelet Londonból küldte Menyhárt Árpád olvasónk, aki leírja hosszasan, miként „kölcsonozte” ki kocsiját az alkalmi tolvaj, miközben olvasónk munkahelyén dolgozott. Annak ellenére, hogy Ford Prefectjének ajtaját kulccsal lezárta, a tolvaj a nap folyamán rendszeresen használta azt. Eljárt a rendőrségnél is, ahol már hasonló esetről kaptak jelentést. A tolvaj estére mindig „becsületesen” visszahozta a kis Fordot, de hát mégsem akart a kocsit tulajdonosa vele közösködni. Ezért tehát titkos kapcsolót szerelt a Fordra, amely rövidre zárta a gyújtást, ezenkívül másik zárat szerelt az ajtóra. Ezzel az intézkedésével sikerült kocsija „társbérletjéről” véglegesen megszabadulnia.

160 000 km – robogóval

Aki azt állítja, hogy a robogó nem alkalmas nagyobb túrák lebonyolítására, azzal közöljük, hogy az olasz Dr. Cesare Battaglini négy év alatt egy Lambrettán folyamatos világkörüli utat tett meg, 160 000 km-es összteljesítménnyel.

Természetesen arról nincsen szó, mintha ezen az úton nem kellett volna a motorján dolgoznia. De ve-

gyük figyelembe, hogy a motorja mindössze 125 km-es volt; és ha elképzeljük, hogy ez nemcsak a kis jármű utasát, hanem annak jelentős mennyiségű csomagjait is szállította, akkor szinte természetesnek tarjuk, hogy útközben hengerfűrésről és új dugattyú pótlásáról is gondoskodni kellett. Dr. Battaglini és Lambrettája mindenképpen tiszteletreméltó teljesítményt nyújtott.

OSA — a lengyel robogó

Lengyelországban mind népszerűbbé válik a hazai gyártmányú OSA robogó, amelyből a Varsói Motorkerékpárgyár ez év végéig 500 darabot készít. A 150 km-es, 6,5 lóerős, kétütemű motor 80 km-es végsebességre képes. A varsói gyerekek szívesen időznek iskolából jövet a pasztellszínű robogók mellett, ismerkedve a technikával



A szegény gumik

Gondolsz-e, kedves motoros társam, a szegény gumidra, amikor motorodat nagy tempóban hajszolva száguldsz a hűs fürdést ígérő Balaton felé — közben megállsz legalább egyszer, mondjuk a fehérvári Stop presszónál egy üdítő, jégbe-hűtött szörpre —, gondolsz-e arra, hogy motorod halkán surranó gumijai szörnyű kinokat állnak ki?

Pedig jól tennéd, ha ilyen alkalmi pihenéskor kezéd fejével megérintenéd a szerencsétlenek futófelületét. Akkor majd saját bőrödnél érzed a gumik „lázás” állapotát. És ekkor gondoldj arra, hogy az átforrósodott köpeny természetes kopása mintegy 25—30 százalékkal növekszik. Ennek kárát, kedves motoros társam, a Te pénztárcád látja.

Igaz, a napot nem lehet leparancsolni az égről, de ezt nyilván Te sem akarod. Am a gumik időnkénti hűtéséről gondoskodhatsz, ez már rajtad múlik. Tehát, ha leállsz rövid pihenőre, állítsd motorodat hűvös helyre. Ha útközben valamilyen okból vizes az úttest, ne kerüld azt ki, hanem lassú iramban hajts azon keresztül, hadd hűljön a szegény gumi.

De tehetsz mást is a köpenyek érdekében. Annak figyelembe vételével, hogy a hőségben terjeszkedik a levegő, azaz a fizikai törvény alapján növekszik a légnyomás, valamivel kevesebb levegőt nyomj a tömlőkbe. De ne túl keveset! Ugyanis a puha gumi gyorsabban melegszik, mert a talaj érintésekor, gördülés közben szétlapul. Ez az állandó és gyors alakváltozás hőt termel, akárcsak az a fémdrót, amelyet egy pontján ide-oda görbitenek. Ezért tehát tartsd be a gyárilag előírt légnyomást. És ha nagy a hőség, többször ellenőrizd a gumi légnyomását; legyen az inkább egy tizeddel több, mint ugyanennyivel kevesebb. (A puha guminak az is hátránya, hogy inkább „magába fogadja” a motorosok rémét, a szöveget.)

Gondoskodj a keréka broncsok épségéről. Az annak pereméről levett fényezést, a rozsdá eltávolítása után, kend át vékony festékréteggel.

A jobb sorsra érdemes szegény gumik nevében nagyobb gondosságot kér az

Öreg Motoros

ILYEN LESZ AZ ÚJ DANUVIA MOTORJA

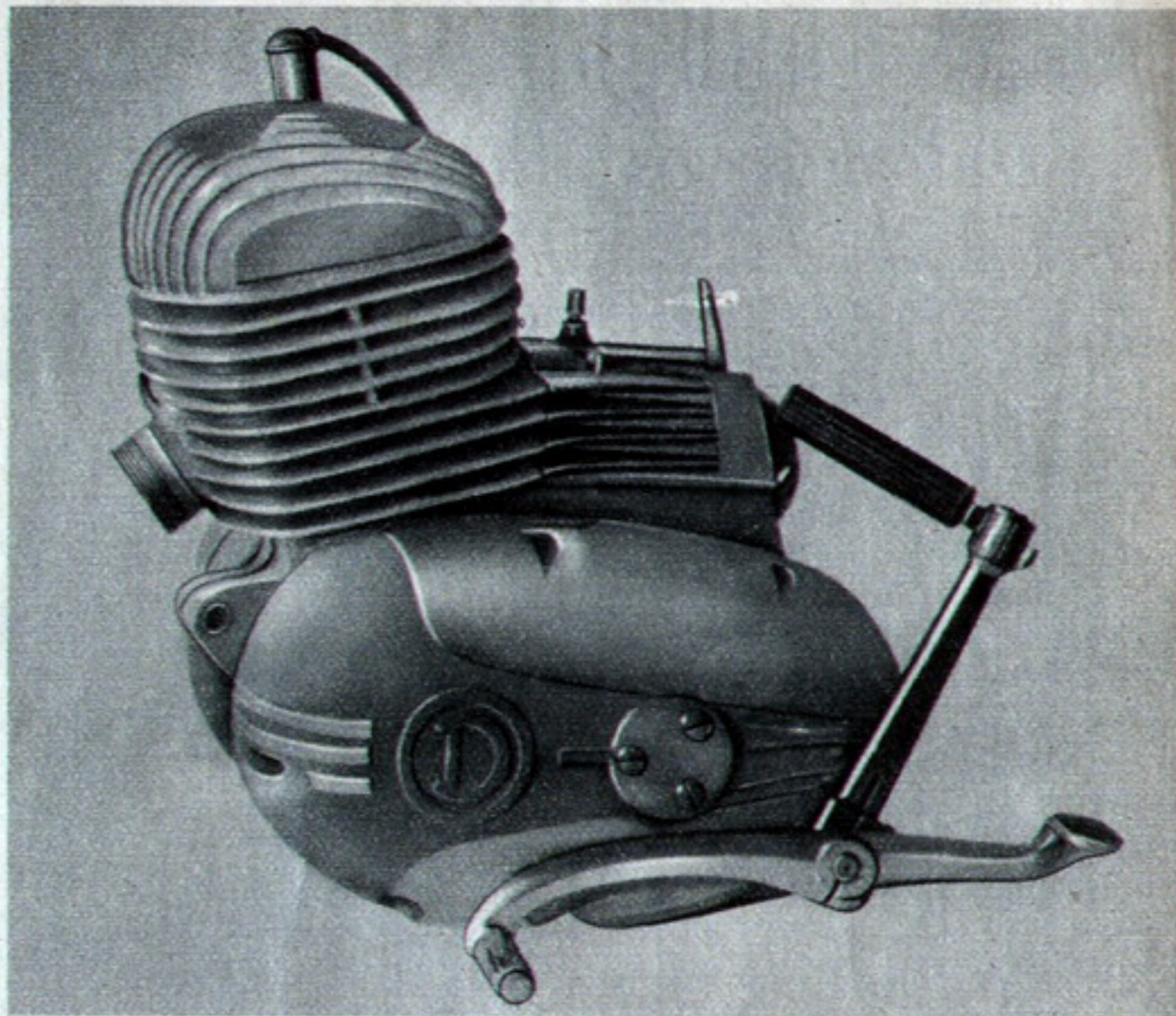
A hosszas várakozás meghozta szép gyümölcsét. Elkészült a Danuvia Szerszámgépgyár legújabb motor-kerékpár modelljének mintapéldánya: a „D-61” típusjelzésű, 125 kcm-es motor.

A gyár szerkesztési kollektívája azt a feladatot kapta, konstruáljanak egy olyan korszerű, négysebességű váltóművel egészítendő motort, amelyet a régebbi, jó tulajdonságokkal rendelkező, erőteljes vázba lehet beépíteni, annak átalakítása nélkül. Úgy látjuk, a feladatot maradék nélkül sikerült megoldani.

Mint a képen látható, a rövidre méretezett motor porlasztója, amely különösen a kétüteműeknél a külső szennyeződés főfészke, most az Alfin-eljárással készült, öntöttvas betétes könnyűfém henger bordázatahoz idomuló borítást kapott. Sokan áldják majd a szerkesztőket a kétkaros váltópedálért, amely nagy mértékben kíméli majd a motoros bal cipőjét. A „D-61” nemcsak könnyebb lesz elődeinél (mintegy 5 kilóval), hanem lényegesen csendesebb is, a szívás-zaaj csökkentő edény, valamint az új kipufogódob jóvoltából. A zajmérési eredmények 83–84 fon körül mozognak.

Még csak annyit, hogy a konstruálásnál figyelembe vették a tervezett, 6,5 lóerőig terjedő teljesítménynövekedést, és ennek arányában méretezték a fő-tengelyt, valamint a sebességváltót.

Reméljük, hogy nemsokára beszámolhatunk az új motor menet- és egyéb műszaki tulajdonságairól is.



Lesz-e hazai gyártmányú bukósisak?



A fémműnyomás útján készült alumíniumsisak anódikus oxidáció útján igen kemény kopásálló felülettel rendelkezik. A sisak bőrzése a tarkót és a fület is takarja, három csavarral az arcot védő plexilemez rögzíthető a sisak elejéhez.

Mióta feltettük ezt a kérdést, ismertettük lapunkban a felsőbb szervek döntését, hogy a közeljövőben rendeletet szándékoznak kiadni, amely szerint az országúton 60 km-nél gyorsabban haladó motorkerékpár vezetőjének és utasának kötelező lesz a bukósisak viselése.

Örömről szolgál tehát, hogy a címben foglalt kérdésre — úgy tűnik — most már igennel válaszolhatunk.

Ugyanis a Fémipari Kutató Intézet arról értesítette szerkesztőségünket, hogy kidolgozták — többek között — az erdők munkásainak részére az alumíniumból készült „fadöntő védősisakot”, és — minthogy az jónak bizonyult — a Fém- és Vastömegcikk KSZ el is készített abból több ezer darabot.

Az Intézet leveléből az is kiderül, hogy az erdészeti védősisakokkal szerzett kedvező tapasztalatok alapján elkészítették a motoros bukósisakok mintapéldányait, amelyeknek szakítószilárdsága 30 kg/mm². A nagyobb merevség miatt a sisak alsó szélét körbefutó ho-

ronnyal látták el. Az Intézet több külföldi bukósisakot megvizsgáltatott, és a hazai gyártmányút azokkal egyenértékűnek találta.

Érdekes a levélnek ez a bekezdése:

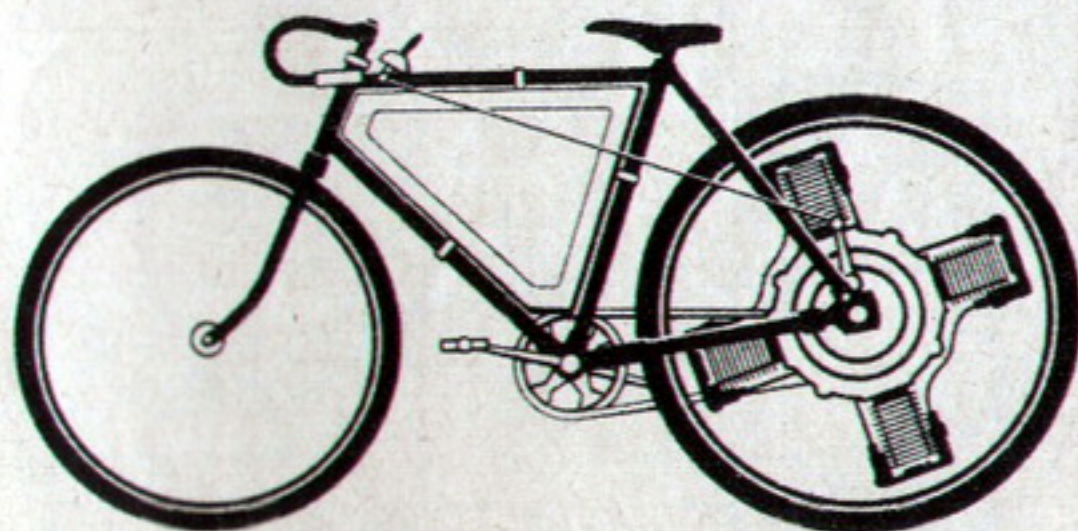
„A »Lesz-e hazai gyártmányú bukósisak« c. cikkük megjelenése után, érdeklődésünkre, a Fém- és Vastömegcikk KSZ közölte, hogy megrendelés esetén előírásaink alapján a bukósisak sorozatgyártását is vállalni tudja.”

Most már a Csepel Nagykereskedelmi Vállalat a sor, hogy felmérje a szükségletet és ennek alapján megrendelje a fényképen látható bukósisakot — vagy annak módosított típusát.

Rövidesen kapható lesz a Tünde

Végre arról adhatunk hírt, hogy az olyan nagy érdeklődéssel várt magyar robogó, a „Tünde” sorozatgyártása a közeli hetekben megindul és még ebben az évnegyedben 1500 darab kereskedelmi forgalomba is kerül. Fogyasztói árát még nem állapították meg.

MOTORKERÉKPÁR MŰZEUM



A svájci Dufaux fivérek egészen újszerű megoldással lepték meg a motorosvilágot a „Motortasche” — magyarul motorzseb — nevű készítményükkel. A 240 kcm-es motor szerkezeti egységet képezett a tartállyal, a benne levő porlasztóval, a meghajtó mechanizmussal. A mintegy 35 kg-os szerkezetet be lehetett akasztani egy segédrugózással kényelmesebbé tett kerékpárváz hátrahátszögébe. A siker nem maradt el. Így alapozta meg világhírét a később nálunk is nagy népszerűségnek örvendő Motosacoche.

Erre az időre esik a kerékrugózás problémájának kezdeti megoldása (ami nem sokkal ezután a feledés homályába merült, hogy évtizedekkel később korszerűsítve feleledjen). A cseh Rössler és Jauernig látta meg elsőként a rugózás fontosságát. Ők készítették el a lengőváz konstrukcióját, tokozott rugókkal és lengővillával. Velük majdnem egy időben hozta piacra a belga Minerva üzem elől-hátul teleszkóprugókkal ellátott motorját. Ne feledjük, mindez 1903-ban történt. Egymásról mitsem tudva, az NSU-ék kéthengeres V motorjukat olyan vázba szerelték, amelynek ugyancsak tokozott rugózása volt. Ebből fejlődött ki a segédvillás megoldás, amit átvettek az amerikaiak, és három évtizeden keresztül — időnként némi módosítással — azt gyártották.

A repülőgépipart is megelőzve, 1904-ben készítette a Rivierre cég ezt a kerékekkel együtt forgó négyhengeres csillagmotort

LÁBVÉDŐ

tudományos alapon

A Zschopau-i MZ Motorkerékpárgyár kísérleti osztálya hosszas munka után elkészítette típusaihoz a legmegfelelőbb lábvédő lemezt. A kísérletek bebizonyították, hogy

1. kitűnő védelmet nyújt a motorosnak az út szennye, valamint a szél ellen, tehát rendes utcai ruhában, félcipőben lehet motorozni, még motorozásra nem éppen ideális időben is: az ember esős időben is száraz cipővel és nadrággal ér célhoz;

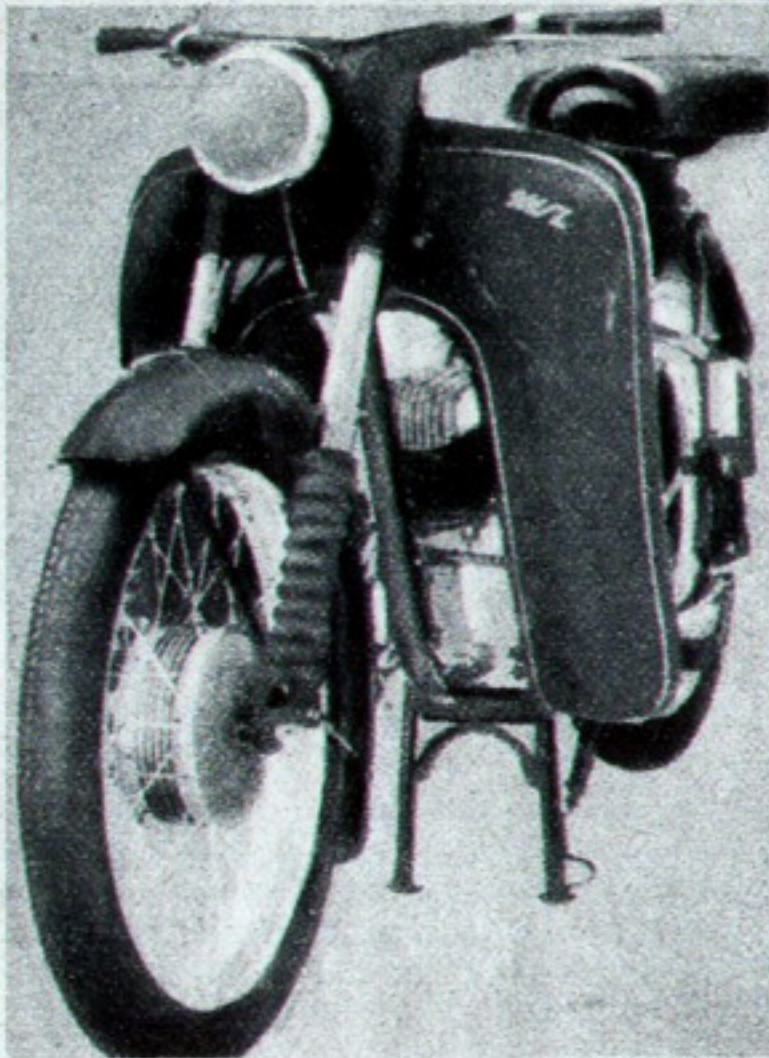
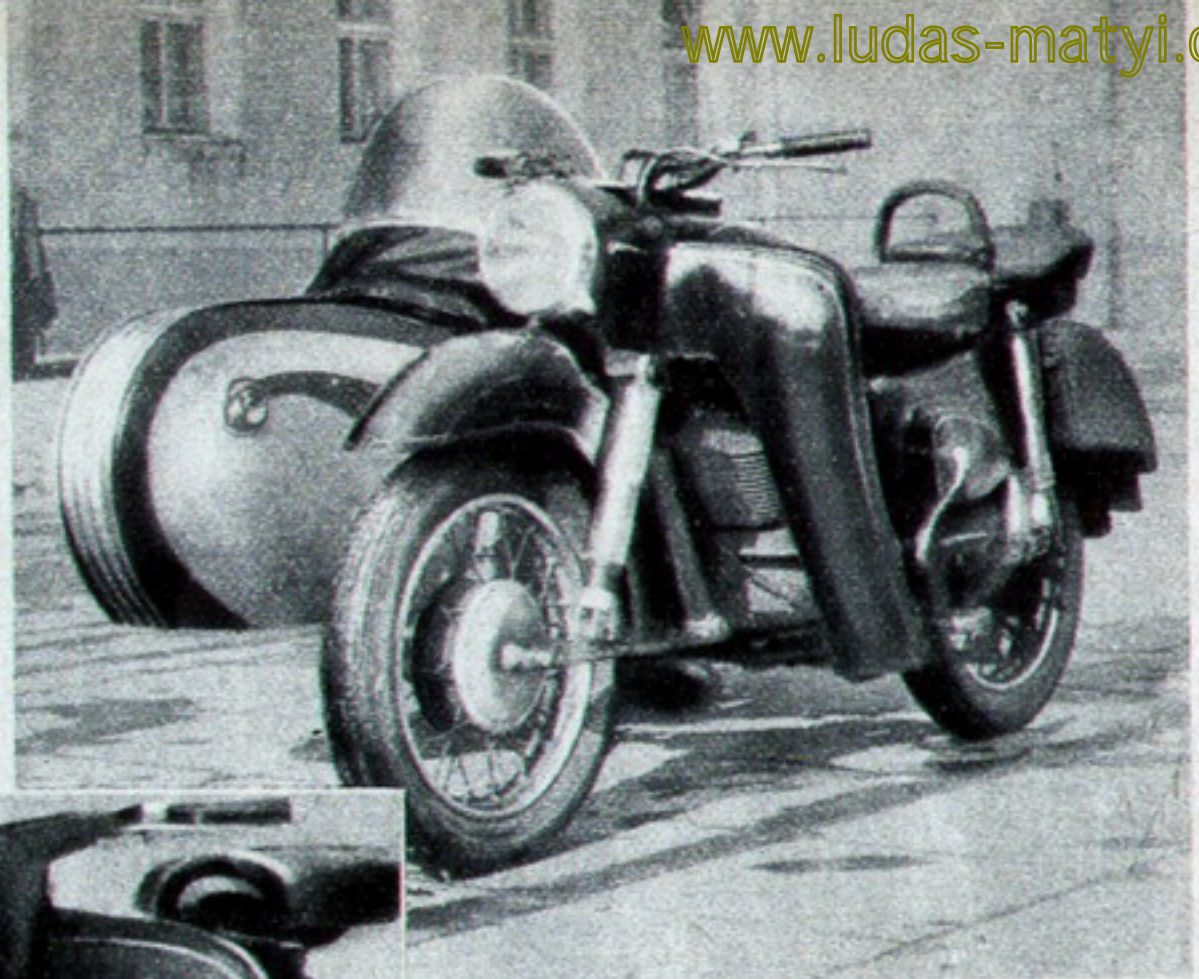
2. a helyes méretezés és forma kialakításával nemcsak az esztétikai kívánalmat lehet kielégíteni, hanem a várt légellenállási értéknövekedést a minimumra lehet csökkenteni; végül

3. a motor hűtése javult ezekkel a lábvédőkkel.

A próbák alkalmával az ES 250-nel bebizonyosodott, hogy 90 km-es sebességig a futási idő azonos lábvédővel, illetve anélkül. E sebesség felett kezd mutatkozni a különbség, de ez sem figyelemre méltó, mert 115 km-nél mindössze 3,5 km a sebességcsökkenés, ami 3%.

Igy fest az MZ 250/175 ES motorra alkalmas lábvédő

Esztétikailag is kielégítő az MZ 125/2 lábvédője



Érdekes tényt állapítottak meg a kísérleti osztály dolgozói. Készítettek egy olyan, szélvédővel egyesített lábvédőt, amely a kormány teljes szélességében takarja a motoros kezét, karját; s a mérések azt bizonyították, hogy a végsebességnél 3 százalékos többletgyorsaság és mintegy 4 százalékos üzemanyagtakarékoság mutatkozott.

Bizonyára sok magyar motoros vásárolna Pannoniájára vagy Danuviájára ilyen lábvédőt, amely biztosítaná azt az előnyt — az időjárás és szenny elleni védettséget —, amit a robogó nyújt tulajdonosának a motorkerékpárral szemben.

BARKÁCSOLÓ motorosoknak

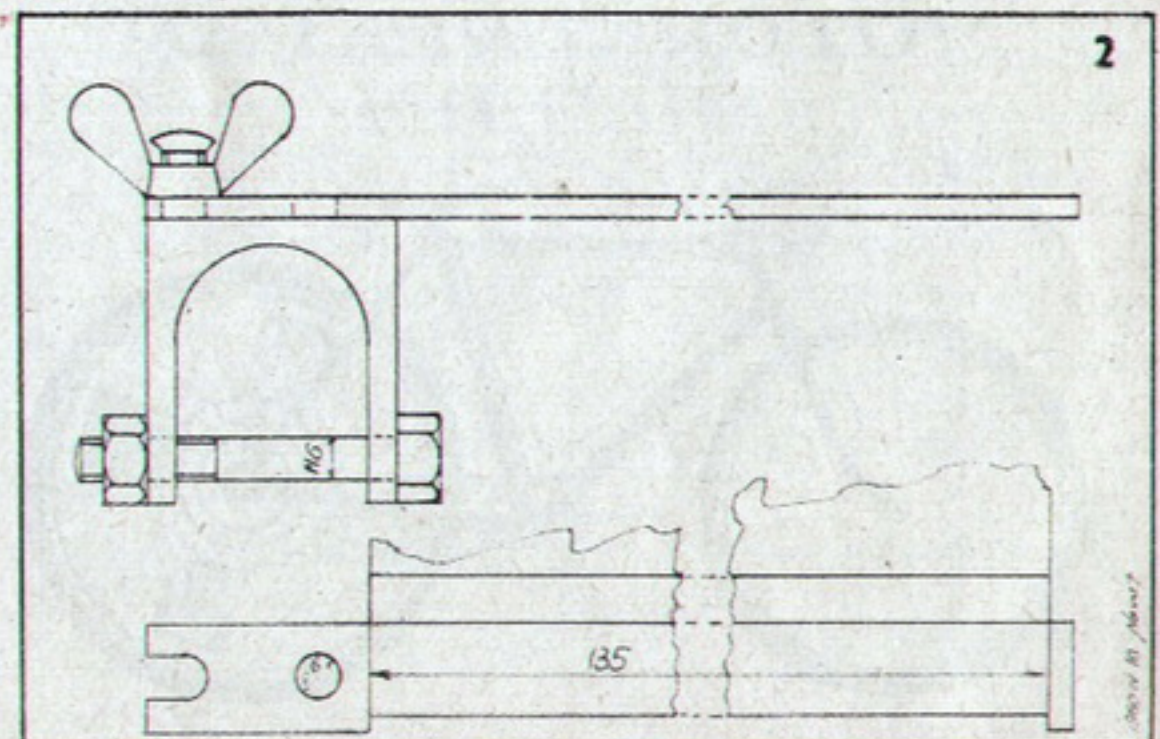
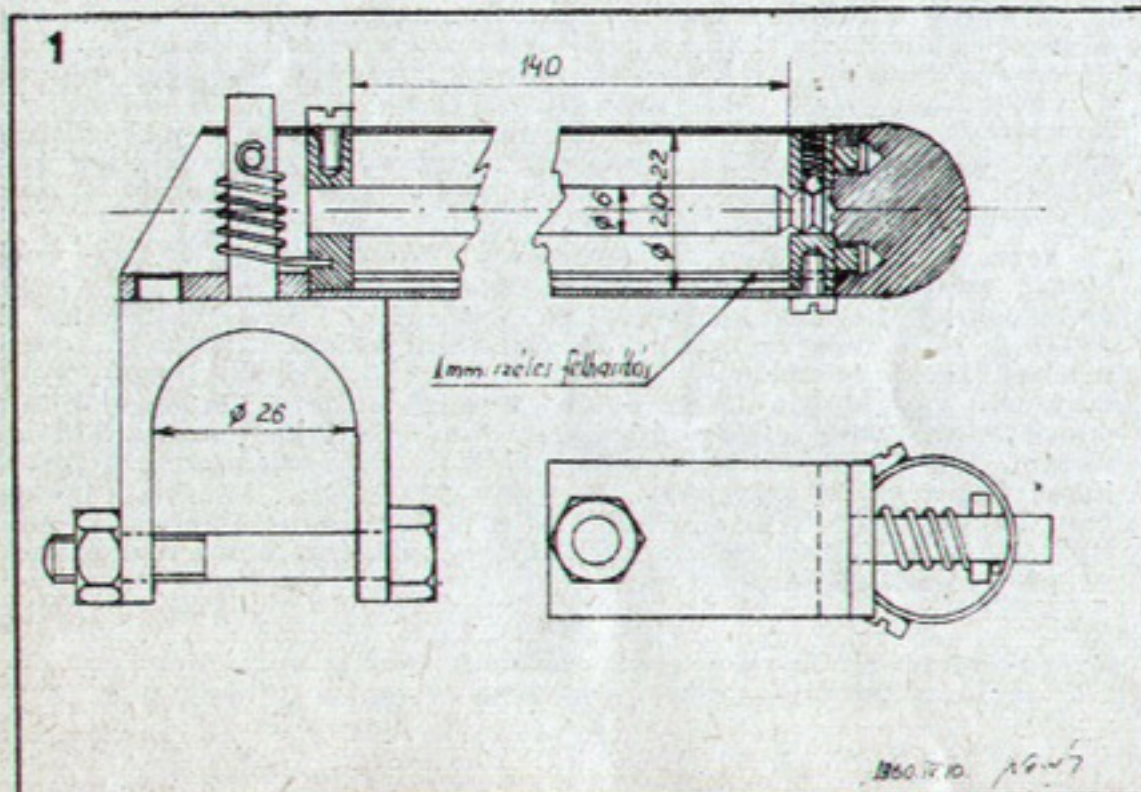
Novák György (Bp. X., Ugor u. 4.) olvasónk Danuviájára az alábbi feltekerhető lábvédő szerkezetet készítette el, amelyet esős idő esetén, tokjából előhúzva használt, különben mint a vászonrolletát, felhajtvá, vascső tokjában a tartály alá csaphat.

A lábvédő tulajdonképpen PVC lemez, amely használaton kívül egy csőben elhelyezhető rúdra tekerhető fel. Ezt a csövet az 1. sz. rajz ábrázolja üzemi helyzetben. Használaton kívül a vázzal párhuzamosan állítjuk a csövet. A rajzból nem tűnik ki, hogy egy furat kell az ütköző bügyök részére, amikor a tok 90 fokkal elfordított helyzetben áll. A tengelyre húzott rugónak kettős szerepe van. Egyszer, mint nyomórugó tartja helyén a csövet, másodszor pedig a cső elforgatásának irányában fejt ki nyomást. A 20—22 mm belső átmérőjű vas-

cső falvastagsága 1 mm (ez a belméret a Danuviára vonatkozik), ebbe 50—55 cm hosszú és 0,5 mm vastagságú lemez tekerhető fel. A tulajdonképpeni felcsavarás a 6 mm-es tengelyre történik.

A 2-es számú rajz a lemez alsó tartószerkezetét mutatja.

A PVC lemezt mind a tartóléchez, mind a tengelyhez a Műanyagboltban kapható PVC ragasztóval lehet üzembiztosan rögzíteni. Előfordulhat, hogy a lemez egyike feszebb, mint a másik; ebben az esetben a csövet, illetve a tartólécet addig forgatjuk a vázcső körül, amíg a húzás mindkét szélén azonos. Ezután a bilincsek csavarjait végleg meghúzzuk — és ezzel a felszerelés be is fejeződött. A lábvédő üzembe helyezése, illetve feltekerése mindössze 1 percet vesz igénybe.



Ilyen rövid cikkben nem lehet teljességre törekedni. Inkább választom tehát a benyomások rögzítését néhány vonallal, akkor mégis több mindenről beszélhetek. Ha nem is keresztül-kasul, de elég sokat utaztam most autóval, vonattal Alsó- és Felső-Ausztriában; beszéltem rendőrrel, benzinkútkezelővel, autószerelővel, úrvezetővel és hivatasos gépkocsivezetővel, egy szóval azokkal akiknek élete bizonyos mértékig a benzinnel van kapcsolatban.

Az utak

Eddig kétszer 50 km-es szakaszon készült el a kétpályás Autobahn, de tovább folynak a munkálatok. Az úttestet ketté osztó gyeperés részen az útkarbantartó munkások mellét-hátát piros-fehér csíkos „pajzs” borítja. Olyanok, mint a kétlábos járó tilalmi táblák. Az ausztriai országutak tiszták és általában a mieinknél valamivel szélesebbek. Az úttestet festett sárga csík osztja ketté. Ez a szemet nyugtató vonal jó segítséget nyújt — különösen reflektorfényénél — a fáradt autósoknak. Ezenkívül az útast szegélyező kerékvető köveket fénytviszaverő rombuszokkal „díszítették”, amelyeknek a sárga csíkhöz hasonló szerepe van.

Az útjelzés viszont itthon megnyugtatóbb. Nálunk ugyanis már a legtöbb kanyarjelzés megközelítőleg pontosan közli a kanyar irányát és szögét. Amott a hagyományos S jelzés tudatja, hogy az útvonal elhagyja az egyenest. Márpedig ez kevés annak, aki ismeretlen Ausztriában, és gyors kocsival közlekedik. Hogy hajtának az osztrákok? Gyorsan. Nagy a forgalom? Helelyként — és időnként — igen nagy. Egy csipetnyi statisztika híven tükrözi ezt a megállapítást. Az ottléteim előtti héten mintegy 1500 közlekedési baleset volt, ebből 41 halott és több mint 800 sérült az „eredmény”. És mindez hét nap alatt.

Benzinkút

A mi szemünknek feltűnő volt, hogy lépten-nyomon ott pompázott vörös színekben a legkülönfélébb benzín-olaj vállalatok sán már café-bárrá alakított létesítménye. Az egyik városka bejáratánál, a kanyarban egymással szemben két vetélkedő vállalat kútja csalogatta az üresbendű autót. Mindebből az derülne ki, hogy az egészséges konkurrencia nyomán olcsó a benzin. Nos, erről szó sincs. Sőt, a benzin drága; a legolcsóbb literje 3,10 schilling. Ezek után pedig azt hinné az ember, hogy különösen jó. Volt szerencsém használni, és éppen úgy viselkedett a motor, mintha csak az AFOR kútnál mérték volna azt. Ami igaz; a kútkezelő személyzet igen udvarias, és amíg az autós megissza a csöppnyi

A vetélkedő két szomszédvár. Az útkanyar egyik oldalán a sárgakagylós vállalat embere méri a benzint, míg emezen az oldalon a kékre festett kútoszlopból csobog a motort életető nedű. (A felvétel menet közben készült a szélvédő mögül)



presszóban a drága mokaikat, addig nemcsak a benzint lötytyintik a tartályba, hanem megnézik az olajszintet, a guminyomást, a hűtővizet, letörlik a szélvédőt — ellenszolgáltatás nélkül.

Mopedok

Valóságos járvány az a sokféle, csendesen purrogó, főként kétszemélyes kis kétkerekű. A hegyek között éppen úgy találkoztam velük, mint a lüktető forgalmú Bécs utcáin. Együtt repesztenek a Ringen a csúcsgalmi időben négyes sorban száguldó autók között. Igaz, a szabályok 50 km-ben állapítják meg a legnagyobb sebességet, de hol van az a rendőr, aki megengedné ezt a „cammogást”? Nem egy helyen 60-at mutatott a kocsim sebességmérője, és közben a rendőr heves karmozdulattal ösztönözte a riadt nyájként összezsúfolt járműbolyt a nagyobb tempóra. — Na ja, mi lenne, na betartanánk a szabályt — mondta a rendőr. Így is „csődugulás” van. És ebben a csődugulásban a tovasuhanó motorokon és robogókön egymásra vetett ingerlő lábikráikkal, féloidalt ülnek a pótlás csinos utasai.

Motorkerékpár

Hát az bizony kihalófélben van, akár a bizonybika. Egykori uralmát átvette az autó és a moped. Igen sok az autó, de ebből nem szabad messzemenő gazdasági következtetést levonni. A használt autó olcsó, az új moped 4500 schillinges áráért már lehet használt autót venni, sőt még olcsóbban is. De akinek kevés a pénz, mégis inkább megvásárolja részletre a mopedot, mert az üzemből olcsóbb, mint a kocsi. Az autószerelési cikkek és alkatrészek ugyancsak drágák, és meg-

lepetessel tapasztaltam, hogy ezen a területen nem lehet úgy alkudozni, mint teszem azt a divatáruszaküzletekben.

Apróságok

Vevőkkel zsúfolt autó- vagy motorkerékpárüzletet, alkatrészboltot nem láttam. (Ó, Autóker...!) Nem akarok a túlzás látszatába esni, de az elmondandó eset szó szerint így zajlott le. Néhány budapesti autós megállt egy szaküzlet kirakata előtt, gusztálták a gyertyákat. Az üzlet ajtajában megjelent egy eladó, és kedves szóval csalogatta a meglepetéstől ámulatba esett barátomat. Amikor közölték, hogy még nincs schillingjük, a kereskedőség azzal vigasztalta a pénztelen vevőjelölteket, hogy akkor legalább tekintsek meg raktárkészletüket. Volt ott minden, ami autós ember szemének gyönyörűség, csak hogy az árak kissé borsosak voltak. Példának megemlítem a műanyagpalackból fröccsenhető ablaktisztítót 12 schillingért, amely ugyanilyen csomagolásban „Tükör” néven nálunk 9 forintért kapható. Még egy árat: a gyertya 22,10 schilling — darabja.

Az országutak mentén a kisebb-nagyobb táblákon nemcsak a benzinvállalatok közlik, hogy ennyi és ennyi méterre várja szeretettel az ilyen vagy olyan benzinkút, hanem azt is hirdetik, hogy a következő helységben hol található ennek vagy annak az automárkának a szervizállomása. Ebben nem is találnék semmi különösét, csak hogy — ezen érdemes elgondolkozni. Steyr-Flat, vagy Puch kisautóra vonatkozó táblát egyet sem láttam. Igaz, a saját gyártmányú autóikból is meglepően keveset láttam — annál több VW, Opel és Mercedes fut az

utakon. Érdeklődésemre többféle magyarázatot is kaptam. 1. — Tudja, azért a mi nyersanyagunk mégsem olyan jó, mint a külföldi (magyarnak véltem volna, pedig izig-vérig bécsi volt a felvilágosítóm). 2. — Kevés autót gyártottunk, azért nem látni még a szerviztáblákat — így a másik. Ki tudja, hol az igazság?

Mi szokatlan még a magyar szemnek? A teherautók kis száma. Továbbá: noha nappal szabad a kürt használata, a bécsi autós alig nyomja meg a dudagombot. A kerékpár is részt vehet a nagyvárosi forgalomban. A nagyobb, sőt kisebb városok be- és kijáratánál üdvözlő táblák fogadják, illetve búcsúztatják az országot „vándorát”. Bécs város nagy és szép tábláján néhány udvarias szóval kéri fel a járművezetőket az óvatos hajtásra. (A hegyeshalmi államhatárunk előtt egymást követően három tábla is áll, de a szöveget már elpusztította a rozsdá.)

Nemcsak egyes autók antennáján, hanem a robogók, sőt a mopedok hátsó részére erősített rúdron is ott fityeg a kiérdemesült róka farkok. Célja? Nincsen. Ez csak amolyan inaskarádé. A Grinzingen láttam egy VW-t, hátulján fénytviszaverő papírcsíkkal a következő szöveg olvasható: „Daddies money”, azaz Apja pénze.

A vezetőnek ott sem szabad alkoholt fogyasztani, mondja a törvény, de egy kis sört éppen lehet, mert ez még az engedélyezett kis véralkohol-mennyiségben belül van. De ki tudja önmagáról megállapítani, hogy mennyi korsócskával éri el a rubikont? Így tehát isznak — és karamboloznak. Majd fizet a biztosító... (Heti 41 halott az autók alatt!) A motorosoknak ugyan nem kötelező a bukósisak, mégis sokan viselik, a motorosított rendőröknek kötelező ez a viselet.

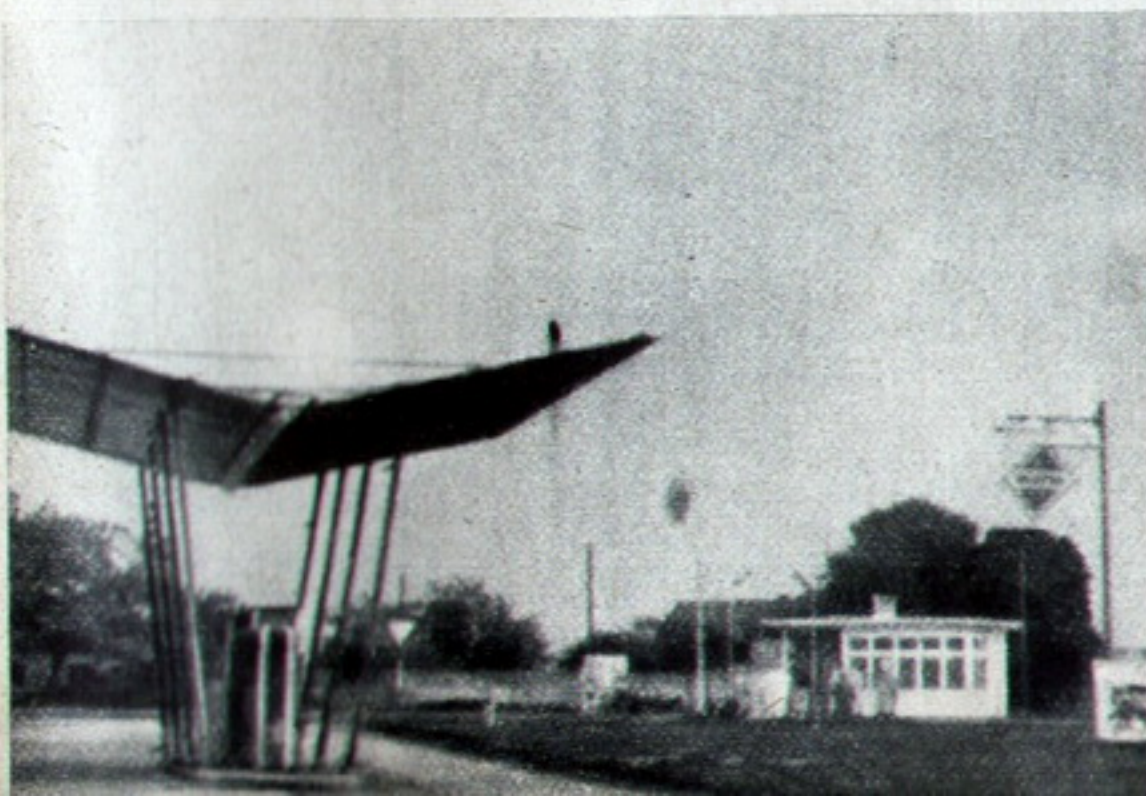
Újsághír. Különleges rendőr-különítményt állítottak fel az autós-gengszterek ellen. Hozzá egy kép: a gengszter éppen kiugrik a lopott kocsiából, és menekülni igyekszik a négy rendőráutóval körülvevett gyűrűből.

Mi tartotta Bécset izgalomban? Bergmann, a gyilkos, aki önmagát az állam I. számú közelenségének tartja, és kijelentette: addig gyilkol, amíg célját (?) eléri. Ehhez még csak annyit, Ausztriában nincsen kivégzés. Még írhatnék a rosszul menő moziokról, a primitív vadnyugati importfilmekről (csak egyet kellene behozni, nagy sikere lenne — ellenkező előjellel).

Kimondhatatlanul finom dolog volt átlépni a magyar határt és sorban várakozni az AFOR győri új és valóban nagyon szép benzinkútjánál.

RÓZSA GYÖRGY

Nem is egy ilyen 2 lóerős ballonkerekű gumirádlis tűnik fel Bécs forgalmában. Természetesen a bennszülöttek nem veszik igénybe ezeket a romantikus járműveket, szívesen átengedik azokat a külföldieknek. Hja, Ausztria jövedelmének fő forrása az idegenforgalom



A gyorsforgalmi úton történt baleset

Az utóbbi idők egyik legnagyobb közúti szerencsétlensége történt június 16-án a Ferihegyi Repülőtérre vezető gyorsforgalmi úton. A GA-05-83 rsz. Ikarus 60-as autóbusz, amely a Dorottya utcából 16,15 órakor indult 30 perces útjára, indulása után 20 perccel a vasútvonal feletti felüljáró bal oldali korlátját átszakítva, a mélybe zuhant.

A hivatalos vizsgálatok eddig a következőket állapították meg:

Az autóbust a 25 éves *Dulai János* vezette, aki 5 éves jogosítvánnyal rendelkezik és 1960 január óta dolgozik a Fővárosi Autóbuszüzemnél. Május 1. óta áltaiában ezen a járaton volt szolgálatban. Megállapítást nyert, hogy a végállomásától pontosan, az előírt időben indult el 42 utasával.

Két tanú állítása szerint az autóbuszvezető a gyorsforgalmi úton többször hátrafordult — nyilván a sebesség élvezetét jelezve. A felüljáróhoz vezető kanyar végén az autóbusz jobb oldali kerekei, a nagy sebesség és vezetési hiba miatt, nekiütköztek a 20 cm magas járdaszegélynek, azt 6 méteren át horzsolták, majd a jobb első fékezett kerék felkapott a 80 cm széles járdára. Az autóbusz vezetője ekkor — feltehetően — azért, hogy elhárítsa az összeütközést a jobb oldali korláttal, hirtelen irányváltozással a kocsit balra kormányozta, de most már fékezés nélkül. Ekkor az autóbuszban még valószínűleg 40–50 km sebesség volt. A gépkocsivezető nyilván megdermedt a veszély érzetétől, s így képtelen volt újabb cselekvésre, a baleset elhárítására. Az autóbusz a bal oldalon áttörte a vaskorlátot, 15 métert repült a levegőben, majd a 9 méteres magasságból leesve, bal elejével a vasúti töltés oldalába fúródott és bal oldalára dőlt.

A — az autóbusz haladási iránya

B — itt ütközött az autóbusz jobb oldali első kereke a 20 cm magas útszegélynek

C — a jobb oldali első keréktől eredő, a szegélyen látható gumihorzsolási nyom

D — itt ugrott fel az autóbusz jobb oldali első kereke a 80 cm széles szegélyre

E — az első keréktől eredő fék-, illetve oldalcsúszási nyom

F — az autóbusz ebben az irányban tért át az úttest bal oldalára

G — itt ütközött az autóbusz bal oldali első része a hídkorlátnak

H — kidöntött hídkorlát

I — az autóbusz itt ért földet a homloklalával, majd a bal oldalára dőlt

J — a baleset időpontjában ezen a helyen állt meg a szembejövő CB-41-95 rsz. személygépkocsi

K — a személygépkocsitól eredő féknyomok

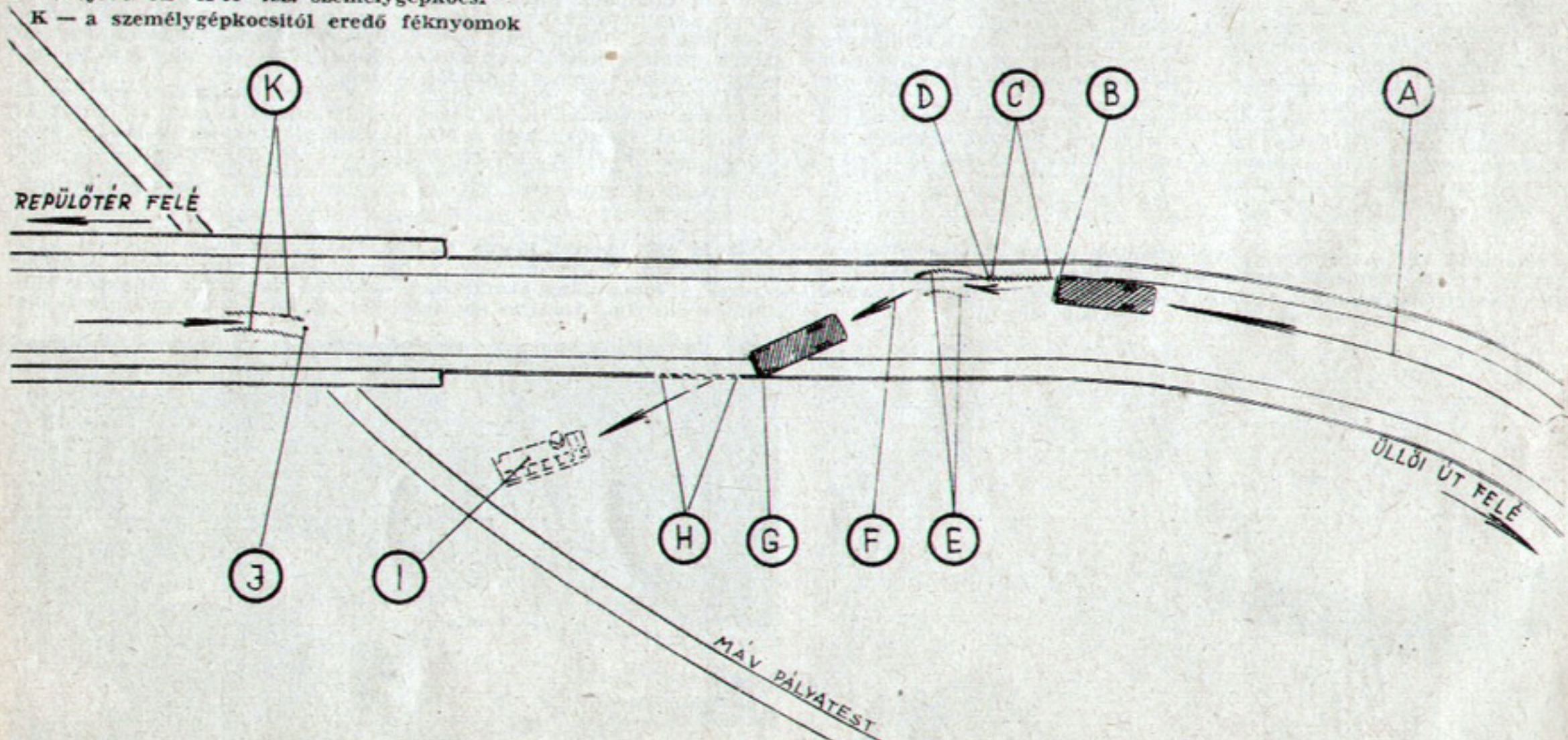
Az autóbusz utasai közül e sorok nyomdába adásának idején tizenegyen haltak meg, néhányat még súlyos állapotban ápolnak a kórházban.

A baleset okairól számtalan feltevés terjedt el az emberek között. Az egyiknek az *Esti Hírlap* június 18-i megállapítása adott tápot, amely szerint: „A baleset bekövetkezését egy szembe jövő személygépkocsi is befolyásolta”. Ez teljesen helytelennek bizonyult. Valóban jött szembe a CB-41-95 rsz. személygépkocsi, de annak vezetője — az egyetlen külső szemtanú —, amikor látta a történeteket (az autóbusz felugrását a jobb oldali járdára), a féknyomok bizonyossága szerint reflexszerűen fékezett és megállt — mégpedig a baleset színhelyétől kb. 35 méternyire. A személyautó jelenléte tehát nem befolyásolhatta a baleset körülményeit. Sőt: tizedmásodperceken múltott csupán, hogy a magánautó vezetője is nem lett áldozata a balesetnek.

Elterjedt az a hír is, hogy állítólag egy *rollerező gyermek* szaladt volna át az autóbusz előtt az úttesten. Ez sem felel meg a valóságnak, csak találgatás.

De „találgatás”-ra épülhet általában is az az igyekezet, hogy a baleset okát valaki a legnagyobb pontossággal kiderítse. Legalábbis addig, amíg a szerencsétlen fiatal gépkocsivezető, aki ugyancsak életveszélyes állapotban került kórházba, nem tehet részletes vallomást.

Nyilvánvaló azonban, hogy az autóbusz vezetője figyelmen volt. A tanúk egyöntetűen állították, hogy a gyorsforgalmi úton vezetés közben többször hátrafordult, nevetgélve. Elképzelhető tehát, hogy hátrafordult egy pillanatra ott a kanyarban is, s egy ilyen jobbrafordulás közben automatikusan kissé jobbra fordíthatta a kormányt. Ennek következménye lehetett, hogy a jobb oldali kerekek a járdához súrlódtak, és az autóbusz az előbbieket szerint a jobb oldali korlát közvetlen közelébe került. Ez a helyzet az autóbusz vezetőjében kétségtelenül a közvetlen életveszély érzetét ébresztette fel, amikor már a józan megítélésnek, a helytelennek bizonyult cselekedet korrigálásának kevés lehetősége van. Ilyenkor, mint ismeretes, főként már csak a védekező reflexek működnek. Ezt a védekező mozdulatot pedig itt a kormány balra fordítása jelentette. Ez a balra fordítás pedig olyan hirtelen történt, hogy a jármű sebességcsökkentés nélkül jutott át a baloldalra. Ott pedig már a gépkocsivezető magával a halálos veszedelemmel találkozott, amely cselekvőképtelenséget idézett elő.



A balesetet tehát a jelenlegi feltevések szerint közvetlenül egy ember helytelen magatartása idézte elő.

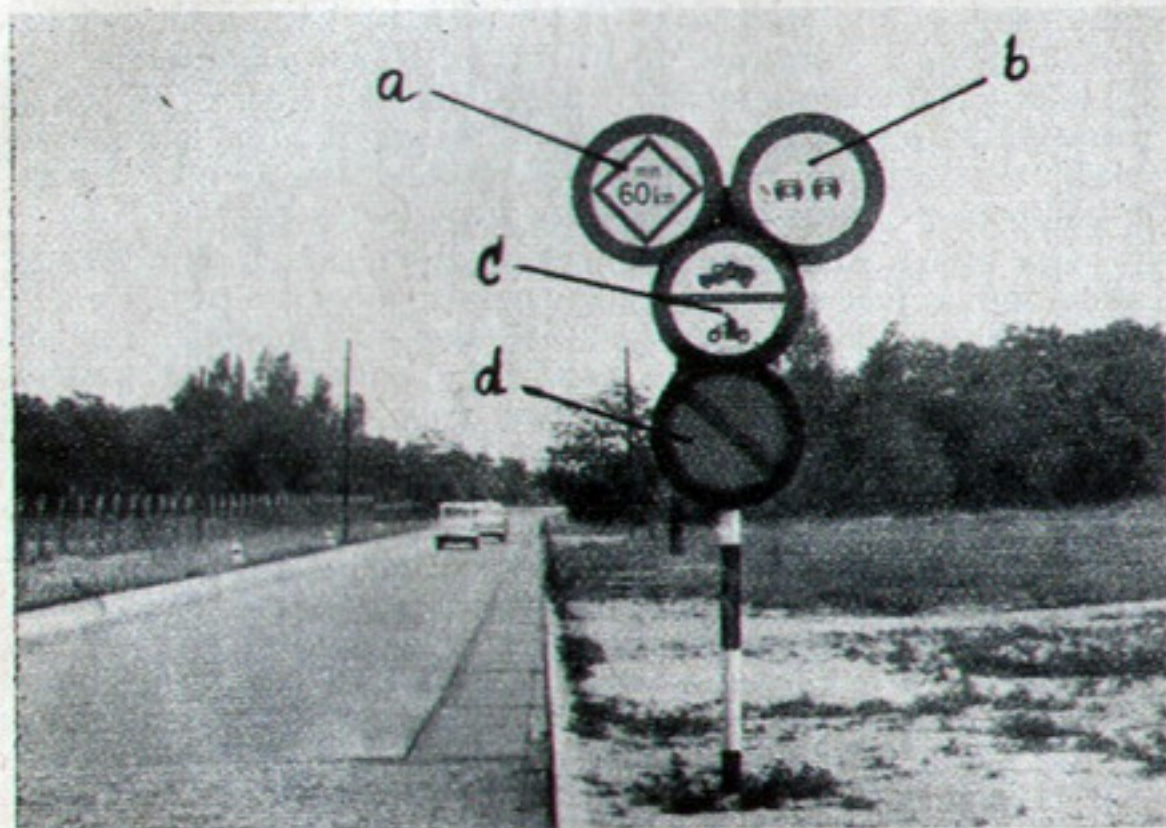
Nem lehet azonban elmenni egy ilyen súlyos szerencsétlenség mellett anélkül, hogy az eset egyéb körülményeit is ne vizsgáljuk. Feltétlenül meg kell keresni, hogy a gépkocsi-vezető magatartásán kívül nem játszottak-e szerepet a tragédia előidézésében egyéb okok is. A nyomozás természetesen elsősorban a műszaki okok lehetőségét vizsgálta. De a kormánymű és a fékberendezés épen maradt részeiből, valamint a féknyomokból és a kormányzás körülményeiből csupán arra lehetett következtetni, hogy műszaki hiba nem okozhatta a balesetet. Gumidefektről sem beszélhetünk, mert valamennyi abroncs megfelelő atmoszféranyomás alatt állt még a baleset után is.

De felvetődhet annak a vizsgálatnak a szükségessége: vajon a jelenlegi gyorsforgalmi jelleget ezen az útszakaszon fenn lehet-e tartani?

Éppen ezért javaslom, hogy a Belügyminisztérium, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, valamint a közlekedés és útépités tudományos szakemberei alakítsanak egy bizottságot ennek a kérdésnek az alapos tanulmányozására. Annál is inkább, mivel ez az útvonal forgalombiztonság szempontjából az ország egyik legfontosabb ütőere.

Kucsara Pál

a KPM Autófelügyelet baleseti csoportjának vezetője



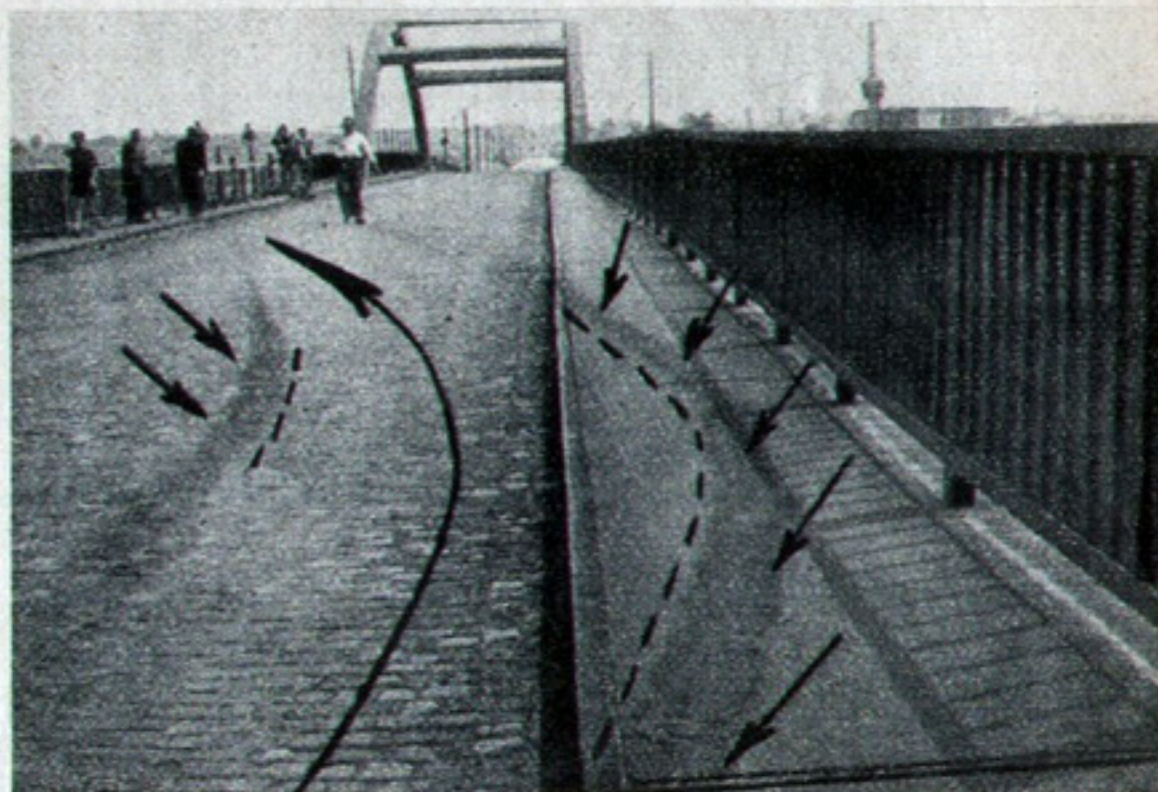
A gyorsforgalmi út elején, az Üllői út és Vak Bottyán utca torkolatánál elhelyezett jelzőtáblák:

- a) 60 km/óra legkisebb sebesség,
- b) Előzni tilos,
- c) Teherautó és motorkerékpár átmenő forgalma tilos,
- d) Megállni tilos.

Az autóbusz haladási iránya. Ez után az útkanyarulat után történt a baleset. Ebben a kanyarban tért a gépkocsi a nagy sebesség, illetve a figyelmetlen vezetés miatt jobbra a gyalogjárda szegélyére



Az autóbusz jobb oldali első kerekétől eredő, a járdaszegélyen látható 6 m hosszúságú gumihorzsolási nyom



Az autóbusz jobb és bal oldali első kerekétől eredő féknyom



A fékezett keréktől eredő oldalcsúszási nyom, amely az autóbusz erőteljes visszakanyarodásától keletkezett

A szerencsétlenség színhelye



A budapesti Kresz verseny értékelése

A fővárosban június 5-én megrendezett Kresz verseny — amelyről legutóbbi számunkban képes tudósítást közöltünk — újból érdekes következtetésekre ad alkalmat.

Az indulási és érkezési pontnak a Népligetbe történt át-helyezése célszerűnek bizonyult. Az útvonal — így tartották a versenyzők is — talán a legjobb volt az eddigiek közül. Nemcsak azért, mert a legkülönbözőbb közlekedésrendészeti jelenségekkel találkozhattak a versenyzők, hanem azért is, mert tulajdonképpen híven követte a balesetek előfordulásának színhelyeit. Hiszen a VIII. és IX. kerületek sajnálatosan „előkelő helyet” foglalnak el a baleseti statisztikában. (Legfeljebb a XIII. kerületet lehetne melléjük számítani.) A versenyzőket most sem állították különösebb megpróbáltatás elé: néhány ideiglenesen kirakott jelzőtáblán kívül semmiféle „beugrató” helyzettel nem találkozhattak. A Kresz kérdések is szigorúan csak a szabályok ismeretét követelték meg.

Mindemellett gyakorlati hibapont nélkül és ugyanakkor hibátlan írásbeli válaszokkal csak egyetlenegy versenyző végzett: *Szendrői Károly*, a 13. Aköv gépkocsivezetője, akit így a verseny erkölcsi győztesének kell tekintenünk. Nem lett listavezető, mert 89 perces menetideje miatt csoportjában csak a 4. helyre lehetett sorolni, de a kitűzött díjon felül külön jutalmazásban is részesült.

A versenyre általában jellemző volt, hogy rendkívül sok hibapontot szereztek az indulók vezetés közben — annak ellenére, hogy az idén a szabálytalanságokat kevesebb pontozóbíró jegyezte, mint az előző versenyeken. Valamivel jobb volt viszont az elméleti felkészülés. Így pl. a versenyzők 60—70%-a csaknem kifogástalanul ismerte a kötelező megállás, a sebességkorlátozások és az áthaladási elsőbbség szabályait — amelyek egyébként minden versenyző kérdés-csoportjában szerepeltek. Feltűnő volt, hogy a versenyzők túlnyomó többsége még mindig nem ismeri az átmenő forgalom tilalmát jelző táblát. A 255 részvevő közül csupán 5 válaszolt ezekre a kérdésekre helyesen.

Bizonyára csodálkozva tapasztalták a versenyzők, hogy ezúttal a gyalogosokra vonatkozó szabályok ismeretéből is kellett „vizsgáznok”. Sajnos, rosszul vizsgáztak. Kiderült,

hogy többségük nincs tisztában azzal: miképpen kell gyalogként közlekedni, s azzal sem, hogyan kell autóbusszon és általában a közhasználatú járműveken utazni.

Azt is csak néhány versenyző tudta, hogy vasúti átjáróban — tehát a síneken történő áthaladás során — a Kresz nem korlátozza a sebességet. A legtöbb versenyző azt írta válaszában, hogy a síneken 5 km-rel kell közlekedni. Pedig az 5 km-es sebesség csak az átjárók előtt kötelező, nem pedig az áthaladás alkalmával. Ugyanígy a legtöbb versenyző nem volt tisztában azzal sem, mi a feladata a gépkocsivezetőnek a baleseteknél.

A 255 indulóból 30 versenyzőt kellett kizárni az értékelésből. Tizenegy versenyző letért az útvonalról (az nem számított kizáró oknak, ha valaki más utcába tévedt, de visszatért a kijelölt útvonalra, ezt legfeljebb menetideje sínylette meg); 17 versenyzőt azért kellett kizárni, mert az öt Kresz-kérdés közül legalább háromra nem felelt meg helyesen, két versenyző pedig azzal zárta ki önmagát, hogy egyetlen Kresz-kérdésre sem adott választ.

Magától értetődő a tapasztalat, hogy az a 17 versenyző, akit a helytelen írásbeli feleletek miatt kellett kizárni, a vezetése során is számos hibát követett el. (Az egyik például — aki arra a kérdésre, hogy mi az előzés előfeltétele, azt írta le: „Intőkarrel jelzem, hogy lehet-e előzni” — Volga kocsiján 30 pontot szerzett gyorsajtás miatt, 20-at áthaladási elsőbbség meg nem adásáért, 7-et szabálytalan kanyarodásért, 6 pontot a követési távolság meg nem tartásáért.)

Az egyik hivatásos gépkocsivezető a kötelező megállás eseteinek a felsorolása helyett annyit adott válaszul: „Meg kell állni a Kőbányai út és Méző Imre út sarkán”. Ugyanennek arra kérdésre, hogy hol tilos megállni, mindössze az volt a válasza: „Egyirányú utcában a jobb oldalon”. Az egyik Aköv versenyzője egyáltalán nem ismerte a sebességkorlátozásokat, arra a kérdésre pedig, hogy miért nem ihat a gépkocsivezető vezetés közben alkoholt, azt írta: azért nem ihat, mert nagy lesz a vérnyomása. Egy másik Aköv gépkocsivezetője — aki egyébként vezetése során 123 hibapontot „szerzett” — egyetlen Kresz-kérdésre sem adott elfogadható választ. Arra a kérdésre például, hogy hol lehet legfeljebb 15 km-es sebességgel közlekedni, azt a választ olvashattuk: „Ahol azt a jelzőtábla jelzi”. A következő kérdése az volt: hol tilos megállni. Válasza: „Ahol azt a jelzőtábla tiltja”. Harmadik kérdése: hol tilos várakozni. Felelete: „Ahol azt a jelzőtábla tiltja”. Az illető, ismételjük, hivatásos gépkocsivezető...

Elrettentő példának talán elég is ennyi. Most inkább azokat soroljuk fel — de ezúttal név szerint! — akik a legjobbaknak bizonyultak, és jogos büszkeséggel vették át a rendőrség, a szakszervezet, az Autófelügyelet és a Fővárosi Tanács által felajánlott szép, értékes díjakat.

AUTÓBUSZ: (7 induló) 1. Tölgyesi József (FAÜ), 2. Legárt Ferenc (16. Aköv).

TEHERAUTÓ 6 TONNÁN FELÜL: (25 ind.): 1. Stadtmüller Ottó (Főtefu), 2. Szekényi Géza (1. Epfu), 3. Zoltán Bálint (1. Mélyép.), 4. Kasas József (1. Epfu), 5. Bognár György (Főtefu).

TEHERAUTÓ 2—6 TONNAIG: (106 ind.): 1. Kőszegi József (Kohusz), 2. Erdős Károly (Kohusz), 3. Nagy Sándor (Főtefu), 4. Szendrői Károly (13. Aköv) HIBAPONT NÉLKÜL!, 5. Balla Sándor (18. Tefu), 6. Grausz Ernő (Vegyip.). Díjazást kapott még további 21 versenyző.

TEHERAUTÓ 1,5 TONNAIG: (30 ind.): 1. Horváth Dezső (15. Aköv), 2. Mihályi Béla (15. Aköv), 3. Szabó János (3. Belker), 4. Sándor Lajos (Főtefu), 5. Alberti Sándor (Főtefu), 6. Molnár István (Főtefu).

SZEMÉLYAUTÓ (57 ind.): 1. Kárpáti Róbert (Taxi), 2. Czvizler József (Állatforg.), 3. Seprényi László (Kohusz), 4. Alberti István (16. Aköv), 5. Siket Lajos (Közl. Műszaki), 6. Finig György (KGM). Díjat kapott még 4 versenyző.

Újjáépítik a Népköztársaság útja burkolatát is

Amikor ezeket a sorokat nyomdába adjuk, a Nagykörút úttestének építói már négy nappal megelőzték tervüket, s így — amennyiben az időjárás nem okoz zavarokat — a tervezett július 10. helyett már 6-án átadhatják a forgalomnak a Lenin körútnak a Dohány utcától a November 7. térig terjedő újjáépített szakaszt.

Ezzel párhuzamosan másik ajándékot is készítenek elő a gépjárművezetők részére. Új aszfaltburkolattal látják el a Népköztársaság útját is, amelynek a November 7. tétől a Bajcsy-Zsilinszky útig terjedő szakaszát a terv szerint augusztus végére már be is fejezik.

Újaita „Harger”



A közlekedésrendészet az Országos Mentőszolgálat közreműködésével évek óta használja már nálunk az ún. „módosított Harger eljárást” a járművezetők alkoholfogyasztásának ellenőrzésére. Bebizonyosodott azonban, hogy a készülék kezelése nehézkes, és segítségével pontosan csak azt lehetett megállapítani, hogy egyáltalán fennforog-e az alkoholfogyasztás. A Mentők most két újfajta, „Breathalyzer” készüléket kaptak, amely a lehetőből fotoelektromos úton azonnal ezrelékes értékben mutatja a vér alkoholtartalmát, és azt egyidejűleg kis jegyzőkönyvön regisztrálja. Az új készülékeket a legutóbb megtartott országos ellenőrzésnél már alkalmazták is

Sport hírek Bulgáriából

Az Autó-Motor számára írta: **BORISZ SZTANEV**, a szófiai Avto-Moto szerkesztője, nemzetközi sportbíró

Gyorsasági motorkerékpáros körverseny Szófiában

A szép tavaszba borult Szófiában sok ezer néző kísérte érdeklődéssel az ez évi VI. motorkerékpár körversenyt, amelyen 40 versenyző indult a dimitrovi körzetben.

Elsőnek a 250 kcm-esek rajtoltak. A 10 kört (35 km) elsőként *Todor Kalkovszik* (Jawa) tette meg, őt követte *N. Rajkov* és *E. Nesztov*.

Az összevont 125 kcm-es (speciál és széria), valamint a 175 kcm-es motorkerékpárok csoportjában a kistermetű *Todor Todorov* vezetett az első körben, de *Dimiter Vaszilev*, a sport mestere speciál Rumi (125 kcm) versenygépén átvette a falkavezetést és azt a célig meg is tartotta. *Todorov* 84 km-es átlaggal győzött a 175 kcm-es géposztályban. A széria 125-ös kategóriában *Evgeni Sztojcsjev* győzött. A 2. helyen a legeredményesebb női versenyző, *Paraskeva Mancseva*, a sport mestere végzett.

A 350 kcm-es futamban a Bolgár Népköztársaság két legjobb versenyzője, *Kiril Nikolov* és *Ilja Sztirov*, a sport mesterei is indultak. Az első kört *Sztirov* vezette, de aztán *Nikolov* került az élre, aki végül a versenyt meg is nyerte 90,2 km/ó átlaggal. Alig 30 másodperccel később ért célba *Sztirov*. A 3. helyet nagy harc után *L. Bakov* foglalta el oly módon, hogy 50 méterre a cél előtt előzte *N. Rajkovot*.

Az oldalkocsis kategóriában a 35 km-t *Peter Mancsev* (*Paraskeva Mancseva* férje) és *Georgi Szpaszov* fejezték be elsőként 84,1 km/óra átlaggal. A 7. körben motorhiba miatt feladta a versenyt *Simeon* és *Pavel Lukanov*, akik végig nyomon követték a győzteseket. A 8. körben a sport mestere, *Ljuben Ficsev* és *Nikola Malamov*, akik a verseny elején motorhiba miatt sereghajtók lettek, felzárkóztak és biztos másodikként értek a célba. A *Galabov*—*Capov* pár lett a harmadik.

Utolsónak álltak rajthoz a 650 kcm-es Triumphokon *Jordan Toplodolszki*, *Jordan Cvetkov*, a sport mesterei, *Peter Pencsev* és *Dimiter Marcsev*, továbbá 350 kcm-es Jawaikkal *Kiril Nikolov* és *Ilja Sztirov*, a sport mesterei. A rajttól kezdve a vezetést *Toplodolszki* vette át, akit *Pencsev* és *Nikolov* követett. De *Toplodolszkit* kivéve, valamennyi Triumph versenyző műszaki hiba miatt feladta a versenyt, és a közönség már ünnepelni kezdte a biztos győztesnek látszó *Toplodolszkit*, amikor az utolsó előtti körben motorhibával ő is kiállni kényszerült. Így tehát ebben a géposztályban is *K. Nikolov* (Jawa) foglalta el az első helyet, akit *Sztirov* (Jawa) követett.

Csapatversenyben a főváros dimitrovi körzetének csapata győzött. Tagjai az egyéni díjakon kívül megkapták a Bolgár Önkéntes Honvédelmi Szövetség városi szervezetének kristályserlegét is. A vándorzászlót, mint az 1960. évi legeredményesebb versenyző, *Dimiter Vaszilev*, a sport mestere érdemelte ki.

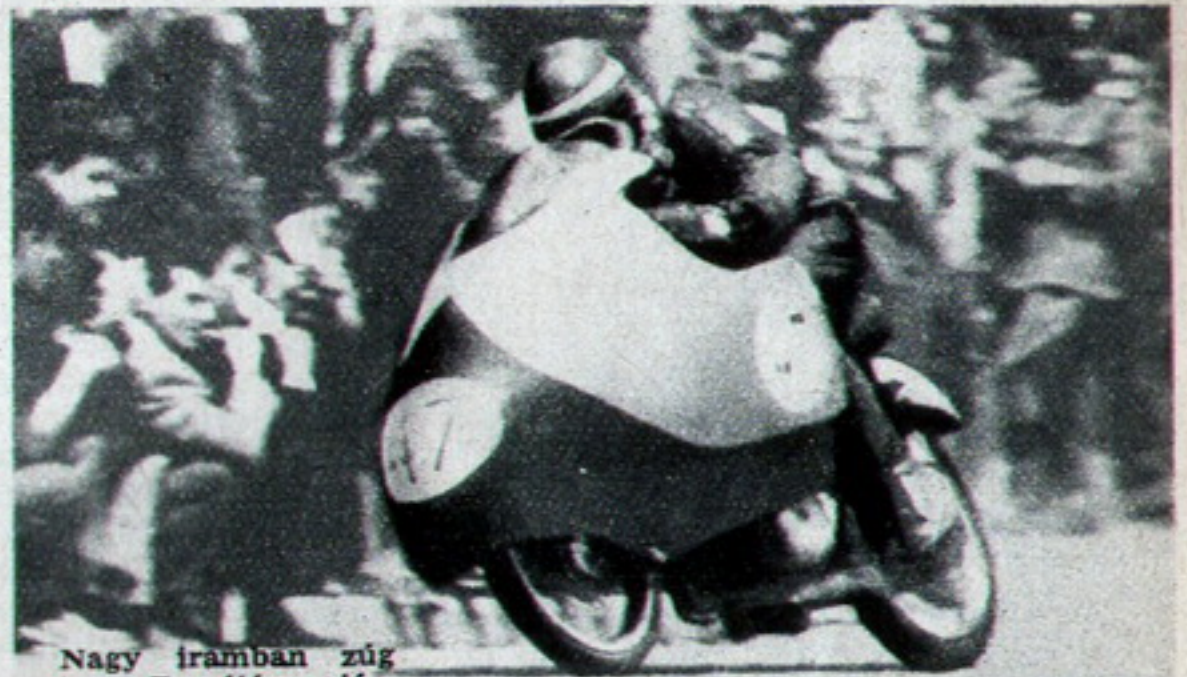
T. Gigov rekordja Tetevenben

A Bolgár és Szláv Kultúra Ünnepe Teteven városában rendezték a hagyományos terepversenyt, amelyen az egész országból több mint 70 sportoló állt rajthoz.

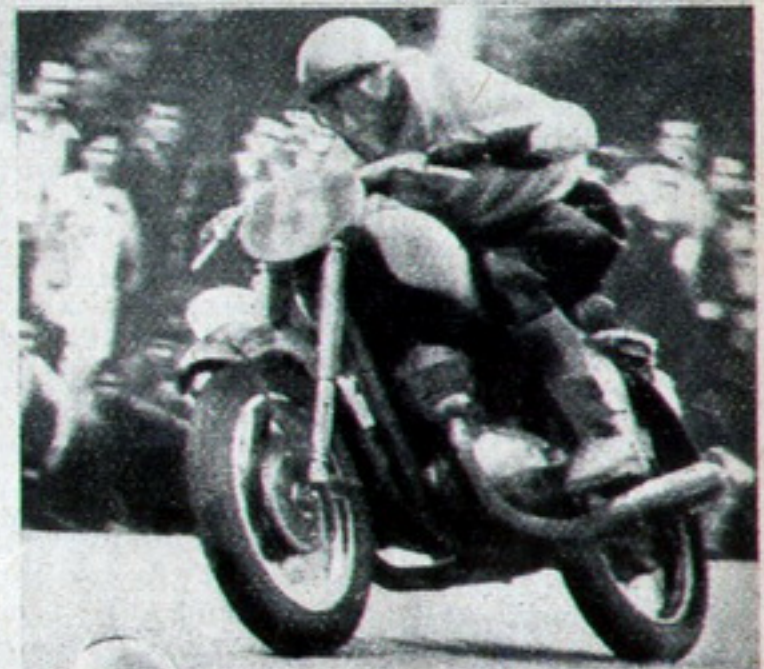
Érdekes harc után a sok természetes akadállyal nehezített terepen a kis kategóriában az első helyet *A. Kirilov*, a 175 kcm-es osztályban *I. Mutavcsijszki* foglalta el. A *Dimitrovo* bányaváros kiváló versenyzője, *Todor Gigov* különleges rekordot ért el. Négyyszer rajtolt (250, 350, 650 és 750 kcm) és mind a négy kategóriában győzött. Ezt a ritka eredményt növeli, hogy a verseny előtt 10 nappal *Gigov* résztvett a *Sztanke*—*Dimitrovo* város terepversenyén, ahol a 350 kcm-es kategóriában ugyancsak diadalmaskodott.

A Hősök ünnepének versenye

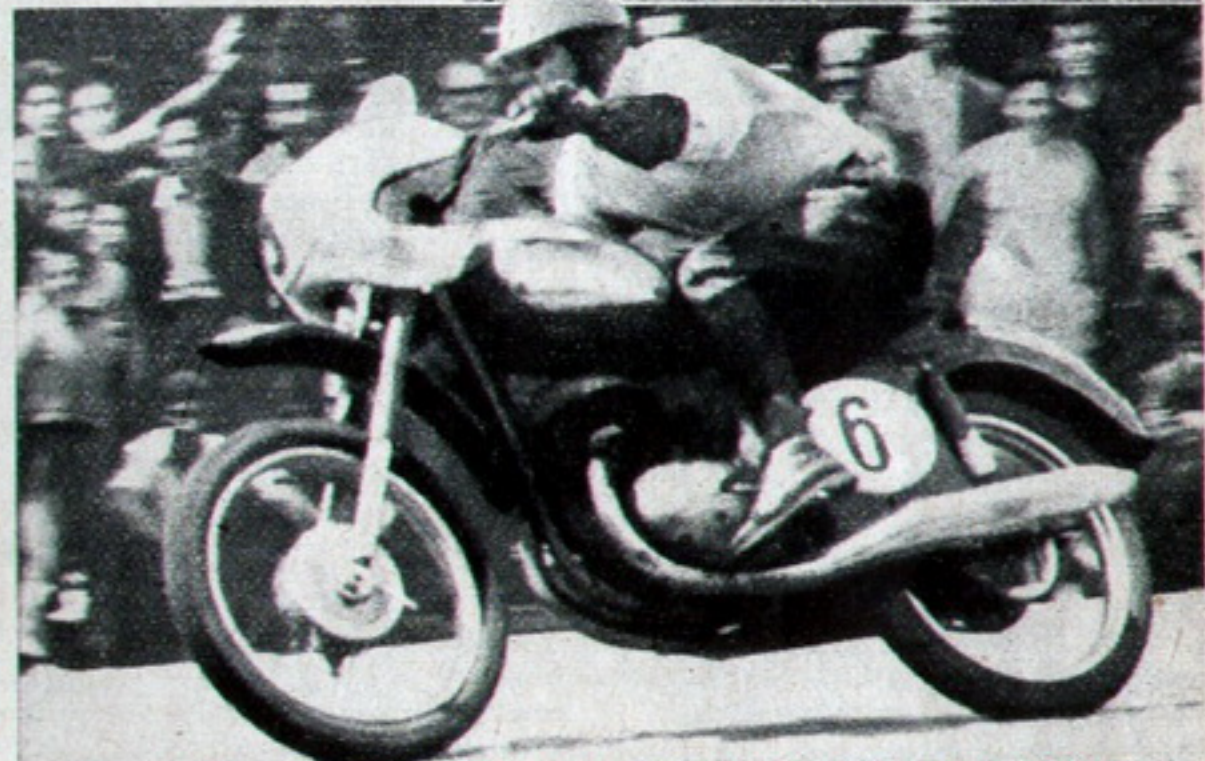
A fasizmus, a kapitalizmus és a török rabság elleni harcban elesett hősök ünnepének tiszteletére Szófiában, Kolarovgrádban, Klevenben és még sok más városban motorkerékpár-versenyeket rendeztek, amelyeken az ország egész területéről résztvettek a sportolók. Ezek a jól szervezett versenyek igen jó eredménnyel végződtek, és sok ezer néző figyelte nagy érdeklődéssel ezeket az erőpróbákat, hiszen a motorkerékpársportot a bátrak sportjának nevezik Bulgáriában.



Nagy iramban zúg tova Rumián a járdaszélen ülő nézők előtt *D. Vaszilev*, a kis géposztály győztese



Nemcsak a 350-esek közt jeleskedett *K. Nikolov*, a sport mestere, hanem a 650 kcm-es kategóriában is



I. Sztirovot a magyar közönség is megismerhette a legutóbbi cross versenyünkön. A sport mestere kétszer végzett a második helyen

Nagy napja volt *T. Gigov*nak a teteveni cross-versenyen. Négy futamban indult és négyszer győzött...



Négynapos erőpróba Thüningiában



Bad Liebenstein mellett volt ez a mintegy 50 méter hosszú klasszikus szakasz, ahol tilos volt a lábfelelés. Ez ellen küzd Ruzsai József

Festői hegyek között haladt az NDK VII. Négynapos motorkerékpárversenyének mezőnye. Hét ország (NDK, Szovjetunió, Bulgária, Lengyelország, NSZK és Magyarország) 148 versenyzője birkózott június 3. és 6. között az 1200 kilométeres rendkívül nehéz tereppel. Az egyes országok csapatát 5 főnyi legénység képviselte, akik a GST (az ottani MHS) ezüst serlegéért harcoltak, ezenkívül még 3 főből álló klubcsapatokat is indíthattak a részvevő országok. Újdonság volt ebben az évben, hogy a nagy motorgyárak csapatai külön is összemérték erejüket. Természetesen egy-egy versenyző eredménye mindhárom csapatban értékelhető volt.

Az útvonalról a Hatnaposok legjobbjai, a csehszlovákok is azt mondták, hogy semmivel sem könnyebb feladat, mint a Hatnapos verseny. Ezt bizonyítja, hogy 62 versenyző kényszerült a verseny feladására, és a 36 klubcsapatból is 28 kiesett. Szóval: nehéz verseny volt, amelyet rendkívül körültekintően készítettek elő a házigazdák. A rendezésről csak felsőfokú jelzőkben lehet beszélni. A szervező bizottság nagyszerűen fogta össze a sok száz versenybíró, rendezőt, és ennek eredményeként minden óramű pontossággal működött. Amit csak alátámaszt az a tény, hogy egyetlen reklamáció sem történt. A mi túraversenyeink hetekig tartó értékelésére gondoltunk akkor, amikor egy órával az utolsó versenyző befutása után már több mint 100 versenyző és közel 50 csapat részletes eredményét ki-függesztették.

Magyarország színeit hat versenyző, Ruzsai (500 kcm BSA), Kovács (250 kcm Jawa), Vencel (250 kcm Jawa), Zsembéri (350 kcm Jawa), Keszthelyi (175 kcm Jawa) és Csabai (250 kcm Jawa) képviselte. Az első öt alkotta a nemzeti válogatot-tat, és Csabaival kiegészítve két klubcsapatot szerepeltettünk. A fiúk a lehe-

tőségekhez képest jól előkészítették gépeiket, amelyekkel motorikusan nem is volt baj. Annál több gond volt azonban a vázrészekkel. Kiderült, hogy a Jawa teleszkópjai nem bírják a nehéz terepet, s már az első nap után a lökésgátlók tönkrementek, ezért két teherautó-belső-t kellett felszabdalni, s ezekkel megoldani a csillapítást. Ugyancsak baj volt a hátsó sárvédőkkel, amelyek az ülést tartják, pontosabban tartották volna, mert gyári merevítés hiányában valamennyi leszakadt, s naponta kétszer kellett feldrótozni a sárvédőket.

A többiekhez képest sokkal korszerűlenebb technikai felszerelés ellenére versenyzőink nagyszerűen megállták helyüket és sokszor igazán hősiiesen küzdöttek, hogy a kényeszerű szerelések miatt tartani tudják a szintidőket. Az első napon, amíg a vázak bírták, a stílus-szakaszokat is nagyszerűen teljesítették, de később ez lehetetlenné vált a csillapítás nélküli teleszkópokkal. Az első napon a magyar csapat 0 hibaponttal és 0 segédhibaponttal az első helyen állt, míg a későbbi győztes, az NDK együttese már 8 büntetőpontot szerzett. Természetesen azonnal megnőtt a magyarok tekintélye, a meglepetést szimatoló újságírók, rádiósok és filmesek pergőtüzébe kerültünk.

A második napon már nem kísérte hasonló szerencse versenyzőink szereplését. Az utolsó ellenőrző állomás és a cél között az addig 0 hibaponttal álló Keszthelyi többszöri láncszakadás miatt 35 percet késett és emiatt kiesett. (Két ellenőrző állomás között ugyanis 30 percet lehet csak késni.) Fialat székesfehérvári versenyzőnk, Csabai pedig egy rendőrmotorossal összeütközött a forgalmat irányító rendőr hibájából, és mivel gépe használhatatlanná vált, a verseny feladására kényszerült. De a többieknek is „fekete szombatjuk” volt: a Szovjetunióknak 2, Lengyelországnak, Csehszlovákiának, az NSZK-nak 1—1 versenyzője esett ki a további küzdelemből. Ekkor bosszankodtunk

csak igazán. Ha Keszthelyi csak 5 percet kevesebbet késik, másodikként roszszabb helyre nem is kerülhetett volna csapatunk. A harmadik és a negyedik napon már csak arra vigyáztunk, hogy mindenki végigmenjen a távon, mert ez elegendő volt a harmadik hely megszerzéséhez. Izgalom még így is akadt, Ruzsait ugyanis hiába vártuk, 15 perc késéssel érkezett az egyik ellenőrző állomásra. Mint utóbb kiderült, a stílus-szakaszon elszakadt a lánc, s ez bizony az aranyérmébe került.

A fiúk teljesítménye messze a várakozás feletti, hiszen hatalmas motoriparral és e sportágban nagy gyakorlat-tal rendelkező országok mögött lettünk harmadikk, magunk mögé utasítva sokkal jobb lehetőségekkel rendelkező országokat. Az egyéni versenyben Kovács Vencel és Zsembéri aranyérme és Ruzsai balszerencsés bronzérme azt mutatja, hogy a motorsport e legnehezebb ágában is jó képességű versenyzőkkel rendelkezünk. De éppen e sportágban ez nem elegendő. Bizony, fáj a szívünk, amikor bolgár barátaink nagyszerű hazai gyártmányú Balkán motorokon jelentek meg, s csak egyik versenyzőjük első napi balesete miatt nem értek el figyelemre méltó eredményt. A bolgárok nagy gonddal készítették elő csapatukat, szerelték fel a legjobb gépekkel, amelyek üzembiztonság és vázfelépítés tekintetében felülmúlták a Jawaikat.

Nem érdektelen tapasztalat ez, a magyar versenyzők jó szereplése is éppen arra hívja fel a figyelmet, hogy a hazai gyárak nagyobb támogatására lenne szükség, hogy versenyzőink egyenlő eséllyel vehessék fel a küzdelmet a többi országok motorosaival.

A csapatverseny végeredménye:

1. NDK 14 hibapont, 2. Csehszlovákia 300 hp., 3. Magyarország 315 hp., 4. Bulgária 422 hp., 5. Szovjetunió 600 hp.

Seres János

Sok indulója volt a sztálinvárosi versenynek

Szocialista városunk alapításának tizedik évét ünnepli. Ebből az alkalomból a Sztálinvárosi MHS folyamatosan pergő motorkerékpár-versenyt rendezett.

Az erőpróba színvonalát nagymértékben emelte, hogy nemcsak a legtöbb fővárosi sportegyesület, hanem több vidéki klub is elküldte versenyzőit, így többek között rajthoz álltak a kaposváriak, pécsiek, tatabányaiak és szolnokiak is. Igaz, ez a verseny egyben a II. terület bajnok futama is volt. Ez alkalommal kell elismeréssel szólni a II. terület lelkes sportaktiváiról és a vezetőkről, Pallai Józsefről és Sidó Béláról, akik kiválóan látják el társadalmi munkájukat.

A gyenge szelet ellensúlyozta a szikrázó júniusi napfény, amikor 12 körös útvárra indították a 24 főnyi, összevont 125-ös mezőnyt. Scherer győzelme a gyors Ducatival egy pillanatig sem volt vitás a speciál géposztályban. Annál nagyobb viadal alakult ki Bába és Petró között, aminek végére Bába Danuvijának csúszó kuplungja tett pontot: egy körrel a befejezés előtt Bába kiállt. A vidékről az MHS kmk-hoz került Zaboreczky György nagyszerű versenyt futott, hiszen a 17. helyről dolgozta fel magát a győztes Petró mögé.

Csepregi György a rajttól a célig vezetve lett az első a 250-es kategóriában, amelynek 20 indulója volt. Amde mögötte a vidékiek sorakoztak a következő sorrendben: Grozli

László (Székesfehérvári MHS), Horváth Ferenc (Tatabányai MHS) és Takács István (Pécsi Dózsa).

Ugyancsak összevonták a két csoportot a 350-eseknél is. Cserkútinak (és Nortonjának) nem volt ellenfele. Viszont érdekes vetélkedés volt a sport osztály két harci kakasa, Spáth és Bába között (mindketten Jawaival). Hol az egyik, hol a másik volt az élen, mindaddig, amíg Bába motorjának váltóműve össze nem kuszálódott. Kettőjük tempójára jellemző, hogy a győztes Spáth jobb időt futott, mint Bürger az újjávarázsolt NSU-sport Max-szal, aki Cserkúti mögött a 2. lett; 3. Kucsma (AJS). A sport kategóriában 2. Kőműves (Kaposvári MHS), 3. Beleznai (Kaposvári MHS).

Az 500-asok is 18 kört futottak, amit elsőként a CEL motorral premierjét tartó Pál Béla (MHS kmk) fejezett be. Egyetlen komoly ellenfele az ebben a futamban is indult Cserkúti volt, aki ugyancsak igyekezett, de a lőerő többlettel nem tudott megbirkózni. Szép futam volt.

Ez a megállapítás nem vonatkozhatik az oldalkocsisok vetélkedésére, mert a Dózsa Pettenkoffer—Metzger (Norton) párnak nem volt komoly ellenfele. A klubtárs Kugler—Vereckel pár (BMW) végzett a 2. helyen. Megfelelő motor birtokában „színesebbé” tehető volna a futamot a 350-es Jawa indult, 3. helyen végzett szolnoki Polacsik—Karcucz kettős.

Jdénynyitó a DUNÁN

A dühös északi szél mérges hullámokat faragott a Dunán, amikor június 11-én vízre akartak szállni a másnapi bajnoki futam versenyzői. De ki vállalta ebben a siklóhajót felborító időben az edzést? — „Majd ha lecsendesedik” — biztatták egymást a „vizesek”. A dacoskodást Surányi Endre törte meg, aki a tajtékozó vízre merészkedett. Úgyes lavírozása bátorságot öntött a többiekbe is, és mind több hajó ugrált a habzó tarajokon.

A verseny napján enyhült a szelek haragja, de nem annyira, hogy néhány versenyhajót fel ne borítson. Volt bizony kényszerfürdés, de szerencsére egyik sem volt komoly kimenetelű. A bajnokság első versenyén a legeredményesebbnek Surányi (MHS) bizonyult, aki a két futamon „begyűjtötte” a maximális 800 pontot. Annál rosszabbul sikerült Pintér Józsefnek ez a vasárnap, ugyanis mindkét futamán vizet kapott a König porlasztója, pedig a győzelmet aligha lehetett volna elvitatni a természetes versenyzőtől. A J kategóriá-

ban (175 kcm) kellemes csalódásról gondoskodott Hódik Tibor, aki régi egyhengeres Königjével — különösen az első futamban — komoly ellenfelet volt az új, erősebb kéthengeres motorral indult Sebes Emilnek. Sajnálatos, hogy Márkus István valóban nagyon szép hajójával nem vehetett részt az erőpróbán, mert frissen összerakott motorja felettébb gyanúsán viselkedett, és inkább vállalta az elmaradt rajttal járó súlyos pontvesztést, mintsem kockáztassa az amúgy is túlérzékeny König épségét.

A Műegyetem előtt összegyűlt közönség — már aki hajlandó volt a vízisi valamint a túrahajó bemutató miatt kisse későn sorra került 350—500-as összevont futam rajtját megvárni — ritkán látott szép versenynek lehetett tanúja. A piros mentőmellényes Surányi példaszerű rajttal biztosította magának a vezető helyet, és talán az 500-asok előtt is elsőként fickándozhatott volna át a célvonalon, ha motorjának egyik gyertyakábele le nem esik. Egy hengerrel küz-

ködvé próbálta a vezetőket helyére tenni, de ez csak sorozatos áramütést eredményezett. Csak a König leállítása után javíthatta meg ezt a bosszantó hibát. Ennek ellenére kategóriagyőztes lett. Ha Pintér motorja nem „issza le” magát az alsó bójánál, akkor izgalmas végküzdelemnek lehetünk volna tanúi.

Az A osztály (250 kcm) első futamát teljes egészében semmisnek tekintette a versenybíró, mert az egész mezőny figyelmen kívül hagyta a szabályokat azzal, hogy a kapukon kívül rajtoltak. Egyébként a mezőny leggyorsabbja Takács József volt, de motorjának adagolószelepe rakoncátlankodott, és így Nyiri Ilona vezette át győztesként a célon hajóját.

És amíg a „papucsok” vetélkedése folyt, addig 26 km-es távon bonyolították le a túrahajók több órással végződött versenyét.

(R—a)

EREDMÉNYEK: TÚRAHAJÓK OLDALMOTORRAL, 100 KCM (négy ind., 1 bef.): 1. Vértés I., Bp. Spart.; 125 KCM (10—6): 1. Borbély J., Bp. Sp.; 175 KCM (21—12): 1. Fazekas J., Vasas Izzó; **FARMOTORRAL, 175 KCM (11—8):** 1. Mátyás J., MHS; 250 KCM (15—11): 1. Kertes J., Szegedi Sp.; 350 KCM (9—8): 1. id. Tschürtz J., MHS; 500 KCM (18—13): 1. Szvevényi B., Bp. Sp.; 660 KCM (11—7): 1. Lukács F., Bp. Sp.; 1000 KCM (7—5): 1. Szabó Z., MHS. **VERSENYHAJÓK** J. 175 KCM: 1. Sebes E., MHS, 700 pont; 2. Hódik T., MHS, 700. — A. 250 KCM: 1. Nyiri I., MHS, 400; 2. Takács J., Épít., 300; 3. Gombik Gy., MHS, 225. — B. 350 KCM: 1. Surányi E., MHS, 800; 2. Sárosi J., Bp. Sp., 300. — C. 500 KCM: 1. Lévai B., MHS, 700; 2. Bodor J., Bp. Sp., 625; 3. Meister I., MHS, 525.

NDK sikerek az Adria Nagydíjon

Versenyzőink immár negyedszer vettek részt ezen a nagy versenyen, és miután valamennyit láttam, párhuzamot tudok vonni közöttük.

Az előzőekre az olasz fölény volt jellemző, míg az idén az MZ révén az NDK, valamint az NSZK sportolói jeleskedtek. Pedig az olasz versenyzők alaposan felkészültek erre az összecsapásra, hiszen Signor Benelli személyesen vezette a rettegett Benelli-csapatot. Igaz, az edzésidők alapján úgy tűnt, hogy Grasetti, Tassinari (Morini), Milani (Patton) és Mandolini (Ducati) verhetetlenek lesznek. És amíg az olaszok tervezgettek, addig az NDK-beli barátaink, Musiol és Fischer biztosan győztek a két kisebb kategóriában.

Hadd mondjam el, hogy fiaink a hazai versenylehetőségek hiányában erős hátrányba kerültek a 10—12 versennyel a tarsolyukban rajthoz állt külföldiekkel szemben. Ezenkívül előnytelen volt csapatunk műszaki felkészülése is, hiszen Szabó II. MZ-je nem készült el a gyárban, ehelyett ebben a mezőnyben nagyon szerény képességekkel rendelkező Jawával szerepelt.

A kétnapos erőpróba a 125-ös futammal kezdődött és — amint írtam már — MZ győzelemmel végződött. A két gyári menő egymás után javította a körrekordokat. Reisz Janika végig az éllóvasok mögött nyargalt, de a szerencse elpártolt tőle: az utolsó előtti körben gyújtászavarral megállt a depónál, és csak a gyertyacsere után folytathatta versenyét, amikor már csak a 7. helyig futotta az idejéből. A győztes Fischer és Musiol lekörözte a 25 főből 17-re fogyott mezőnyt, 3. Mandolini.

Ezután futották a 350-esek versenyét, amelyet általános meglepetésre a fiatal H. Pesl (NSZK) nyert meg. A futam számunkra örvendetesen, és a nézők nem kis csodálkozására úgy indult, hogy kettős magyar győzelem születik. Az első négy körben üstökösöként száguldott Kurucz és Reisz. Jól tudtam, hogy nem valamiféle „magyar csodáról” van szó, csupán a pályát jobban ismerő fiaink kihasználták ezt az előnyüket — egyebük amúgysem lévén. De aztán az ausztrál és az NSZK-beli versenyző vette át az iram diktálását. Így lett 1. Pesl, 2. J. Findley, 3. B. West, 4. Grasetti, 5. Reisz... 7.

Kurucz és 9. a végig egyenletesen, de bátortalanul küzdő Hernádi.

Másnap a 250-esek versenyével folytatódott a Nagydíj. Két gyári MZ, két gyári Benelli, Morini és a nálunk is népszerű Horst Kassner gyors NSU-ja foglalták el az első sort. Pompás tűzijáték keveredett a rajt után. Musiol az élre állt és azt a célíg nem adta ki kezéből, miközben új pályacsúcsot is futott. Mögötte sokan cseréltek helyet — Fischer ki is állt —, így sikerült csak Tassinari, illetve Grasetti révén az olaszoknak a 2. és 3. helyet elfoglalniok. Szabó II. a 14. lett — üres tartállyal.

Számunkra az 500-asok hozták a legnagyobb sikert: Kurucz megérdemelten, néhány másodperces hátránnyal a 3., Szabó I. a 4. helyen végzett. A végső sorrend: 1. Gläser, 2. West, 3. Kurucz, 4. Szabó, 5. Alexander (Anglia), mind Nortonnal. Kuruczról csak annyit, hogy végig az élen csatázva érte el szép eredményét.

Sok reményt fűztünk a Domsa—Benedek pár szerepléséhez, hiszen a francia bajnok Rogliardo mögött nekik volt a legjobb edzésidejük. Nem Domsáékon múltott a jó eredmény, hanem a nagy szakállú és kis képességű Tickle fiún és annak húgán, akik az egyik hajtúkanyarban jóformán lesodorták a magyar kettőst az útról. Mire újra útrakeltek, sereghajtók lettek. Becsületükre legyen mondva, hátrányukból sokat ledolgoztak és Rogliardo, Roshie (NSZK), Snajder (Jugoszlávia) és Foster (Ausztrália) mögött az 5. helyen fejezték be a nehéz versenyt.

Végezetül hadd mondjam el: a fiúk derekasan küzdöttek, ennek alapján a csapatversenyben a 3. helyen végeztek 23 ponttal az NSZK (13) és Olaszország (18) mögött. A versenynek mintegy 120 ezer nézője volt, akik a festőien szép 6 km-es pályát szegélyezték. A rendezést mintaszerűen bonyolították le. A közönség különösen az NDK versenyzőinek volt hálás, amiért megtörték az olaszok győzelmi sorozatát, de kijutott az ünneplésből a résztvevő többi, összesen 12 nemzet fiának is.

Kockás László

SCHRETER BÉLA — KÖRMEND. 1. A szobanforgó könyvet az AM munkatársa, Reményi-Gyenes István állította össze. Címe: „A gépjárművezetők kötelességei és jogai”. Az elmúlt hetekben jelent meg a III. kiadása, amely tartalmazza általában az 1959. év végéig megjelent rendeleteket, Nemcsak a gépjárművezetők munkafeltételeire, bérezésére vonatkozó kérdésekről ad tájékoztatást, hanem közli — és magyarázatokkal látja el — a gépjárművek üzemeltetésével kapcsolatos határozatokat, sőt jogszokásokat is. A gépjárműelőadó tehát jó segédkönyvként használhatja. 2. Az üzemanyagnormákról még ma is hivatalosan csak a 201/1954. sz. tervhivatali utasítás van érvényben. De mindenki tudja, hogy ez idejét múlt, s hosszú ideje folynak a tárgyalások az új rendelkezés megfogalmazásáról. A könyv tehát nem közölhette még az új utasítást, hanem csak annak tervezett adatait, illetőleg azokat az értékeket, amelyek a tárgyalások alapjául szolgálnak. Közlésük csak tájékoztató jellegű. Ma még minden főhatóság külön állapíthatja meg a saját területére azoknak a típusoknak a normáit, amelyek az 1954-es OT utasításban még nem szerepelnek. Ahol kétség merül fel, forduljanak az Áfor Kenéstechnikai Osztályához (Bp., IX., Közraktár u. 30.). 3. „A gépjárművezetők kötelességei és jogai” könyv egyébként, értesülésünk szerint, még kapható a Könyvesboltokban. A legbiztosabb, ha a közlekedési szaküzletből rendelik meg (Erkel Könyvesbolt, Bp., VII., Lenin krt. 52.). A könyv ára: 31,20 Ft.

SZTANOJ MILORAD — BATTONYA. A felszabadulás előtt kelt gépjárművezetői igazolványok érvényüket veszítették, amennyiben azok 1953. évig meg nem újították. Így Ön hivatalos gépjárművezetői igazolványhoz csak akkor juthat, ha a Tanintézet alapfokú gépjárművezetői tanfolyamát elvégzi és sikeres vizsgát tesz.

BÁRDOS SANDOR és KRAUSZ JÓZSEF — BUDAPEST. Természetesen mi magunk is észrevettük a hibát — a lap megjelenése után. Köszönjük mindenesetre a figyelmeztetést, mert ez annak is jele, hogy szakértő szemmel olvassák lapunkat. A június 15-i szá-

Mindennemű gépkocsitüvegezés, gumizást, vízszigetelést közületeknek és magánosok részére azonnalra vállalunk.

GÉPJÁRMŰJAVÍTÓ ÉS GARÁZSIPARI KTSZ
Bp. XII., Maros-u. 12
Telefon: 358-501



Motorkerékpár, autó, targonca és egyéb savas

AKKUMULÁTOR-
TELEPEKET

csak szakvállalatnál javíttasson!

Keresse fel a 67 éve működő

AKKUMULÁTOR- ÉS
SZÁRAZELEMGYÁR

javító telepeit:

Budapest, VI., Jókai-utca 8

T.: 113-751, 118-673

Budapest, VII., Rottenbiller-utca 32

T.: 224-220, 425-902

Miskole, Arany János-utca 35

T.: 36-150

1960 szeptember 1-től:

Pécs, Megyeri-út 13923/6 Hrsz.

Az AM válaszol

munka 4. oldalán az első hasáb utolsó sorában tehát a mondat így hangzik helyesen: „Am a számok bizonyítéka szerint az az igazság, hogy jó úton, jó időben több a baleset, mint a rossz úton, rossz időben.” Igen: amikor veszélyesebbek a körülmények, elővigyázatosabbak lesznek az emberek... Eppen ez a tény is bizonyítja, hogy a nagyobb forgalomban nem kell okvetlenül több balesetnek történnie. Ellenkezőleg. A nagyobb forgalomban körülményesebbnek kell lenni — s akkor még kevesebb is lehet a balesetek száma, mint a gyéresebb forgalomban.

„**WARSAWA**” JELIGERE. A lengyel gépkocsi tengelykapcsolója száraz, egylemezű kivitelű, röpsúlyos nyomóerő-résztéssel. (Tehát nem teljesen automatikus.) A háromsebességű váltómű II. és III. fokozata szinkronizált. Áttételek: 3,115:1, 1,772:1, 1,00:1. Hátraméret 3,738:1. Maximális sebessége 115 km/óra, üzemanyagfogyasztás 11–13 liter/100 km. A benzintartály űrtartalma 55 liter. Gumiabroncsméret: 6,40–15.

JÓ KÖNYVEK

WILLIS: Hét kicsi nővér (Móra, 21 Ft). A szerző 1954. okt. 15-től 115 napon át 10 000 km utat tett meg tutajon a Csendes Óceán szigetcsoportjai között, a téli orkánok időszakában. Eredeti felvételek illusztrálják az izgalmas kalandokat.

GLASER: A gyógyítás diadalútja (Gondolat, 44 Ft). Az emberiség átlagos életkora 100 esztendő óta majdnem megkétszereződött az orvostudomány fejlődésének következtében. Népszerű stílusban vezet végig ez a könyv az emberi akarat eme diadalútjának fontosabb állomásain.

SZENTKUTHY: Hitvita — Násziaduló (Magvető, 35 Ft). Két történelmi kisregény. Egyike Lucas Cranach, a nagy német festő történetét mondja el a reformáció viharos napjaiban, a másik a pusztuló bizánci császárság életének krónikája.

OSZTROVSZKIJ: Nem vagy egyedül (Európa, 11,40 Ft). Milyen sors vár egy fiatal, 14 éves kislányra, aki édesanyja elvesztése után egyedül marad a nagyváros forgatagában?

TÜBBEKNEK. Az Ipari Vásáron bemutatott Simca Aronde személygépkocsi műszaki adatai: OHV motor, furat 74, löket 75 mm, lökettérfogat 1290 kcm. Sűrítési viszony 7,2:1. Maximális teljesítmény 48,8 LE 1.800 f/p-nél. Maximális nyomaték 9,6 mkg 2.800 f/p-nél. Vezérgyújtás lánccal. Olajtöltés 5 liter, olajsűrítő a mellékáramban. Esőáramú porlasztó (Solex 32 PBCT), mechanikus tápszivattyú. Elektromos berendezés 12 V, akkumulátor 45 Aó, dinamó 210 W. Vízűtés; hűtőtérfogat 6,5 liter. Erőátvitel: egylemezű, száraz kuplung, négysebességű váltómű, II., III., és IV. fokozat szinkronizálva. Áttételek: 3,69:1, 2,35:1, 1,47:1, 1:1. Hátraméret: 4,72:1. Hátsóhid áttétel 4,44:1 (9:40), hypoid meghajtás. Önördő karosszéria. Elöl egyedi kerék-felfüggesztés csavarrugókkal és kanyarstabilizátorral, hátul progresszív működésű fél-elliptikus laprugók. Elöl-hátul hidraulikus teleszkóp-lökésgátlók. Hidraulikus fékberendezés, kézfék a hátsó kerekekre. Benzintartály űrtartalma 43 liter. Abroncsok: 5,60–14". Maximális sebesség 130 km/óra, üzemanyagfogyasztás — utazósebességnél — 8–9 liter/100 km (gyári adatok).

TALÁLTAK egy autó-dinamót Mátraháza környékén április 8-án. Átvehető az Irodagépipari és Finomtechnikai V. Szállítási Osztályán: Bp., V., Bécsi u. 8. Tel.: 182–920.

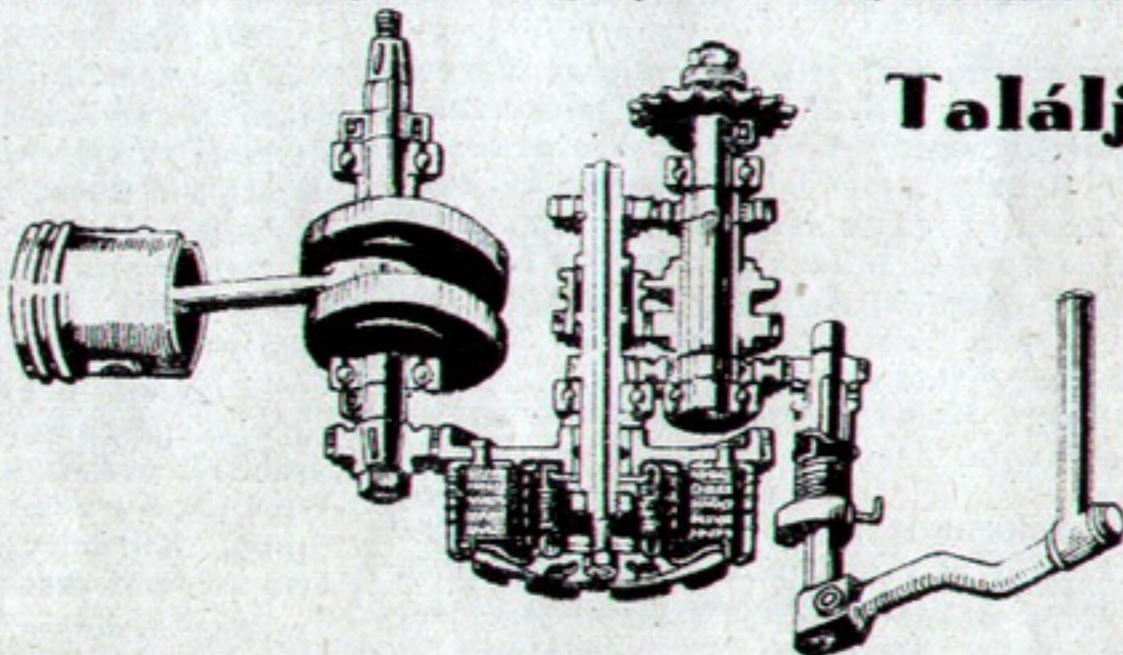
Van-e más útja, mint a zűllés? Ezekre a kérdésekre ad választ az érdekes fordulatokban gazdag regény.

BOTOND BOLICS GYÖRGY: Korunk csodái (Tánácsics, 37 Ft). Közel 200 ábra és vázlat magyarázza — párbeszéd formában — a televízió, a műanyag, az atomerő, a holdrakéta és korunk egyéb csodáinak elvét, működését.

MÁTHÉ: A nyugdíj szabályai (Tánácsics, 9,50 Ft). A mindenkit érintő kérdést minden oldaláról megvilágító összeállítás választ ad az egyéni problémákra is. Használatát alapos Tárgymutató segíti.

URBÁN ERNŐ: Aranyfüst (Szépirodalmi, 22,30 Ft). Detektívregény. Főalakja egy élelmes „aranyparaszt”, aki 1955-ben vállalja egy tsz elnökségét. Szeretője behálózza, a falu társadalma kiközösíti...

KAHN: A besúgó (Kossuth, 21 Ft). Matuzsovna, a fizetett hamis tanúnak az önvallo-mása nyomán írja le a mai Amerika politikai, társadalmi rendszerét, erkölcsét.



Találja ki...

hogy a tréfás kedvű grafikus miféle változtatást végzett ezen a... , na most majdnem elszóltuk magunkat. Tehát tessék kitalálni: 1. milyen gyártmányú motorkerékpár motorblokkjának belső mechanizmusát ábrázolja a rajz, 2. mit tüntetett el a grafikus fehér festékké, 3. miféle konstrukciós változtatást végzett a motor egyik alkotó elemén. A július 17-ig jelentkező eredményes megfejtők között három könyvet sorsolunk ki.

Május 1-i autós rejtvényünk megfejtése viszonylag kevés olvasónk számára hozott si-

kert. Úgy látszik a nehezebb feladatok közé tartozik felismerni a Tatra gyár robusztus vontató kocsiját: a 141-es modellt. Akik viszont a kocsit elejéről készült felvétel alapján jó választ adtak, még a műszaki adatokat is felsorolták, bizonyítván, hogy alaposan ismerik ezt a 185 lóerős járművet. A jutalomkönyveket az alábbiak címére küldjék meg: **DR. NAGY GYÖRGY** (Bp., VIII., Üllői út 40. III. 3.) — **PIROS TIBOR** (Bp., V., Kálmán u. 26.) és **BERKECZ JÓZSEF** (Drávaszabolcs, Baranya megye).

„Autó-Motor” — Felelős szerk.: B. Pór Ibolya. — Megjelenik havonta kétszer, 1-én és 15-én. — Szerkesztőség: Budapest, V., Bajcsy-Zsilinszky út 22. V. em. — Levélcím: Budapest 53., Pf. 155. — Telefon: 112–888. Felelős kiadó: Solt Sándor. Kiadja a Műszaki Könyvkiadó (V., Bajcsy-Zsilinszky út 22. Telefon: 113–450.) — Terjeszti a Magyar Posta. Előfizetés a Posta Központi Hírlapirodánál, (V., József nádor tér 1. tel.: 180–850.) és bármely postahivatalnál. Előfizetési díj negyedévre 12 Ft, fél évre 24 Ft, egész évre 48 Ft. — Csekk számlaszám: egyéni 61 228, közületi 61 066 (vagy átutalás az MNB 47. sz. folyószámlájára). Előfizetés külföldről: a Kultúra Könyv- és Hírlap Külkereskedelmi Vállalatnál (Bp., 62., Pf. 149.) vagy a külföldi képviselőinél.

60.11320 — Egyetemi Nyomda, Budapest, Dohány utca 12–14.

PANNONIA DANUVIA PANNI BERVA JAWA

valamint az összes külföldi motorkerékpárok (SIMSON, AWO, K-55, K-175)
és a BUDA 175, TUMMLER és NIXE csónakmotorok garanciális javítása:



MOTORKERÉKPÁRJAVIDÓ KTSZ

XIV., GIZELLA ÚT 20. Telefon: 296—265, 297—697.

Garanciális javításokon kívül vállalja alanti szakmühelyeiben
— korlátozottan rövid határidőre — az alábbi javításokat:

Motorkerékpárjavító részlegek:

- VIII., Nagyfaluvaros u. 16. Tel. 339—245.
- VI., Hajós u. 20. Tel. 310—414.
- XX., P.-E. Kossuth L. u. 22. Tel. 145—488.
- IV., Újpest, Árpád út 95. Tel. 492—554.
- XIV., Gizella út 20. Tel. 296—265.
- IX., Mester u. 13. Tel. 139—317.
- XIII., Hegedüs Gyula u. 73. Tel. 205—101.

Panni- és Berva-motorok javítása:

Gizella út 20., Újpest, Árpád út 95. és P. E., Kossuth L. u. 22.
alatti részlegeinkben történik.

Garázs-zsírzők, mechanikus és olajemelő javítása,

VII., Marek József u. 22. Tel. 229—869.

**Hengerfúrás, dugattyúkészítés, főtengelygörgőzés, fogaskere-
kek speciális készítése (Gépműhely):**

VII., Vörösmarty u. 5. Tel. 424—318.

**Különböző lökésgátlók, autó- és garázskompresszorok, pneuma-
tikus ajtónyitók, hidraulikus platóemelő és gépkocsi-
emelő javítása:**

VII., Csányi u. 7. Tel. 220—020.

Kerékpár- és áruszállító tricikli készítés és javítás:

IX., Mester u. 13. Tel. 139—317.

XIII., Hegedüs Gyula u. 73. Tel. 205—101.

Zománcozás, kalapácsolakozás:

XXI., Csepel, Rákóczi F. u. 96. Tel. 144—541.

AUTÓMŰSZEREK JAVÍTÁSA

Lökésgátlók és emelők javítása.
Kilométeróra, meghajtóspirál és
meghajtófogaskerék, olajmano-
méter, távhőmérő, benzinmérő,
ampermérő javítása és szerelése
kisipari műhelyekben
garanciával

MESZES TÓTH JÓZSEF
műszerész mester

Budapest, XIII., Angyalföldi út 4.
(Dózsa György út sarok)
Telefon: 405-656

Felhívjuk

a

vállalatok, intézmények és szövetkezetek

figyelmét,
hogy fennálló

gépkocsivezető igényüket

jelentsék be

a KPM Autóközlekedési
Tanintézetének
Munkaügyi Csoportjánál
(Budapest, VIII., Baross u. 76)

A beérkezett igények alapján Buda-
pesten hetenként, vidéken 10 heten-
ként befejeződő tanfolyamainkról
szakszerűen kiképzett hivatásos gép-
kocsivezetőket irányítunk.

A FŐVÁROSI AUTÓBUSZÜZEM

felvesz

budapesti lakással rendelkező

gépkocsivezetőket, kalauzokat, gépkocsiszerelőket, karosszerialakatosokat és esztergályosokat

és ugyanezen szakmákban jártas, vagy ilyen munkakörökben szívesen dolgozó
betanított és segédmunkásokat.

Gépkocsivezetőknél:

hivatásos személy-tehervizsgás gépjárművezető-jogosítvány, 2 éves teher-
gyakorlati igazolás. Azokat, akik jogosítvánnyal rendelkeznek, de megfelelő
gyakorlatuk nincs, kiképezzük forgalmi gépkocsivezetőnek, 20 éves életkortól.

Kalauzoknál:

életkor: férfiak 17—43 éves korig, nők 17—36 éves korig.

Juttatások:

egyenruha, munkaruha, védőruha, cipő, dolgozó részére ingyenes autóbusszal
és villamosra érvényes igazolvány, családtag részére (házastárs, gyermek)
autóbusszal utazási igazolvány.

Bérezés:

gépkocsivezetőknél gyakorlattól függően
1300 forinttól 1700 forintig + prémium
kalauzoknál 880 forinttól 1350 forintig + prémium
szakmunkásoknál 5—9,— Ft-ig órabér

Jelentkezni lehet szombat kivételével 8—12-ig

Budapest V., Curia utca 2., felvételi iroda

Motorkerékpárokat, személygépkocsikat
betakaró olesó, lezárható

VÍZMENTES PONYVÁK

ismét kaphatók a

RONGYKORONG KSZ-nél Budapest,
VIII., Gyulai Pál utca 4-8

*Karburátorbeállítást gépkocsin
ismét vállalok*

Benzinfogyasztás csökkentése

GEISZLINGER LÁSZLÓ

Bp., VIII. Tavaszmező utca 7. Tel.: 139-481

AUTÓ- ÉS TRAKTORHŰTŐT, BENZINTARTÁLYT

javít és készít az AUTÓHŰTŐKÉSZÍTŐ ÉS JAVÍTÓ KTSZ

Különböző típusú cserehűtők, valamint felújított hűtők állandóan raktáron

Budapest, VIII., Bacsó Béla u. 21. Telefon: 341-556

KÉPES sporthíradó

A negyedik nap utolsó hegyi gyorsasági versenyén Kovács Lajost látjuk, aki ugyancsak aranyérmet nyert a Négynaposon. Az útvonalon mindvégig a tömegek érdeklődése kísérte a versenyt



Az aranyérmes Zsemberi Ferenc a thüringiai Georghal úttalan-úttal, a Négynapos egyik „könnyű” szakaszán repeszt



Még egy kép az NDK Négynaposáról. A felvétel az első nap, a Lütsche-i ellenőrzőállomáson készült. Középen a fehérvári Csabait látjuk (58), aki később egy motoros rendőrrel szaladt össze (csak a motorok sérültek meg)

A csehszlovák motorkerékpársport egyik legnépszerűbb alakja Jaromír Čížek, a sport érdemes mestere, a motocross volt Európa-bajnoka, aki egy hazai versenyen a csehszlovák rendőrségnél rendszeresített 500-as ohe Jawa-val vett részt, és természetesen győzött

Félperces előnnyel nyerte Garry Hocking MV-jével a TT 250-es versenyét márkatársa, Carlo Ubbiali előtt. Az egyik jobbkanyarban rögzíti a kép az új MV csillagot

