



autó-motor

XXIV. évf.
1971. IX. 6.
Ára: 3 Ft

17



A HUNGAROSZERVIZ ZSIGULI MÁRKASZERVIZE



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

Kijelölt vevőszolgálati állomás. 1–2–3-as szemlék. Garanciális javítások.
Karosszériaajavítás és fényezés. Komplex diagnosztikai állomás. Garancián túli javítások.
Autóvillamossági javítás. Mérnöki szaktanácsadás. Szerviz. Minőségi olajok.



**AUTÓMENTŐ SZOLGÁLAT
VEVŐSZOLGÁLAT**

TEL.: 136-093

**MINDEN ZSIGULI-IGÉNYT
KIELÉGÍTÜNK.
KERESSE FEL MÁRKASZERVIZÜNKET!**



extra. SZUPERBENZIN



még nagyobb teljesítmény!

A személyautó-állomány és a szervizállomások

A Közlekedéstudományi Egyesület Közúti Gépjárműjavító Szakosztálya és az Autófenntartó Ipari Tröszt szervezésében „Autójavítóipari Szimpózium 1971” címen megtartott tanácskozásról lapunk 12-es számában adtunk először hírt, azóta pedig folyamatosan ismertetjük az irányító mutató témákkal foglalkozó előadásokat. Legutóbb kivonatban idéztünk Valter Medárdnak, az AFIT vezérigazgató-helyettesének tanulmányából, amely az állami autójavító ipar kialakulásáról és fejlődéséről, valamint a gépkocsijavítás jelenlegi helyzetének értékeléséről szól. A cikk folytatásaként közöljük az alábbi, rendkívül érdekes, perspektívus adatokat is tartalmazó elemzést.

Az egyéni közlekedés nagymértékű fejlődése alapvetően megváltoztatja az ország gépkocsállományának százalékos megoszlását:

Időszak	Személyautó	Teherautó	Autóbusz	Összesen %
1965	63,6	32,2	4,2	100,0
1970	70,6	26,7	2,7	100,0
1975	78,1	20,3	1,6	100,0
1980	81,4	17,3	1,3	100,0
1985	82,9	15,8	1,3	100,0

A gépkocsállomány összetételének változása alapján a személyautó-állomány mennyiségének növekedése az alábbiak szerint várható:

1965. év = 100,0%
1970. év = 226,3%
1975. év = 507,5%
1980. év = 812,2%
1985. év = 1116,9%

A személyautó-állomány karbantartási igényeinek meghatározását befolyásoló tényezők közül a következő fejlődési változásokkal számolhatunk:

A közlekedési utak minőségi változása %-ban

	1970	1975
Pormentes utak	58,6	75,0
Portalanított makadám	35,8	22,0
Vizes makadám	1,5	1,0
Földút	4,1	2,0
Összesen:	100,0	100,0

Autós szakemberek körében egyértelműen közismert az útviszonyok javulásának hatása a gépkocsi műszaki állapotára.

A magántulajdonban levő személygépkocsik átlagos műszaki állapotát, karbantartás-igényességét — annak időszakosságát is — a gépkocsi tárolása vagy téli időszakban történő leállítása számottevően befolyásolja.

A téli leállításra és az üzemképtelen napok számára vonatkozó egyszerű felmérés adatai a következők:

	Napok száma (átlag)	Megosztási %
Üzemképes napok száma	316	86,6
Téli leállási napok száma	37	10,1
Üzemképtelen napok száma	12	3,3
Összesen:	365	100,0

A személygépkocsik leállításával — az egyéni közlekedési eszközök szerepének növekedésével arányosan — csökkenő mértékben kell számolni.

Az előzetes számításoknál és a tervezésben egyaránt a gépkocsik karbantartás-igényességének csökkenésével gépkocsik karbantartás-igényesség csökkenése csak jövőbeni intézkedések (korszerűsítés, gyári minőségjavítás stb.) eredménye lehet, miután az eddigi megfigyelések a csökkenő tendenciát még csak részben tükrözik:

Időszak	Fajlagos óráfordítás	
	Szervíz	Futójavítás
1960	2,4	6,4
1965	1,6	5,1
1970	1,5	4,7

A karbantartás-igényesség csökkentésére irányuló javítóipari feladatokat a következőkben lehet összefoglalni:

1. A meghibásodások egyértelmű meghatározása a diagnosztikai műszerek alkalmazásával.
2. A javítást végző szakmunkások műszaki képzésének állandó fokozásával.
3. Az új és felújított alkatrészek, részegységek, fődarabok mennyiségi összetételének és választékának növelésével.

4. A javítási feladatok végzéséhez szükséges célszerszámok választékának fokozásával, a résztvevők minőségvizsgálatához szükséges műszerek használatával.

5. A gépesíthető munkafolyamatok automatizálásával.

6. A szakmunkát nem igénylő feladatok automatizálásának és önkiszolgáló rendszerének fokozásával.

7. Az autójavító-ipari termelés területén megjelenő korszerű technika, gép, műszer és automatika nagymértékű alkalmazásával stb.

A személygépkocsi-karbantartás munkai igényességének csökkentésére irányuló műszaki termelési-szervezési intézkedések összesített hatásaként a következő tendenciával számolhatunk:

100 km futásteljesítményre jutó karbantartási óra-igény változása

1970	1975	1980	1985
4,1	3,4	3,2	3,0

Az országos gépkocsi-karbantartási igényeken túlmenően ismerni kell a karbantartási igények területi elosztását is, amely — adott területen — a kiegyenlítődés irányába ható regionális fejlesztés következtében elsősorban a fejlesztés időbeni programját befolyásolja.

A karbantartási igények területi elosztásával összehangolt fejlesztés a középtávú tervekben rögzíthető.

Az AFIT mint országos hálózatú javítóipari szervezet karbantartási kapacitását az 1971—1975 közötti középtávú tervben az 1970. évi bázisidőszakhoz viszonyítva 315%-kal tervezi fejleszteni. Ezen belül a lakosság részére végzendő tevékenységeket 487,6%-ra növeli, ami az országos igények 46,6%-át jelenti.

Ilyen nagymértékű hálózatfejlesztésnél a legkedvezőbb telepítés az, amely a gépkocsi-karbantartási igényeket komplexen és az üzemben tartó által elfogadható vonzási körzetben belül kiegészíti, s egyben az üzem számára a folyamatos fejlesztést és a javítóipari személyi jövedelmek tervezett növelését fedező nyereséget biztosítja.

Ebből következően kialakított nagyságcsoportok:

- „A” típus = 300 000 óra/év kapacitással
- „B” típus = 200 000 óra/év kapacitással
- „C” típus = 100 000 óra/év kapacitással

Az előregyártott szerkezetekből létesítendő karbantartó állomások telepítése lehetővé teszi, hogy a „C” nagyságú „B”-re, míg a „B”-t „A” nagyságúra fejlesszük, ha a helyi viszonyok ezt igénylik.

Összefoglalás

A gépkocsi-karbantartás középtávú fejlesztési célkitűzése és megvalósítása lehetővé teszi a karbantartási igények optimális kielégítését, bár a szezonális időszakban kis mértékű sorbanállással számolunk.

A tervidőszakban megvalósításra kerülő mintegy 40 új karbantartó állomás és a meglévőeknek további bővítése alapján az AFIT vállalatainak országos jellegű hálózata kielégíti az országos igényekből rájuk háruló kötelezettséget. A gépkocsi-karbantartás távlati fejlesztésében helyet kap az önkiszolgálás és az automatizálás is. A meglévő és fejlesztésre kerülő, valamint az újonnan létesítendő karbantartó állomások műszaki-technikai felszereltsége a nemzetközi színvonalat eléri.

A negyedik öt éves terv végére a karbantartó állomások országos hálózatának sűrűsége alapján a vonzási körzetek átlagos sugara a jelenleginek közel a felére csökken.

Az autókabartartó hálózat középtávú terve a távlati fejlesztés alkotóeleme, amelyben a szolgáltatások teljessége, a kulturáltság növelése, az önkiszolgálás és az automatika lesz a meghatározó.

Több szem többet lát...

„ANGYALI” ANGYALOK

A Szigetvár és Pécs közötti úton Trabantom működésében zavar következett be. Nem volt lehetőségem a továbbjutásra. Míg a hiba kijavításán töprengtem, megérkezett az Autóklub 13-as számú „sárga angyala”, amelyen Kovács V. Sándor, Pécs, III., Páfrány u. 19. alatti lakos teljesített szolgálatot. Egyetlen kérésre szavamra az udvarias magatartásból jelesre vizsgázott. Külön meg kell említenem szakmai hozzáértését: a kocsival kapcsolatos panaszról röpké percek alatt orvosolta, pedig az általa javított hibát nem egy esetben már többen is igyekeztek megjavítani (egyszer 200 forintot fizettem érte). Megnyugtató, bátorító szavakkal bocsátott utamra. Az ő javítása után a hiba azóta sem jelentkezett. Köszönő szavaimon kívül más fizetőeszközt nem fogadtott el.

Azóta mástól is hallottam, hogy az Autóklub segélykocsijainak vezetői-szerűl milyen előzékenyek, szakmailag képzettek, és tényleg „angyali” magatartást tanúsítanak. Megérdemelnek egy nyilvános dicséretet.

WEISS SÁNDOR
Nagykanizsa, Eötvös tér 8.



Munkában a „sárga angyal”. Nagykőrös határában láttam ezt a segélykocsit, amint a szerelő, Nyilas Imre, egy Trabantot javított. A 65-ös számú kocsit a kecskeméti bázisról indult, és a Szolnokig tartó útszakaszon áll készenlétben a bajba jutott autósok megsegítésére.

PALLAI JÓZSEF
Nagykőrös, X. Somogyi I. u. 2.

A PÁPA ÉS A KRESZ

Olvasom, hogy VI. Pál pápa is felemelte szavát korunk legújabb — és egyik leggyakoribb — bűnének, a Kresz megsértésének elítélésére. A katolikus egyház történetében példátlan pápai közlekedésrendészeti nyilatkozat az egyik római nemzetközi közlekedési értekezleten hangzott el. A katolikus egyházfő kijelentette: A világnak, amely már kilépett a kozmoszba, képesnek kell lennie a közlekedési balesetek számának csökkentésére. VI. Pál felszólította a gépkocsivezetőket, mérsékeljék magukat, és tartsák meg a közlekedési előírásokat, vessenek véget az országutakon és az utakon folyó „képtelen és véres sebességi versenynek”.

A római értekezleten nemcsak a pápa, hanem más egyházfőfiak is nyilatkoztak. Anthony John King ohioi püspök például kijelentette, hogy a közlekedési szabályok megsértése bűnös cselekedet, és fel kellene venni a gyónás kötelezettsége alá tartozó vétkek közé, „A közlekedési szabályok minden szándékos megsértését a gyónásnál súlyos bűnként kell kezelni” — mondotta a püspök.

Lercaro bolognai érsek az országutakon folyó „vérfürdő” erkölcsi oldalára hívta fel a figyelmet. „Az országúti balesetek során kioltott emberéletek mindinkább a biztosítási szerződések tárgyává válnak, és ez csökkentti az erkölcsi felelősség és az emberi szolidaritás érzését” — mondotta.

A katolikus egyház tehát ma már egyre többet foglalkozik a közlekedés problémájával — és ha a hívő vezetők ettől óvatosabbak lesznek a volánnál, ezt csak üdvözölni lehet.

bd.

PLAKÁT HELYETT

Talán érdemes lenne átvenni ezt a módszert, amelyet Pízenben láttam. A főtérrel „díszelgett” ez az autóroncs, megfelelő csehszlovák szöveggel ellátva, és noha én egy szót sem értettem a magyarazatból, tökéletesen tudtam, miről van szó. Sokkal óvatosabban vezettem. Legalább aznap.

IFJ. NAGY IMRE
Miskolc

E
L
T
Ú
N
T

A BETÉTLAP?

Egy ízben, elég régen, szót emelt már az Autó-Motor annak érdekében, hogy a gépjárművezetők részére szükséges betétlapok széles körben, legalább a postahivatalokban kaphatók legyenek. Azóta, úgy tapasztalom, nem történt változás. Lakóhelyemen valamikor egy magánbazaráros foglalkozott eladásával, de már ő sem tudja, mióta nincs nála egy darab sem. Veszprémben, a megyeszékhelyen, legalább négy hónapja nem kapható abban az egyetlen újságpavilonban, amely egyedül szokta ezt árusítani, a Városi Tanács épületének végénél. A napokban Budapestben kerestem tíz trafikban — hiába. Ára: 2 fillér. Ha ez az oka a hiánynak, emeljék fel az árát, de gondoskodjanak az illetékesek róla, hogy legalább a postahivatalokban vagy egyéb helyeken kapható is legyen.

DR. TROITS MIKLÓS
Zirc, Petőfi u. 6.

3 ÉV — 200000 km

Szeretném bejelenteni Önöknek, hogy az 1968. július 27-én vásárolt SB-46-91 rendszámú, 130 G. 272328 alvázszámú, 131-365324 motorszámú ZIL tehergépkocsival eddig több mint 200 000 km-t tettem meg.

Kérem, tolmácsolják köszönetemet mindazoknak, akik ennek a típusnak a tervezésében, gyártásában részt vesznek.

A kocsit olajfogyasztása minimális, benzinfogyasztása kielégítő, műszakilag és esztétikailag kifogástalan állapotban van, holott állandóan komoly terhelést kap, ugyanis vasanyagot és kész légtartályt szállítok vele a szentesi Vas- és Fémipari Ktsz tagjaként.

Talán az elért jó eredményt annak is köszönhetem, hogy 70 km/óra sebességnél többel nem járok, de a jó konstrukció is hozzájárul ehhez.

Megjegyezni kívánom, hogy a harmadik gumigarnitúrát használom. Az elsővel 79 000 km-t tettem meg, a másodikkal 78 000 km-t. Középvagy nagyjavításra eddig egyáltalán nem volt szükség, még szelepcsizólásra vagy fődarabcsereire sem került sor.

Köszönetem szeretném kifejezni egyidejűleg a kocsit mátyásföldi szervizének, ahol minden garanciális szemlét a Pálvölgyi-brigád végzett szaktudással párosított lelkiismeretes munkával.

LANTOS IMRE gkv.
Szentes, Bocskai u. 11.



Balaton nyár - balatoni út



1971

Az immár Almádiig kiépített balatoni út hatalmas forgalmat bonyolított le a nyáron. A földön és a levegőből figyeltük ennek a forgalomnak a szépségeit és — visszasságait. Tapasztalatainkat — és mások tapasztalatait — később külön cikkben fogjuk összegezni. Addig is most ízelítőül két felvételt közlünk, gyönyörködtetésül — és elgondolkoztatónak ...

(Kristóf László felvételei)



A VÁROSI KÖZLEKEDÉS

című folyóirat idei második számának tartalmából: dr. Kádás Kálmán a közlekedési ártalmak alakulását elemzi; dr. Nagy Ervin az európai nagyvárosok közlekedési problémáival, Erdélyi Zsófia a fővárosi közúti forgalom és a parkolási viszonyok kölcsönhatásával és várható alakulásával foglalkozik; Kovács Zoltán londoni látogatásának tapasztalatait veti össze a budapesti közlekedési gondokkal; Gyene László a budapesti tömegközlekedés forgalombiztonságáról, Benics Attila a Tesla forgalomirányító berendezés biztonságtechnikai vizsgálatáról ír. A gazdag tartalmú kiadványt hazai és nemzetközi hírek és közlemények egészítik ki.

A GÉPJÁRMŰVEZETŐI VIZSGA-BIZOTTSÁG

titkársága és ügyfélirodája augusztus 1-től a VIII., Kálvária u. 25/27. sz. alatt működik. Erdekldés vizsgálgyekben a 337-522 telefonon, ügyfélfogadás szombat kivételével 8.30-16 óráig.

KÉTFÉLE ÚJ AUTÓRÁDIO

gyártását kezdik meg a székesfehérvári Videoton gyárban. A 12 voltos akkumulátorral működtethető típus nullszériája már elkészült. A 6 voltos teleppel üzemeltethető autórádiónak pedig már a sorozatgyártását is hamarosan megkezdik. Mindkét modell rövid- és középhullámhosszal rendelkezik.

AZ ÚJ SZOVJET KRESZROL

nyilatkozott a moszkvai televízióban Borisz Sumilin belügyminiszter-helyettes. Elmondta, hogy a közlekedési jogszabályok megváltoztatását, a forgalomirányító lámpák, valamint a közlekedési táblák és jelzések számának növelését az utak növekvő terheltsége, az automobilizmus közeljövőben várható ugrásszerű növekedése tette szükségessé. Bár az új Kresz csak jövőre lép életbe, a munkákat máris országwide megkezdtek, hiszen a közúti forgalom átszervezése során több millió táblát kell kicserélni néhány hónap alatt. Egy 1967-ben elfogadott minisztertanácsi határozat már előírta ugyan, hogy a közlekedés szabályainak oktatását be kell vezetni a szovjet általános iskolákban, jelenleg azonban még csak az osztályfőnöki órákon tudnak erre időt biztosítani.

ZSIGULI AUTÓKKAL

frissítik fel a Volán vállalatának autóparkját — főleg vidéken: 79 taxiként közlekedik a jövőben, többek között



Budapest legnagyobb befogadóképességű szállodájának, a Hotel Volgának a megnyitása autós szempontból külön említésre méltó. Tudomásunk szerint ugyanis ez az első olyan szálloda, amelynél az építető Pannónia Vállalat legalább megközelítőleg teljesítette az Építésügyi Szabályzatnak azt a kötelező előírását, hogy a létesítménnyel egyidőben minden 8 férőhely után egy parkolóhelyet meg kell építeni. A 316 szobához, illetve 740 férőhelyhez 87 személyautó számára alakítottak ki parkolóhelyet a lábakra állított épület földszintjén és udvarain. És egy másik autós szolgáltatás: az AFIT-tal közösen gépi autómóserőt állítottak fel a hotel területén! Ez az autómóserő egyébként nemcsak a szálló vendégeinek áll rendelkezésére

(Almássy Tibor felvétele)

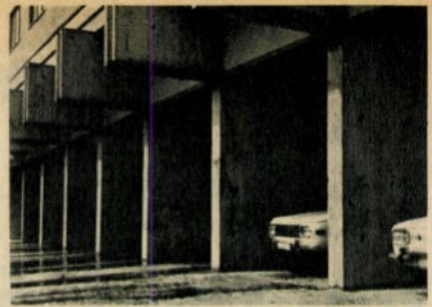
Miskolc, Kecskemét, Szolnok, Szeged, Székesfehérvár, Veszprém és Szombathely utcáin. Az XX-es rendszámú Zsiguliból 21 darab vezetők nélküli, főleg a Balaton partján és Pécsset kölcsonözhető. A forintért is bérelhető személyautók száma ezzel 320-ra, a Volán-taxiké több mint ezere n.

MODERN GUMIJAVÍTÓ

meléküzemet létesített a Várpalotai Jószerecsnt Sz, ahol szinte bármilyen méretű személyautó gumibroncstát újrafutózzák. Az üzem Óskun, a 8-as főútvonal 28,4 kilométerénél, az úttól északra mintegy 200-250 méterre található. Megközelíthető a községbe bevezető úton keresztül, vagy pedig a főútvonalról leágazó, kb. 300 méteres jó minőségű földúton. Nyitvatartási idő: 7-15, csütörtökön 7-18, szombaton 7-12 óráig. Es azt is hallottuk, hogy az ide leadott gumibroncokat négy napnál rövidebb idő alatt felújítják.

AZ EGYIK ANGOL AUTÓKLUB,

az Automobile Association két vezetője, John Ford és Simon Dyer a Magyar Autóklub elnökének, Földvári László miniszterhelyettesnek a meghívására Bu-



dapesten tárgyalta az angol-magyar autós-motoros turistaforgalom növelésének előmozdításáról.

BERLINBEN

a Karl-Marx-Allee-n és a Frankfurter Allee-n létesített és összehangoltan működő jelzőlámpalánc az útvonal átbocsátó képességének és a forgalom biztonságának számottevő növelésén kívül jelentős üzemanyag-megtakarítást is eredményez. A 21 „vilányrendőr” által szabályozott 6,3 km hosszú útvonalon a gépjárművek a becslések szerint évente 1,5 millió márka értékű üzemanyagot takarítanak meg a folyamatos, gyakori megállásokkal nem zavart menetük következtében.

29 105 000 AUTOT

gyártottak tavaly a világon: mindössze 20%-kal kevesebbet, mint az előző évben. Tavaly fordult elő először, hogy a Közös Piac országai több (8 552 000) autót gyártottak, mint az Egyesült Államok, amelyek üzemelt 8 284 000 autót hagyta el. Japánban, Kanadában és Braziliában 7 795 000 autót készült. Egyes nagy cégeket nézve, a legtöbb autót változatlanul a General Motors, a Ford és a Volkswagen állították elő. A Chryslert a negyedik helyről a Fiat szorította ki, sőt a japán Toyota is az amerikai cég elé került. A Renault a ranglista nyolcadik helyén áll.

LENGYELORSZÁGBAN

— ahol a második világháború pusztításai után csak mintegy 6000 km-nyl kemény burkolatú út maradt meg — 26 év alatt 37 000 km új utat építettek. Az 1975-ig terjedő terv — miközben folytatják a Wroclaw-Katowice közti autópálya építését — további autópályák építését is előirányozza. Ezek a katowicei és a krakói vajdaságot, továbbá a Keleti-tenger partján Gdyniát és Gdanskot kötik majd össze.

ELEKTROMOS MEGHAJTÁSÚ TEHERAUTÓK

kísérleti szériájának gyártására kapott megbízást a szovjet Autóközlekedési Tudományos Kutatóintézet orlovi kísérleti üzeme. Az Uljanovszki Autógyárban most elkészült villanyteherautó a jelek szerint sikeres konstrukció, amely közelebb visz a világszerte késedelmező tömeggyártáshoz. Külsőleg nem különbözik benzinnemű motoros elődjétől. Kötően gyorsul, halk járású, jól lehet vele manőverezni, és természetesen egyáltalán nem szennyezi a levegőt. A tapasztalatok szerint a városok üzlethálózatának kiszolgálásában részt vevő teherautók naponta 75-80 kilométert tesznek meg, s az új szovjet elektromobil az akkumulátorok feltöltésével éppen ekkora útra képes. Az újratöltés egyébként rendkívül rövid idő alatt a városi elektromos hálózatról is megoldható.

Térképes levelezőlap-tömböket készített — elsősorban a külföldre utazó autós-motoros turistáknak — a Kartográfiai Vállalat. A 11 szelvényt tartalmazó tömbökben ország-, térség- és városnév térképek találhatók. A levelezőlapok az egyes városok idegenforgalmi beiterületének utcahálózatát ábrázolják a nevezetességekkel. A borító gerincéhez illeszkedik a levelezőlap felező kicsinyített, amiből perforálással kapcsolódik a kitéphető és hazaküldhető képes levelezőlap. Ennek kicsinyített mása emlékként a tömbben marad. Eddig Ausztria, Franciaország, Jugoszlávia és Olaszország térképes levelezőlap-tömbje készült el, de jövőre már csaknem valamennyi európai országot meg lehet itthon vásárolni. A külföldről érkező turistáknak is készült ilyen újdonság Magyarországról, Budapestről és a Balatonról.





smerd meg hazádat!

Idegvezető: TURI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

33

Budapest—Miskolc— Tornyosnémeti

A szépen újjáépített Baross-térről — a Keleti pályaudvar homlokzatától jobbra — hajtsunk rá a Kerepesi útra, a 3-as számú főútvonal kivezető szakaszára.

A 3-as út Miskolcig terjedő részét már korszerűsítették, illetve folyamatosan dolgoznak rajta. Ez a szakasz bonyolítja le a legnagyobb forgalmat. Miskolc és Tornyosnémeti között a forgalom lényegesen kisebb. A gödöllői dombvidéken, a Mátra alján, később pedig a Bükk lábánál haladó útszakaszon 6%-nál nagyobb emelkedő nem található. A főútvonalról lecsatlakozó utak minőségét és állapotát — szokásunkhoz híven — mindig ismertetni fogjuk. Annál is inkább, mert a 3-as lényegében az Alföld és a hegyvidék találkozásánál húzódik. Tőle jobbra sík vidéken haladunk, majd balra nemegyszer jelentős emelkedőn kell felkapaszkodnunk.

De máris Budapest külvárosában haladunk. A Skoda-szervizt elhagyva, vessünk egy rövid pillantást a HEV-megállóra: Nagycs. Be furcsa név! S ha már icce, akkor miért nagy is? Igazságos királyunk, Mátyás vándoridők-öltözetben ellátogatott a nagy jólétben élő, eltompult agyú, dölyfös cinkotai plébánoshoz is, aki foghegyről, lenézően kezelte az egyszerű diákot. Mátyás, palotájába visszatérve, magához rendelte a plébánost azzal, hogy három kérdésre kell választ adnia. Megijedt erre a fúrge észjárásának éppen nem mondható istenszolgá — nem is mert vállalkozni a „nagy” útra. Helyette az icce fenekére gyakran kacsintó kántor jelent meg papi öltözetben. A király által feltett három kérdésre derekas választ adott. Ezért az ugyancsak gyors észjárású, bölcs király egy kívánság teljesítésével jutalmazta meg. A borvirágos orrú kántor egyetlen bánata az volt, hogy az általa oly gyakran emlegetett icce nagyon kicsi, s erre kért gyógyírt a királytól. Növessze nagyobbra az iccét! Így történt aztán, hogy a cinkotai icce két meszely helyett három meszelyes lett — ami egyébként történelmi tény —, de igazságos királyunk a ravasz borimádó kántor eszén is túljárva, a nagyobb icce bor árát, a kántor nem kis meglepetésére — magasabban állapította meg. A cinkotai Nagycs. ma: nagy hírű vendéglő, hatalmas, árnyas kerthelyiséggel.

Aztán Mátyásföldön járunk, ahol a nemzetközi versenyt is derekasan álló autóbuszgyártásunk fellegvára található. Mind újabb, ké-

nyelmesebb, gyorsabb és szebb autóbuszokkal lepnek meg valamennyiünket.

Kistarcsára érve, a Vecsés felé jelző táblánál máris jobbra fordulhatunk, mert Nagytarcsa a főútvonaltól mindössze 3,5 km távolságra fekszik. Nagytarcsán szép és gondozott helytörténeti gyűjteménnyel ismerkedhetünk meg. A község központjába érve, a Pest felé vezető műúton balra, majd közvetlenül jobbra forduljunk, s állítsuk le kocsinkat. A Múzeumkert nevet viselő földesút végén, az 1939-ben az első népfőiskolának épült házban van Nagytarcsa helytörténeti kiállítása, mely a községnek és környékének régészeti, néprajzi és népviseleti emlékeit mutatja be. A faragott tulipános ládak, festett bútorok, a cserépedények és egyéb háztartási eszközök, szerszámok hű képet adnak a parasztcsaládok otthonáról. (Megtekinthető hivatalosan vasárnap 14—17 óra között, de egyéb időpontban is szíves fogadtatásban lesz részünk.)

Kerepesen — jobb kéz felől a 20,6 km-kőnél — hazánk egyetlen rendőr-kutya-nevelő és -idomító telepét láthatjuk.

Kerepes után a régi „halálkanyarú” felváltó új útszakaszon haladunk Gödöllő felé. Ez az új útszakasz átvágta az úgynevezett gödöllői patakot, s így közel azon a nyomvonalon járunk, ahol Petőfi annak idején postakocsiban róttá az országutat. Valaha azonban nem volt ilyen biztonságos errefelé az utazás, mert itt verte fel „betyártanyójár” a híres Rab Jancsi, ki társaival együtt gyakran megállíttatta a vásárba igyekvő megrakott szekereket, melyek aztán a „vámvizsgálaton” átesve, megkönnyebbedve és gyorsabban gurulhattak tova. No de mi nem vásárra igyekszünk, ezért igazán nincs mitől tartanunk, hiszen mindjárt Gödöllőre érünk.

A harmadik nagy lejtőn már a városba gurulunk alá. A völgyben — a Vác irányába mutató jelzőtáblánál — a műút mindkét oldalán kényelmes parkolási lehetőség. Itt találjuk a város nevezetességeit, valamint kereskedelmi és vendéglátóipari központját.

Gödöllőt — kedvező és igen szép fekvése s nem utolsó sorban fővárosunkhoz való közelsége — kedvelt kiránduló-, üdülő- és nyaralóhelyé tette. Enyhe lankáit nagy kiterjedésű erdők borítják. Az erdőben gyakran találkozunk ligetekkel, tisztásokkal s helyenként gyér vízű forrásokkal és patakokkal. A város és környékének e harmonikus természeti szépsége mindig kellemes kapcsolódást és jó pihenést — a vadászoknak pedig mindig bőséges

szakmányt biztosít. Nem csoda tehát, hogy régi királyaink s előkelő vendégeik is gyakran keresték fel e vidéket. Hosszú időn keresztül királyi birtok volt, majd tulajdonosok sora követte egymást, s egy ízben még a Belga Bank is tulajdonának mondhatta.

Gazdái közül legjelentősebb a pályafutását egyszerű tisztviselőként kezdő, majd magát királyi ügyigazgatói rangra feltornászó Grassalkovitch Antal. Hivatali funkcióját és befolyását alaposan felhasználva, hatalmas vagyonra s roppant nagy birtokra tett szert. Birtokainak központjául Gödöllőt tette meg.

Az általa építtetett kastély a műút jobb oldalán egy hatalmas park északkeleti szélén áll (közvetlenül a műúttal párhuzamosan). Az 1744—47-ben, Mayerhoffer András tervei alapján épült, a kor ízlésének megfelelő, franciás stílusú barokk kastély (Grassalkovitch-stílus) országosra tett hatást gyakorolt a korabeli vidéki kastélyépítkezésekre. 1867 után Ybl Miklós átalakításokat végzett rajta. A kastély U alakú udvart foy közre, majd a tágas, szökőkutas, sétányokban és ligetekben oly gazdag park teszi még pompásabbá. Az épület előtti, jó kilátást nyújtó nagy terasz reggelizőhelyül szolgált, a mellette levő, kőből épített két őrhely pedig a kastély „nyugalmát” volt hivatott biztosítani. Az épület főhomlokzatán három rizalit, a középső erkéllyel, amelyet négy páros oszlop tart.

(Folytatjuk)

(ALMASSY TIBOR felvétele)



KÖZLEKEDÉSI MORÁL – KARAMBOL UTÁN

Ismeretlen olvasónk telefonál elkéseredetten:

— Egy személyautó megnyomta a kocsimat. Vezetőjét felkértem, hogy maradjon ott a dolog tisztázása végett, de elhajtott. Az esetre két tanúm is van. Felírtam a rendszámot, de a rendőrségtől nem tudtam megkapni a károkozó autó tulajdonosának a nevét. Mit tegyek?

Egy másik alkalommal a telefonáló olvasó ugyancsak felírta a károkozó kocsis rendszámát, de annak a karambolnak nem volt idegen tanúja.

Mindegyik esetre azt a tanácsot adtuk: a károsult haladéktalanul jelentkezzék az Állami Biztosítónál; mutassa be a megrongálódott járművet, és jegyzőkönyvben rögzítse a tényállást. Ha tanúk vannak, az ő nyilatkozatukat is csatolja. Az Állami Biztosító ugyan nem nyomozhatóság, de ilyen esetekben megtudakolja a károkozó jármű üzemben tartójának kilétét, és bekéri tőle a megfelelő nyilatkozatot. Ha az elismeri vétkességét, akkor a biztosító az ő felelősségbiztosítása alapján haladéktalanul rendezi a kárt.

Később, a rend kedvéért beszélünk Hámori Ferenc elvtársal, az AB Hamzsabégi úti Kárrendezési Központjának vezetőjével: helyes volt-e a válaszuk?

— Helyes — mondotta a szakember. — A Biztosító igyekszik segítséget is nyújtani az ismeretlen károkozó felkutatásában. Kissé értetlenül állunk az ilyen esetek előtt. Hiszen meg vagyunk győződve arról, hogy nem nagyon akad gépjárművezető, aki egy másik autósnaak a zsebéből kiemelve, mondjuk, 1000 forintot. És mégis: ugyanez a gépjárművezető, amikor a károkozás után nevének hátrahagyása nélkül távozik el a helyszínről, nem gondol arra, hogy ezzel ugyanilyen 1000 forintot, esetleg ezer forintokat vesz ki autóstársa zsebéből! Nem akarunk rosszindulatot feltételezni, tehát úgy vesszük, hogy ennek két oka lehet:

Az egyik ok az, hogy az elkövető rettenetesen siet, és sajnálja az időt és a fáradságot ahhoz, hogy egy cédulát vagy betétlapot hagyjon ott a nevével és címével. (Bár itt meg kell jegyezni, hogy csak a név hátrahagyása nem elég, mert a betétlap hátoldalán vagy a cédulán aláírásával el is kell ismernie a felelősséget a másik járműben okozott kárért.)

Az ilyen „cserbenhagyásnak” másik oka pedig az lehet, hogy a gépjárművezető nagy része még mindig nem tudja, hogy abból semmiféle anyagi vagy erkölcsi kára nem származik, ha egy ilyen károkozás vétkességét elismeri. Mert egyrészt az általa okozott kárt helyette, az ő kötelező felelősségbiztosítása alapján az Állami Biztosító rendezi, másrészt az esetet senki nem jelenti be a rendőrségnek, ennek tehát az ő közlekedésrendészeti kartotékján nem lesz nyoma.

Ezzel szemben mi történik, ha az üzenet nélkül eltávozott vezető kiléte mégis kiderül, és a károsult feljelenti? A rendőrség az elkövetett szabálysértésért eljárást indít, aminek természetesen nyoma is marad. De külön, 1000 forintig terjedő bírságot róhat ki a rendőrség azért, mert a károkozás után ismeretlenül eltávozott. Kevesen tudják ugyanis, hogy a Kresz-módosítás az ilyen „koccanások” karambolok esetére is előírja:

„Ha a baleset folytán megrongálódott gépjármű vezetője nincs jelen, a károkozó köteles személyi adatait erre alkalmas módon a helyszínen hátrahagyni és a balesetet a felelősségbiztosítási jogszabályok rendelkezéseinek megfelelően a Biztosítónak bejelenteni.”

Márpedig az ismeretlenül eltávozó gépjárművezető sohasem tudhatja hogy nem látta-e valaki az esetet, és feljegyezte az ő rendszámát! Az esetleges tagadás pedig többnyire hiábavaló, mert a nyomozás könnyen kiderítheti a tényállást.

A Biztosítóval folytatott beszélgetés után érkezett szerkesztőségünkhöz a következő levél:

Kérem, segítsenek megtalálni azt a személyt, aki július 29-én délelőtt a Szabadság téren parkoló világosszürke Skodámon elhelyezte a következő cédulát: „Kolléga! Kocsiját az YC-10-28-as Volán-kocsi lökte meg.”

Az értesítés alapján ugyanis felkutattam az YC-10-28-as teherautó vezetőjét. Lakásán, családjá és ismerősei jelenlétében elismerte a károkozást, sajnos azonban a vállalatánál és a Budapesti Központi Elsőfokú Szabálysértési Hatóságon augusztus 16-án megtartott tárgyaláson tagadta az elkövetést. Ezért a másodfokon megtartandó tárgyalásig a szemtanú megnevezését igényli tőlem a rendőrség.

Amennyiben problémám az Autó-Motorban lennének szívesek közzétenni, tudomást szerezhetne erről a cédulát író kedves Kolléga is, és további segítségemre sietne.

Megjegyzem, hogy a kár összege viszonylag nem túl nagy, a Biztosító 1010 forintra becsülte. Ezért elsősorban talán nem is a kár megtérülése a lényeges számomra, hanem a Kreszt megszegők és a kérdés etikai oldalát semmibe vevők felelősségrevonásának elősegítése vezet.

Az egész autóstársadalom érdekében kérem, hogy hívják fel a figyelmet arra: hasonló esetben nem elégséges csak a rendszám feljegyzése és annak közlése, hanem nagyon fontos, hogy a szemtanú írja rá a cédulára saját nevét és lakcímét is.

CSISZÁR JÓSEF

Bp. XIV., Paskálmalom u. 4.

A levélíró telefonon is felhívott bennünket. Közölte, hogy járt a teherautó-vezető vállalatánál is, ahol egy jogász az azt mondta neki: ők nem erőltetik, hogy a gépkocsivezetőjük beismerje a károkozást, mert „nekik a saját vállalatuk érdekeit kell védeni”.

Bevalljuk, szinte elképzelhetetlennek tartjuk, hogy éppen egy jogász tett volna ilyen kijelentést, és nem tudná, hogy a vállalatának semmi kára nem származhat abból, ha a gépkocsivezetőjük egy ilyen koccanásos balesetnél vétkesnek bizonyul, hiszen az okozott kárt a vállalat helyett a Biztosító téríti meg.

És itt vetődik fel a kérdés: általában mi történik, ha az ilyen balesetnél a közületi kocsis a vétkes?

— A legfontosabb természetesen — mondja a szakértő —, hogy a gépjárművezető elismerje a helyszínen, írásban a felelősségét a balesetért. Ez azonban nem elég, mert a Biztosító nem a gépkocsivezetővel, hanem munkaadójával, a gépjármű üzemben tartójával áll jogviszonyban. A gépkocsivezetőnek tehát vállalatánál is be kell jelentenie az esetet, s a vállalat a birtokában levő kárjelentő nyomtatványt eljuttatja a Biztosítóhoz. Az esetek többségében így is történik, s akkor a kárrendezésnek semmi akadályja nincs. Nem ritka azonban, hogy a gépkocsivezető a helyszínen elismeri ugyan a vétkességét, de vállalatánál erről nem szól semmit. Ilyenkor a Biztosító a károsult által közölt adatok alapján felkéri az illető vállalatot, hogy kárjelentési kötelezettségének tegyen eleget. Ez természetesen időt vesz igénybe, lényegesen lassítja a kárrendezést.

De miért nem jelenti a gépkocsivezető vállalatának az esetet? Mert bizony, sajnos, nemegyszer előfordul, hogy ilyenkor — a vállalat belső ügyrendje értelmében — a gépkocsivezető ellen a szabálysértése miatt „fegyelmet” indítanak. Ennek pedig az ellenkezőjét kellene meghonosítani: az ilyen becsületes gépjárművezetőt dicséretben kellene részesíteni a közlekedési morál megtartásáért! Hiszen feltételezhető, hogy nem készakarva okozott kárt. Az ilyen károkozás lehetőségével ennél a munkánál mindenképpen számolni kell. Persze, az olyan esetekre gondolunk, amikor a saját, tehát vállalati járműben nem keletkezett kár. Mert ha a saját kocsis megsérült, azt a vállalati belső ügyrend értelmében is a gépkocsivezető köteles bejelenteni.

A kérdésnek még ezer és egy oldala van. Most csak néhány szempontot mutattunk meg abból a problémakörből, hogy a közlekedési morál törvényeinek érvényesülők kell — a karambol után is.

Reményi-Gyenes István



Képes



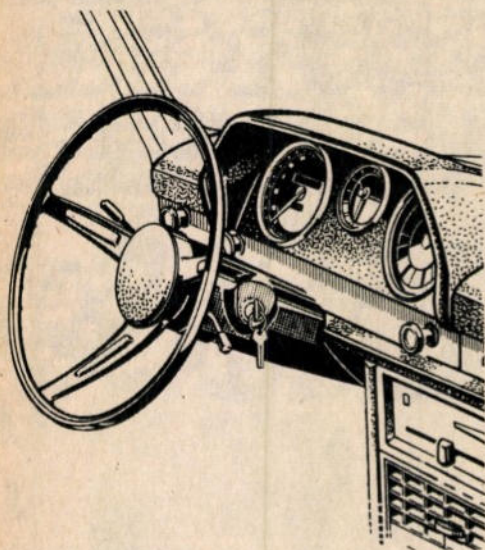
hiradó

A felvétel sem mindennapi, és az esemény ugyancsak különleges. Rajtképnek is mondhatnánk, hiszen indulásra készülődő kocsik sorakoznak itt fel, hogy Párizstól búcsút véve, a görögországi Perzopoliszt elérve, térjenek vissza a francia fővárosba. Pontosan 484 autóval jelentkeztek erre a 13 788 km-es túrára, amelynek utasai többek között Milánó, Rijeka, Split, Dubrovnik, Szaloniki, Isztambul vonalát járják. Kizárólag Citroën-kocsikkal, illetve csakis a gyár három kis modelljével. A végül igen értékes díjakat is adó verseny különös érdekessége, hogy résztvevői nem lehetnek 22 évesnél idősebbek. Vagyis „Csak fiataloknak, és csak 2-CV, Dyane, illetve Mechari kocsiknak” jelszóval kezdeményezték a július 30–augusztus 30 közötti napokra tervezett, nem nagy tempóra, de jókora távra méretezett ötletes túrát



Arról már adtunk hírt, hogy Csehszlovákiában is megkezdtek a buggy-kocsik tervezését, építését (AM 1971. II. 21., ugyancsak 9. oldal), és a kisebb kategória képviselőit be is mutattuk akkor. Most a Motokov sajtóanyaga már egy autócross verseny epizódjait mutatja, ahol különféle Jawa-, illetve Skoda-motorral hajtott, maximálisan 600, illetve 1000 cm²-es homokfutók szerepeltek

AUTÓSOKNAK



A KORMÁNY- ZÁRAS

kocsik autósaihoz címezzük e néhány mondatot, arra kérve őket, hogy menet közben ne vegyék le a gyújtást. Vagyis menet közben ne nyúljanak az indítókulcshoz, sőt ügyeljenek arra is, hogy a mellettük ülő gyerek vagy felnőtt se nyúljon hozzá. Ne vegyék le a gyújtást, amikor hegyről gurul le a kocsik, bár ez ugyan néhány csepp benzin megtakarítását eredményezheti, de ezért feláldozni például a visszakapcsolással elérhető fokozódó motorfék előnyeit, illetve a „gyújtáslevétel” mozdulatával vagy a kulcs újbóli elfordításával menet közben kockáztatni a kormánymű szabad mozgását, kockáztatni annak rögzítését, az több mint könnyelműség! Az bizony életveszélyes manőver lehet!

NYÍLT LEVÉL EGY BORDÓ POLSKI-FIAT TULAJDONOSÁHOZ

Hogy vitánkat az Autó—Motor hasábjain keresztül kívánom lezárni, annak több oka van:

1. Ön olyan hangon beszélt velem a Lehel utca kellős közepén, hogy az nemcsak fülsértő, de becsületsértő is volt. Mire ezt közölhettem volna Önnel, Ön elrohant.

2. Vitatémánk nemcsak a kettőnk ügye, s úgy gondolom, nem Ön az egyedüli, akinek szükséges megismerkednie az autós etika és a társadalomban élő emberek kapcsolatának alapvető szabályaival.

Vitánkat egy manapság egyre égetőbb probléma indította el: „Hol álljon az autó?” Ez a téma, amellyel egyre többen foglalkoznak külföldön és nálunk is. (Az AM cikksorozatban, s legutóbb ismert szakértőnk gondolatainak ismertetésével hívta fel a figyelmet a problémára.) Szakembereinknek nem kis fejtörést okoz, hogy hol fogjuk elhelyezni a jövőben személygépkocsiparkunkat, mely már 1975-re a jelenleginek duplájára nő. Önt azonban egyáltalán nem ez izgatta, hanem az, hogy egy kb. 30 méteres szabad útszakaszon öt méterrel előbb vagy hátrább álljon-e az Ön Polski-Fiatja. Trabantommal teljesen üres helyre álltam be. Ön hirtelen megjelent, és megkért, hogy legyek szíves máskor ezt a helyet szabadon hagyni, mert ez az Ön kocsijáé. Miután merészelttem az Ön — akkor még megfelelő — hangneméhez hasonlóan, udvariasan elmondani azon véleményemet, hogy a várakozás elől elzárt területeken kívül ott parkol az embert, ahol tud, Ön felelősségre vont, és egyre nagyobb hangerővel fejtette ki elméletét, mely szerint az autósok körében kialakult az a szokás, hogyha valaki hosszú ideje parkol kocsijával egyazon helyen, jogot nyer arra, hogy mindig ott parkoljon és mindig csak ő parkoljon ott. Ha én ezt a szokást nem tartom tiszteletben, akkor Ön könyörtelenül elvontatja a kocsimat, s akkor nyöghetem „engedetlenségem” összes következményeit. Igyekeztem volna megérteni Önt, ha nem lett volna hová beállnia, de Ön ragaszkodott egy bizonyos négyzetméteres területhez. Ezután Ön egyre ingerültebben sértegetett, többek között kijelentette, hogy az Ön Polski-Fiatja mellett az én Trabantom (velem együtt) egy nagy rakás szemét (nézze el, nem idézem Önt hüen, de úgy érzem, ez kizárná levelem közzétételének lehetőségét), majd gyorsan eltávozott, mielőtt érdemben válaszolhattam volna Önnek.

Igy hát ezúton közlöm Önnek, hogy

1. A mi társadalmunkban az ember értékét nem azzal mérik, hogy Polski-Fiaton, Trabantomon, buszon vagy villamoson közlekedik-e.

2. Az utca közterület, ahol nem tulajdonosa az útnak — vagy akár kisebb útszakasznak — egyetlen autós sem, és ahol minden járműtulajdonost egyenlő parkolási jogok illetnek meg. Az Ön által emlegetett szokásjog mind nálunk, mind külföldön ismeretlen.

3. Nemcsak a mozgó közlekedésnek, hanem a parkolásnak is vannak szabályai. Ön nemcsak ezeket nem ismeri, hanem azokat az írott és íratlan társadalmi törvényeket sem, melyek Önt is kötelezik mint közösségben élő embert.

Ezzel zárom soraimat abban a reményben, hogy a jövőben nem kerül sor hasonló incidensre közöttünk amiatt, hogy öt méterrel előbb vagy hátrább álljon az Ön Polski-Fiatja.

Gergely László

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, AUGUSZTUS 30-ÁN

MOSZKVIC	.....	26 814
POLSKI-FIAT-1300	.....	7 236
POLSKI-FIAT-1500	.....	2 344
SSKODA	.....	22 900
TRABANT Limousine	...	36 008
TRABANT Kombi	.....	4 310
VOLGA	.....	797
WARTBURG Limousine	.....	16 471
WARTBURG de Luxe	...	12 331
WARTBURG Tourist	...	1 594
ZAPOROZSEC	.....	2 458
ZASTAVA 750-M	.....	2 106
ZSIGULI (Budapest)	.....	2 950
ZSIGULI (Debrecen)	.....	1 560



MERKUR- KIADVÁNY

az Autóvásárlók Kézikönyve című képes tájékoztató, amely a vállalati központ információs részlegéhez és az Autószalonokhoz már eljuttat a nyomdából, és még ebben a hónapban az OTP-kirendeltségeknél, valamint a Takarékszövetkezeteknél ugyancsak az érdeklődők rendelkezésére áll. A most 50 000 példányban készült képes tanácsadó a Merkur Marketing Osztályának munkatársai állították össze, és a közel 100 oldalon igyekeztek minden olyan kérdésre választ adni, amely ma a hazai autóvásárlókat feltétlenül érdekli. Ugyes jellemzőt állítottak össze a Merkurnál kapható kocsikról — még a ritkán, illetve csak hosszú várakozás után kapható típusokról is —, külön felsorolva a vállalatok, közületek számára ajánlható modelleket. A leírások utalnak a szállítási lehetőségekre és természetesen a kocsik vételárára, a megrendelések, illetve azok nyilvántartásának módjára is. Es ha valóban azokhoz kerül az Autóvásárlók Kézikönyve, akik most közel állanak ahhoz, hogy új vagy használt személygépkocsit vásároljanak a Merkurtól, akkor igen fontos feladatot tölt be.

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

SZEPTEMBER 5.	Veszprém Zalaegerszeg
Debrecen	SZEPT. 13., hétfő
Gyöngyös	Dabas
Győr	SZEPTEMBER 19.
Kaposvár	Debrecen
Kiskunfélegyháza	Dunaújváros
Kiskunhalas	Kiskőrös
Miskolc	Miskolc
Nyíregyháza	Mohács
Pápa	Nyíregyháza
Pécs	Oroszáza
Szeged	Szászvár
Székesfehérvár	Szeged
SZEPT. 8., szerda	Szilgytár
Szentlőrinc	Szolnok
SZEPTEMBER 12.	Tatabánya
Baja	SZEPTEMBER 26.
Balassagyarmat	Debrecen
Békéscsaba	Erd
Debrecen	Kecskemét
Miskolc	Komárom
Nagykőrös	Miskolc
Nyíregyháza	Nyíregyháza
Pécs	Siófok
Siófok	Szarvas
Szeged	Szeged
Szentes	Zalaszentgrót
Szombathely	OKT. 2., szombat
Tata	Keszthely

Hosszabb külföldi út várt a kocsimra. Átvizsgáláskor minden rendben levőnek mutatkozott. Kérdésem csak az akkumulátor volt.

Kifogástalanul indított, hiányosságnak semmi jelét sem mutatta, de... ez év januárjában életének harmadik évébe lépett. A harmadik nyár köszöntött rá, amióta a kocsi kiszolgálja. Aggódtam, hogy éppen külföldön hagy majd cserben, bár állandóan az előírt kezelésben részesítettem.

Bemutattam a gyártó vállalatnak az akkumulátort, és előadtam az aggályomat. Kellő vizsgálat után azonban megnyugtató a válasz: bátran útnak indulhatok, csak a késő őszi és téli hidegek idején kell majd arra számítani, hogy a kiöregedett telep gyengült kapacitása esetleg indítási nehézséget okozhat.

Ez a szakvélemény ébresztette azt a gondolatot: hány autós kerül télen bajba, mert nem számol azzal, hogy már kiöregedett a kocsik akkumulátora! Aki idejében ellátja magát tartalék akkumulátorral, nem kerülhet abba a kellemetlen helyzetbe, hogy éppen akkor ne jusson új akkumulátorhoz, amikor a legnagyobb szüksége van rá.

Máris hallatszik azonban az ellenvetés:

— Az ám! Töltött, savazott akkumulátort nem tarthatok tartalékban!

Erre nincs is szükség. Külföldön már régen segítségére siettek az autósoknak, és hazánkban a VBKM Akkumulátor- és Szárzelelemgyár is megkezdte már a szárazon töltött gépjármű-akkumulátorok sorozatgyártását és egyes típusok forgalomba hozását.

Mit jelent a „száraz, töltött, folyadék nélküli” kitétel?

Évtizedeken keresztül gépjárművek részére a savas akkumulátorok úgy kerültek forgalomba, hogy az autós savazva és árammal töltve kapta kézhez. Ekkor azonban mindjárt használatba is kell venni az akkumulátort, mert naponta átlagosan 1% önkisülés megy végbe. Az akkumulátor tehát még akkor is kimerül 100 nap alatt, ha egyáltalán nem használják. Így az autós csak akkor vesz új akkumulátort, amikor a régít azonnal kicserélheti. Ha éppen nem kapható a kocsinak megfelelő telep, akkor gondot okoz a jármű üzemben tartása.

Akkumulátor összeszerelésére eddig is szállítottak a gyárak száraz lemezeket. Most is lehet vásárolni sav- és áramtöltés nélküli akkumulátorokat, amelyek ilyen állapotban bizonyos ideig tartalékolhatók. Használatba vétel előtt azonban ezeket a telepeket szigorúan szakszerű első töltésnek kell alávetni. A szakszerűtlen első töltést ugyanis az akkumulátor élettartama bánja meg.

Az új típusú akkumulátor ezzel szemben 100%-osan árammal töltött lemezekkel készül. Gyártásakor a lemezeket savtalanítják és gondosan kiszáritják, majd olyan hártavékony záróréteget képeznek ki rajtuk, ami a levegő nedvességétől elzárja a lemezek hatóanyagát. A folyadéktöltő nyílásokba polietilén lemezeket helyeznek, amelyek a cella felé eső oldalukon nedvszívó anyagot tartalmaznak. A cellába nem juthat nedvesség, tehát önkisülés sem lehet. Ha az ilyen telepet használatba veszik, akkor az előírt 1,285 kp/dm³ fajsúlyú kénsavat töltik a cellákba. A sav oldja a záróréteget, és az akkumulátor rövid idő után ugyanúgy ad áramot, mint egy hagyományos telep után.

Az akkumulátorgyár által forgalomba hozott „szárazon töltött” elnevezésű akkumulátor előnye tehát, hogy a hagyományos telepek részére előírt 80—90 órás üzembe helyezés és áramtöltés elmarad. Az új akkumulátor a hígított kénsav betöltése után minimum 20 perc, maximum 60 perc után üzemképes. Akkumulátorcsere esetében ugyanis ennyi idő telik el, amíg az új akkumulátor cellázáró polietilén lemezeit a töltőnyílások dugói alól eltávolítják, a cellákat savval megtöltik, a régi akkumulátort a kocsiából kiszerezik, az újat bekötik és a csatlakozásokat savmentes zsírral bekenik. Nem szabad elfelejteni, hogy ilyenkor valamennyi sav a száraz hatóanyagba beszívódik, a savszintet csökkentik. Tehát mielőtt az indítómotort kapcsolnánk, a savszintet az előírt magassáig pótolni kell.

A „szárazon töltött” akkumulátornak további előnye, hogy egyelőre 9 hónapig, de várhatóan még hosszabb ideig tartó sav nélküli tárolás esetében is 100%-os kapacitást garantál a gyár.

A kifogástalan működés és a hosszú élettartam alapfeltétele azonban, hogy a cellákba garantáltan tiszta akkumulátorsav kerüljön. A gyár műszaki és gazdasági szakemberei ezért azon gondolkodnak, hogy minden „szárazon töltött” akkumulátor mellé műanyagból készült speciális töltőpalackokban a szükséges akkumulátorsavat is mellékelik. Hozzácsomagolnak ezenkívül egy olyan töltődugót is, amelynek segítségével a műanyag palackból a kénsav kényelmesen és biztonságosan az akkumulátor celláiba tölthető.

Tömösy M. Jenő

A SZÁRAZON TÖLTÖTT AKKUMULÁTOROK TÍPUSAI ÉS ÁRAI

Gépkocsi	Akkumulátor		Gépkocsi	Akkumulátor	
	típus	ára (Ft)		típus	ára (Ft)
Trabant	3 DN 4	412	Volkswagen—1300. 1600	6 DN 3	674
Wartburg—311, 312	3 DN 6	544	Zaporozsec	6 DN 3	674
Wartburg—353	6 DN 6	674	Warszawa	6 E 3	648
Moszkvics	6 DN 3	674	Volga	6 E 3	648
Fiat—125, 850	6 DN 3	674	Skoda S—100, 101, 100—MB	6 DS 3	730
Renault It—8, 10, 16	6 DN 3	674	Zsiguli	6 FN 4	827

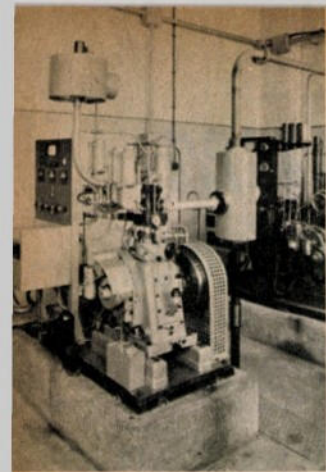
a VBKM folyadék nélküli, árammal töltött akkumulátora



Az Akkumulátorgyár Fejlesztési Csoportjának egyik munkatársa, Keller György, mutatja itt be az újdonságot, és azt is, hogy ügyes, gyors, biztos mozdulattal kell betölteni a jól záródó műanyag tartályból a hígított kénsavat, hogy ezt követően 20—60 perc múlva üzemképes legyen a telep

(Almássy Tibor felvétele)





A szerkesztőségünkhez érkezett kívánásoknak megfelelően, lapunk ez évi 15-ös számában elindítottunk egy cikksorozatot. Címe is arra utal, hogy mindennapi — legalábbis az AM olvasói előtt mindennapi — kérdésekről, a benzinnel kapcsolatos tudnivalókról lesz szó. A témavezető munkakörénél fogva is igen kimerítően és a legtöbb benzint használó által ismeretlen nézőpontból tud válaszokat adni. És már az első cikkekre reagáló véleményekből is kitud, hogy a gyakorlatban igen sokan és bizony eléggé hétköznapi módon szoktak ítéletet mondani a benzinekről egy-egy tankolás után. Összinte valomásként számosan közölték viszont, hogy az olvasottak után máris jobban figyelnek motorjuk, gyújtógyertyájuk állapotára, mielőtt az oktánszámot, vagyis a benzint kritizálnák. Kezdő képnek mindjárt egy olyan laboratóriumi CFR, illetve IT motort mutatunk be, amely alkalmas oktánszámvizsgálatokra...

MINDENNAPI BENZINÜNK

Írta: GÁRDOS JÁNOS okl. gépészmérnök, a Közüti Közlekedési Tudományos Kutatóintézet tudományos munkatársa

A motorgyártók állandó törekvése, hogy a fogyasztók igényeinek megfelelően nagyobb literteljesítményű (egységnyi lökettérfogatra vonatkoztatott effektív teljesítmény) és kedvezőbb tüzelőanyag-fogyasztású motorokat gyártsanak. A literteljesítmény növelési irányzata az effektív teljesítmény növelése vagy azonos teljesítmény mellett a motorméretetek csökkentése, míg a fajlagos üzemanyag-fogyasztás javítása a forgalomban fellépő fogyasztás mérséklése érdekében fontos.

A kompresszióviszony az a szám, amely megmutatja, hogy a motor a beszívott benzin-levegő keveréket a kompresszióútján során hányad részére sűríti össze.

A kompresszióviszony növelésével a termikus hatások javulása révén a motorok teljesítménye növelhető és fajlagos üzemanyag-fogyasztása csökkenthető, mint ahogyan azt az 1. ábrán bemutatott mérési eredmények is bizonyítják. Az ábrán egy nyolchengeres, V elrendezésű Oldsmobile-motor jelleggörbéi láthatók, amikor azt a lökettérfogat változatlanul hagyása mellett 8:1, 10:1 és 12:1 kompresszióviszony mellett üzemeltették. Mivel a lökettérfogat változatlan, az effektív teljesítmény növekedésével a literteljesítmény is emelkedett.

Érthető tehát a kompresszióviszony emelésének technikai-gazdasági szükségessége. Ezt az irányzatot tükrözi az amerikai személygépkocsik átlagos kompresszióviszonyának alakulása is az évek függvényében. Európában az új típusokról nem állnak ilyen pontos adatok rendelkezésre, a tendencia viszont azonos, ha nem is olyan egységesen és messzemenően, mint az USA-ban. Magyarországon az új modern gépkocsik (Polski-Fiat, Zsiguli, nagyszámú nyugati kocsik stb.) behozatalával az átlagos sűrítési viszony még ma is folyamatosan emelkedik.

(Ugyanakkor a légszennyeződés csökkentése érdekében a jövőt illetően mind az amerikai, mind az európai motoroknál várható a túlzott kompresszióviszony mérséklése. Ezzel a kérdéssel külön is foglalkozunk.)

Tudnivaló, hogy a sűrítési viszony növelésével egyre kompressziótűrőbb üzemanyagokra van szükség, ezért a kőolajiparnak kopogásállóság vonatkozásában egyre nagyobb és nagyobb követelményeket kell kielégítenie. Ezt a tényt támasztja

alá a 2. ábra, ahol az Egyesült Államok-beli és az európai szuperbenzinek átlagos Research-oktánszámát ábrázoltuk az évek függvényében. Látható, hogy az európai átlag az 1950-es év 87,5 oktánszámával szemben 1965-ben már 99, míg az Egyesült Államokban a szuperbenzinek a 100 Research-oktánszámnál tartanak.

Ha egy gépkocsi az oktánszámigénye által meghatározott kopogásállósági szint alatt levő üzemanyaggal működik, akkor a motorban már az előzőekben körvonalazott abnormis égési folyamatok a károsodásokkal együtt fognak jelent-

legjobban megfelelő mérési módszer kialakítása igen bonyolult és sokrétű feladat.

A motorbenzinek sohasem homogén összetételűek, hanem igen eltérő fizikai és kémiai jellemzőkkel rendelkező anyagok elegyei. Ezek az anyagok — szénhidrogének — kémiai szerkezetük alapján három fő csoportba sorolhatók:

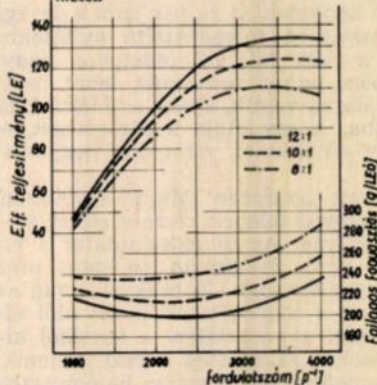
1. Telítettek, ezen belül:
 - a) normál (vagy egyenes láncú) paraffinok,
 - b) izo (vagy elágazó láncú) paraffinok,
 - c) naftének (cikloparaffinok)
2. Olefinek — normál és izo —
3. Aromások.

Mivel a fenti csoportokba tartozó benzinkomponensek tulajdonságai igen változatosak, így elegyeik, a motorbenzinek, más-más behatásokra is különféleképpen reagálnak. Ez az oka annak, hogy a motorbenzinek üzemi viselkedésének — első sorban kopogásállóságának — megítéléséhez szükséges, minden körülmények között érvényes mérőszám nem létezik.

A fenti tényt tükrözi a kopogásállóság mérőszámának, az oktánszámnak alapvető definíciója is: valamely üzemanyag oktánszáma egyenlő azon normál-heptán, izooktán elegy százalékban mért izooktán-tartalmával, amely elegy azonos körülmények között a vizsgált üzemanyaggal azonos kopogásállósági tulajdonságokkal rendelkezik. Vonatkoztatási alapul tehát két anyag — a normál-heptán és izooktán — kopogásállósági tulajdonságait választották. A rossz kopogásállóságú normál-heptán oktánszámát nullának, míg a magas kompressziótűrővel rendelkező izooktán oktánszámát önkényesen 100-nak vették. Ennek megfelelően többféle oktánszámmérési módszer alakult ki.

A benzinek kopogásállósági tulajdonságainak fontosságát elsőként Ricardo ismerte fel, aki a kérdésről közvetlenül az első világháború utáni években foglalkozott. Ő fejlesztette ki az első oktánszámvizsgáló motort is, amely a mai oktánszámmérés őseinek és alapjainak tekinthető. Az ő módszerén alapuló eljárás az Egyesült Államokban 1928-ban szabványosította a Cooperative Fuel Research Committee (CFR).

1. Teljesítmény és fajlagos fogyasztás különböző kompresszióviszonyok mellett



kezni. Ebből következik, hogy a motorbenzinek vizsgálatánál csak olyan módszereket szabad és célszerű alkalmazni, amelyek valamilyen szempontból jellemzőek a benzinek gyakorlati körülmények között tapasztalható viselkedésére. Mint a későbbiekben látni fogjuk, ez különösen fontos a kopogásállóság vizsgálata szempontjából, annál is inkább, mivel a magas és hazánkban egyre emelkedő kompresszióviszonyú autópark ilyen szempontból kiéleződött helyzetet teremtett.

A kopogásállóság (kompressziótűrő) definíciója és mérésének laboratóriumi módszerei

A kopogásállóság a motorbenzinek egyik legfontosabb üzemi jellemzője. Mérése és az üzemi feltételeknek

Motorja egyhengeres, változtatható kompresszióviszonyú gép volt, amellyel a mai standard oktánszám-méréshez használt motorok lényegében megegyeznek. Ezek a motorok és a hozzájuk tartozó mérési módszerek az egész világon elterjedtek. Az Egyesült Államokban gyártott CFR-motorok mintájára a Szovjetunióban gyártják az IT jelű motorokat. A fényképen egy IT-motor fényképe a hozzá tartozó mérő- és vezérlőberendezéssel együtt látható. Európában még igen elterjedtek a hasonló elven működő IG (BASF) motorok.

A vizsgálati metodikától függően az autóbenzinek vizsgálatára négyféle oktánszám-meghatározási módszer létezik:

F-1 jelű „Research” (kísérleti)-módszer

F-2 jelű „Motor”-módszer
 „Extended Research Method” — kiterjesztett „Research”-módszer
 „Extended Motor Method” kiterjesztett „Motor”-módszer.

A „Research” és a „Motor” módszer CFR (IT) motoron való alkalmazásánál a vizsgálat körülményeit

CFR típusú motoron végrehajtott „Research”- és „Motor”-módszerrel végzett oktánszám-meghatározás üzemi feltételei

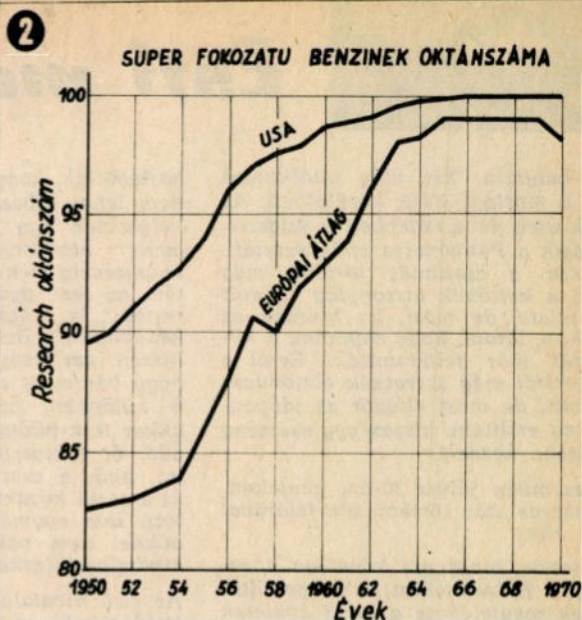
Fordulatszám 1/perc	„Motor”-módszer	„Research”-módszer
		900 ± 9	600 ± 6
Előgyújtás	26° ε = 5,0-nél 24° ε = 5,41-nél 22° ε = 5,91-nél 20° ε = 6,54-nél 18° ε = 7,36-nél 16° ε = 8,45-nél 14° ε = 10,0-nél	13° (állandó)
Keverék-hőmérséklet (porlasztó után)	149 ± 1 °C	Előmelegítés nélkül
Beszívott levegő nedvességtartalma g/kg lev.	57-60	
Kilépő hűtőközeg hőmérséklete	100 ± 1,5 °C	
Benzin-levegő keverési arány	A maximális kopogásnak megfelelő	

A két módszer szerinti oktánszám-mérés eredményének különbsége a hajtóanyagok motorikus igénybevétele változásával összefüggő érzékenységre mutat rá. A motorbenzin összetevőinek érzékenysége nagyon különböző. A telítettek (paraffinok és izoparaffinok) a legérzékenyebbek, az aromás szénhidrogének és olefinok a legérzékenyebbek. Az utóbbiak kopogásállósága a Motor-módszer szigorúbb feltételei mellett a Research-módszerhez képest jelentősen lecsökken. Általánosságban állítható: minél nagyobb egy motorbenzin Research oktánszáma, annál nagyobb az érzékenysége is.

Mint az előzőekből kitűnik, már a két alapvető vizsgálati eljárásból is igen lényeges annak az elhatárolása, hogy az oktánszám-mérést milyen módszerrel, tehát mi-

Az érdekes fejlődést, szakaszos stagnálást és az európai átlagot tekintve úgy is mondhatnánk, hogy újabban visszafelé mutatnak ezek az oktánszámjelző görbék. Az oktánszámok indokolt csökkentése azonban semmiképpen nem jelzi a motorteknika visszafelé fejlődését

a következő táblázatban foglaltuk össze:



benzint, addig az „extended” módszerek elsődleges összehasonlító anyagként ólomtetraetil adagolásával emelt oktánszámú izooktánt alkalmaznak.

Összefoglalva: a benzinüzemű motorok kompresszióviszonya emelkedésének következménye, hogy egyre kopogásállóbb motorbenzinekre van szükség. A benzinek oktánszáma nem egy határozott fizikai tulajdonság, hanem függ attól is, hogy milyen körülmények között mérik. Ezt a tényt tükrözi a standard laboratóriumi módszerek (Research-, Motor-módszer) eredményeinek szisztematikus különbsége is. Katalógusanyagokban és hirdetésekben — tehát a nagyközönséggel — általában a Research-módszerrel mért oktánszámot közlik. A standard laboratóriumi módszerek — éppen a gyakorlati üzem feltételeitől eltérő mérési körülmények miatt — nem mindig adnak megbízható képet a motorbenzinek többhengeres autómotorokban, a gyakorlatban tanúsított viselkedéséről.

lyen körülmények között végeztük. Benzinkutaknál és katalógusokban ma már az egész világon kevés kivétellel a Research-módszerrel mért oktánszámot adják meg. A Motor-módszerrel mért oktánszám — és ezzel az érzékenység — egyéb, igen fontos üzemi tényezőkre jellemző. Tájékoztatóul: az AFOR által forgalomba hozott szuperbenzin névleges oktánszáma Research-módszerrel mérve kb. 92, míg Motor-módszerrel 84, tehát az érzékenysége hozzávetőlegesen 8. Az „Extended Research Method” és az „Extended Motor Method” a 100 feletti oktánszámú benzinek Research- és Motor-módszer szerinti mérési formája. Alapvető különbség a normál és „extended” módszerek között, hogy amíg a normál módszerek izooktán és normál-heptán eleggyel hasonlítják össze a vizsgált





Esti mese

A helyszín: két utca találkozása a mostani XIII. kerületben. Az egyik utca neve régebben a Szigetre, a másik a Pannóniára emlékeztetett. Amikor a csattanás történt, még mind a kettőnek viszonylag ép volt a felülete, de most, ha kinézek az ablakon, látom, hogy egyiknek a kövezetét már felbontották. Erről a kövezetről még szeretnék elmondani valamit, de most először az időpontot kell említeni, hiszen egy esemény leírásába kezdek.

Az esemény július 30-án, pénteken, kapuzárás után történt, tán félórával éjjel előtt.

Csattanás, majd azt követően a redőnyök felhuzigálása, a lenge öltözetűek megjelenése a sarki épületek ablakaiban, erkélyein... Fülledt, levegőtlen kánikulai éjszaka, olyan idő, amikor még az ágyban fekvők sem igen alszanak. Még a gyerekek is éberen kérdezték: mi volt ez a nagy csattanás?

Arra hamar rájöttek, hogy nem olyan eset, mint legutóbb volt, amikor három fiatal a lopott autótól — a „behajtani tilos” utcából kifordulva — az akkor még bádoglemezről gyártott kukásbödönöket robajszereken áttörve, sajnos egy gyalogost sem kímélve, háznak falának, éppen az ablak alatti résznek csattant. Féllelmetes hangú csattanás volt...

Manapság a kevés kárt okozó ütközéseknél „koccanás” balesetekről, a nagyobbaknál „csattanásról”, és a néha zaj nélküli, de személyi sérüléssel is járó tragikus karambolokról mint igazi balesetekről szoktunk beszélni. Ezt a mostanit, amelyikről mesélnem kellett a gyerekeknek, egy pirosas színű magánautó és egy drappra festett taxi csattanása okozta. A kíváncsiság hajtott le az utcára akkor éjszaka csakúgy, mint még néhány, hirtelen inget és nadrágot magára rántó szomszédot.

A csattanást követő pillanatokot gyorsan váltotta fel a teljes éjszakai csend. Megmerevedve, éve hagyott lámpáival állt a Warszawa-tari, a kihűnyt szemű piros autóra pedig némán könyökölt egy tündő férfi. Kocsijának összeroncsolt hűtőrácsához, a törött bal első fényoszóhoz és sportemberre utaló, de most görnyedt alakjához nem illett jól a sárvédőn is krómosan csillogó „Viva” felirat.

A taxirendszám „JA” betűi mintha szóltak volna a pirosas kocsi fehértáblás „IB” jelzéséhez. Valami olyasmit mondhattak, hogy: „Ja, hiába vagy te jobbra tőlem, ha ilyen kisívben kanyarodsz, akkor bizony, nehezen kerülhetjük el egymást...” A gyerekeknek persze hiába próbáltam némi enyhítő körülményt is mondani, amikor az éjszakai csattanásról meséltem. Ők is csak azt

hajtogatták, hogy aki jobbról jött, az nem lehet hibás. Es ezt fújta ott a helyszínen egy férfi is, a köréje gyűlt nézőseregnek. Készségesen magyarázta nekünk, hogyan is történt az eset, gyakran iktatva a szövegbe: „Ja, jobbkez-szabály, az jobbkez-szabály”. Bizonyára értett hozzá, hiszen azt sem rejtette véka alá, hogy bár most egy kicsit besörözött, ő különben, ha nincsen civilben, akkor tefu-pilóta. Ő volt ott a hangadó, őt tekintettük hites tanúnak, mi, akik a csattanás után bújtunk ki a sarki házakból. A két karambolozó sem egymással, sem a nézelődőkkel nem váltott szót. Várták a hivatalos intézkedést...

Az első hivatalos intézkedő úgy negyedórával a csattanás után meg is érkezett egy AE rendszámú táblás, több antennával megtűzdelt autóval. Ugyanolyan tipussal, mint amilyen a megrongált taxi volt. A furcsa érkezés persze nem azt jelenti, hogy a mennyből szállt le a helyszínre, mint egy angyal vagy helikopter. En azt furcsállottam, hogy a „behajtani tilos” utcából robogott elő. Az AE-kocsi igen huszárosan pattant fel a járdára. És akik ettől a perctől kezdve nézték a helyszínt, joggal hihették, hogy hármas karambol történt. Két Warszawa és egy Vauxhall Viva látszott az üvegcserepes csatatéren...

Azt hihette a közeli őrszobáról érkező természetes rendőr is, aki bizony először a járdára ugratott kocsit kezdte szemlélgetni. A kékinges gépkocsivezető — aki bizonyára az Autótaxi baleseti szakértőjeként pattant oda a tilos utcából érkezve — persze gyorsan felvilágosította rendőrünket, hogy azzal a kocsival nincsen probléma, azzal ő jár. A másik kettőt kell megnéznie.

Rendőrünk alaposan meg is szemlélte a törött autót. Szépen felírta azt is, milyen alkatrészek sérültek meg, mert a „Viva” eddig melankólikusan viselkedő gazdája most már frissen, egymás után diktálta a törött darabok neveit. Közben visszatartam a sörös tefu-pilótához, aki már csakis egy gondosan fésült szőke hölgynek mesélte, hogyan is történtek az ilyen balesetek. A szőke hölgy, aki egyik kezében Fecske cigarettát, a másikban egy tacsó kutyá pórázát tartotta, nem túlzott érdeklődéssel hallgatta a hosszú lére, a sör levére eresztett előadást. A kutyá sem figyelt oda. És sokallta a szöveget egy fürdőköpenyes nézelődő is, aki jól ismerhette a mesélőt, és gyakran biztatta, hogy: „Menjél már haza.” A mesélő azonban maradt, és nem is hiába. Ugyanis éppen őrá mutatott a Viva gazdája, közölvén rendőrünkkel, hogy az a fiatal ember mindent látott.

A rendőr oda is lépett a mi sörös

fiatalemberünkhöz, és ezt a beszélgetést igyekeztem én is kifüleselni. Márcsak azért is, mert néhány korábbi jel arra vallott, hogy a pirosas kocsi vezetője és a fiatalember nem most találkozott először. (Amikor már kicserélődött a nézőközönség, vége volt az éjszakai műsornak, és a kutyás hölgy helyén is egyik színészünk állt meg pompás visszlájával, a piros Viva tulajdonosa „Kösz, szia” köszönéssel búcsúzott a tanútól. A tanútól, aki végül készségesen megnézte azt is, hogy a Viva hűtője valóban nem sérült meg.)

Erthető, hogy „vallomása” csakis a piros autó vezetőjének ártatlanságát, a jobbkez-szabály érvényességét erősítette. Ugyanakkor a jegyzetelő rendőr előtt azt a véleményét sem rejtette véka alá, hogy szerinte — szó szerint idézem: „Mind a kettő marha volt”...

No, ezek után hogyan meséljem el a gyerekeknek, miért történt a baleset, ha az egyetlen meghallgatott tanú, a hivatásos, bár most szolgálaton kívüli, gépkocsivezető sem meri határozottan kimondani, hogy ki is volt itt a hibás?

Szóba került persze, hogy a taxis nagyon gyorsan érkezett a kereszteződéshez, és már nem tudott fékezni, de beszéltek arról is, hogy lassan jött, fékezett, de olyan váratlanul kanyarodott elé a pirosas kocsi, hogy már nem tehetett semmi okosat.

En viszont, mint laikus, ebbe a mesebe beleszónom azt is, hogyha a két kocsi vezetője közül bármelyik is tempótól fénnel közeledik a kereszteződéshez, nem lett volna ilyen váratlan a találkozás. Elmaradt volna a csattanás...

Es visszatérek az ottani kövezetre is, amelyről, mint az írás elején jeleztem, szeretnék még elmondani valamit. Azt, hogy most éppen bontják, nem is lenne fontos szöveztetni, hiszen ez nem újság erre felé. Szomorú dolog viszont, hogy mindig visszarakják a kihámozott köveket. Ezek ugyanis azok az átkos, sárga keramitlapok, amelyeket, úgy tudom, nemcsak én utalok.

Szépen — ki tudja hányadszor — megint visszarakják ezeket, majd túllöntik azzal a fekete masszával, és hogy sikos legyen, arról gondoskodik vagy az eső, vagy a locsolóautó. Akkor este is ugyancsak csillogott a keramit. Bizony, vizes volt az az utca, amelyiken a taxi haladt a Körút irányába, és összeszaladt a valóban szűkre zsugorított tóban eléje kanyarodó — igaz, jobb kéz felől érkező — pirosas színű, a fénylő, sárga keramiton még roncsoltan is elegánsan álló Vivával.

A mese persze akkor jó, ha a végére valami tanulság is marad. A gyerekek számára nehéz ugyan kihámozni a tanulságot, de az autót nem gyerekek vezetik, és ők talán észreveszik, hogy több tanulságos epizódja is van egy ilyen esti mesének...

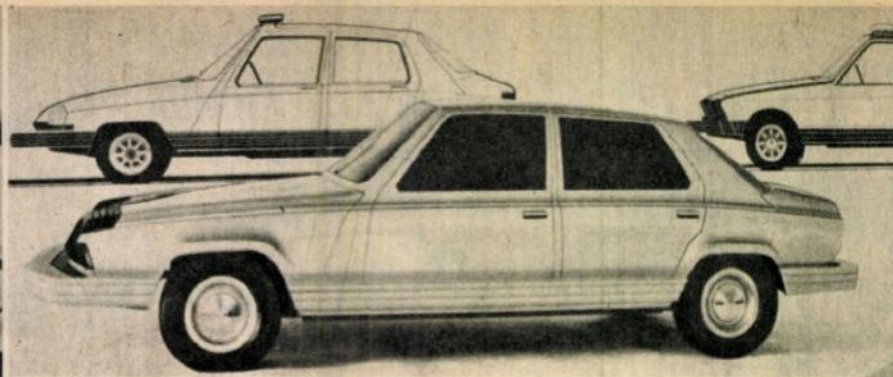
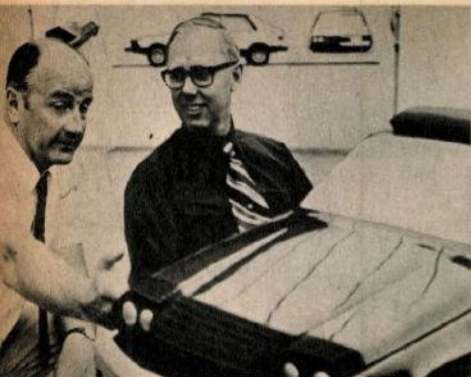
„Egy laikus”



Eisendung
Express

Két héttel ezelőtt jelent meg lapunkban Merkur-témák címen egy átfogó tájékoztatás. Annak egyik fejezetét idézzük most: „Többen érdeklődnek arról, hogy milyen konstrukciós változások várhatók a Trabant- és Wartburg-kocsikon. Erről még semmi konkrét információnk nincs. 1975-ben «alapvető változást» kíván végrehajtani a gyár, ennek mibenlétéről azonban még nem adott ki tájékoztatást, tehát csak találgatások és többé-kevésbé megalapozatlan hírek terjedtek el.” Nos, néhány nappal e közlés után, expressz kaptunk egy privát levelet az NDK-ból. Feladója, P. L. ugyan csupán annyit írt, hogy Berlinben sikerült lencsevégre kapnia ezt a kocsit, amely az új Wartburg-prototípusok egyike... Ezúton köszönjük olvasónk — illetve ilyen módon munkatársunk — fáradozását, no meg ezt a csemegének számító témát, amely egyelőre nem Merkur-téma... Mindenesetre örömmel mutatjuk be a ragyogó vonalvezetésű mintát.





HARC A BIZTONSÁGÉRT

Ezt a nyitó képet, amelyen a világhírű Fiala professzor a sötét színű ingben látható Douglas Tomsonnak, az Amerikai Közlekedésbiztonsági Tanács megbízottjának mutat be egy készülő autót, nemrég a „Képes híradó” keretében közzöltük. Megemlítettük, hogy ezt a prototípust egy szerződés értelmében a Volkswagen-gyár építi az USA illetékes Nemzeti Bizottsága számára. Most már egy érdekes vázlatot is láthatunk erről a VW-ESV (ESV = Experimental Safety Vehicle) modellről. De látjuk itt az NSZK-ban megjelenő „Auto Zeitung” egyik példányának címlapját is, méghozzá magyarra fordítva olyan felirattal, amely szerint „A bogár életveszélyes!” Ezzel a témával — vagyis az amerikai Ralph Nader ilyen értelmű megállapításával — és a VW jövő évi programjával más alkalommal foglalkozunk

jellemzi az újonnan született autókat — és szerencsére az új autók születésén dolgozó autógyári emberek elé is mind nagyobb betűkkel írják ezt a jelszót. Lapunk olvasói is gyakrabban találkoznak mostanában ilyen témájú írásokkal, képekkel. És ez érthető, hiszen az autózás ma a világ legtöbb országában olyan szakaszba jutott, hogy a balesetek elleni küzdelem feltétlenül előtérben áll.

Néhány autógyár irányítói sok évvel ezelőtt — bár akkor még nem a kényszerítő körülmények hatására — előrelátó módon úgy alakították ki modelljeiket, hogy azok kevesebb balesetet okozzanak, illetve ezek a konstrukciós változtatások azt is eredményezték, hogy az elkerülhetetlen baleseteknél az ilyen kocsikkal enyhébbek legyenek a sérülések, kisebbek a károk. Akik viszont annak idején lemaradtak, most sürgősen akarják pótolni ezt a hiányt, ezt a fogyatékosságot, mert a világ autópiacon ma már nemcsak a lóerőszámot, a végsebességet figyelik, hanem igen szigorú szemmel kezdik azt is nézni, hogy mindezek az impozáns tényezők beillenek-e a szóban forgó modell teljes karakterébe. Abba a karakterbe, amelyben döntő és minden eddiginél jóval nagyobb szerepe van és lesz az általános biztonságnak.

Különösen az amerikai autóipar tesz most izgalmas lépéseket ezen a téren, no meg azok az autógyarak, amelyeknek ugyancsak fontos érdekük, hogy az amerikai piacon is eladják modelljeiket.

Ismeretes, hogy egy 1966-ban hozott törvény szerint az USA kormányának erre illetékes hatóságai kötelesek az autóipart biztonsági modellek tervezésére felszólítani. Ezekbe a kocsikba minden olyan biztonsági berendezést be kell építeni, amelyeket a mai technika ismer, képes előállítani, illetve amelyekről a kísérletek bebizonyították, hogy az új berendezések jól szolgálják a célt.

Készülnek is az ilyen modellek, hiszen bemutatásuk kitűzött időpontja ez év október 31-e. Az egyik prototípus előállítását autókonstruktőrökre, autógyártókra bízta. A másikat egy, az autóiparon kívül álló, attól független csoport vállalta el, a nagy jelentőségű megbízás értelmében világhírű tudósokat és a legfejlettebb iparágak vezető szakembereit is bevonva a munkákba.

A prototípusok közeli bemutatása után kerülne sor a próbákra, a tesztekre, majd a hatóságok döntésére. A kiválasztott mintából azután 12 példányt készítenek és vetik újabb próbák alá. Amennyiben a kocsikat megfelelőnek találják, akkor kialakítanak az amerikai autóipar részére olyan szabványokat, amelyeket a tömeggyártásban érvényesíteniük kell. Ezek a szabványok egyébként nemcsak arra térnek ki, hogy az autóban ülők még egy 80 km/óra sebességnél történő ütközés esetén is életben tudjanak maradni, hanem motorikus kérdésekre is vonatkoznak. Elsősorban a kipufogógázok összetételét kívánják megváltoztatni, és ez önmagában is számos területet érint. Ugyancsak új előírások születése várható arra vonatkozóan, hogy a kocsikból jobban lehessen az utat látni, jobban lehessen a jelzésekre, a forgalomra figyelni.

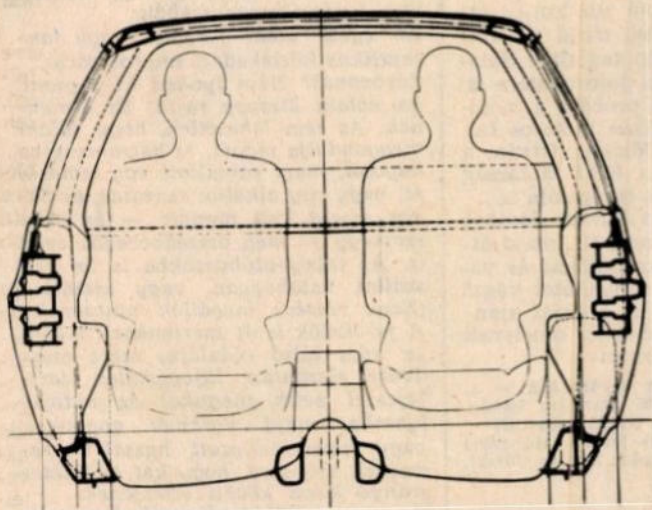
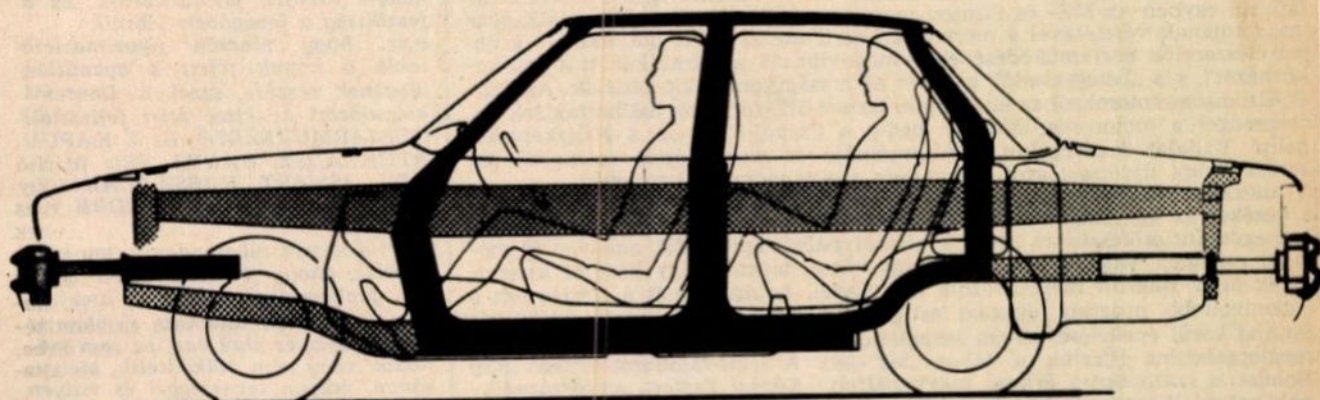
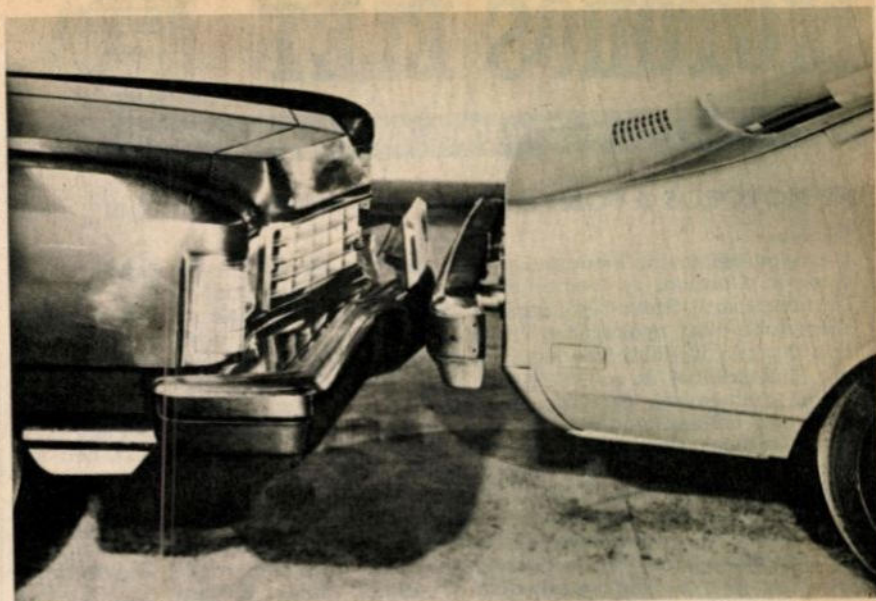
És ennél a kitételnél utalunk az AM ez évi 14-es számában megjelent Bertone-Lamborghini prototípusra, amelynek bemutatásakor külön felhívtuk a figyelmet egy jó ötletre. Annál a kocsinál ez a jó ötlet a visszapillantás periszkópos megoldása volt a tetőből diszkrétan kiemelkedő tükörrel. Még azt is megjegyeztük, hogy a jövőben bizonyára mások is átveszik ezt az újítást. Most pedig az eddig titkosan kezelt biztonsági autók terveinél — mind a VW-ESV prototípusnál, mind az amerikai tervezésű AMF-1971 jelzésű modellnél — megfigyelhető a periszkópos megoldás.

A biztonságért folyó harc mozgalmas csatatairól idéztünk itt fel néhány új epizódot és néhány új, biztonságot ígérő technikai megoldást.

Liener György



A General Motors sem tétlen a baleseti biztonság frontján, és a már ismert berendezések sorába most egy újabbat próbál beiktatni. Egy olyan ütközőrendszert — vészhártót — amely a koccanásos, sőt részben a csattanásos ütközéseknél is, kellő védelmet nyújt. Különleges, rugalmas bevonatu anyag övezné a vastkos ütközők teljes felületét, illetve ezek az ütközők teleszkópszerűen is működnek, hogy elnyeljék az ütközési energiát. A fényképen látható megoldás máris biztosítja, hogy 16 km/ó sebességig — ha így találkozik a két vészhártó — a kocsik nem sérülnek meg. A rajzok pedig az első és hátsó teleszkópos ütközők beépítését, valamint a kocsi utasait oldalirányú karambolnál is védő-, erősítő betétek elhelyezését mutatják. Figyelmet érdemel a hátsó ülés mögötti benzintank és a pótkerék, no meg az erősített padlókeret és tetőszerkezet



Az AMF-1971 jelzésű, amerikai tervezésű biztonsági modell is hangsúlyozza az előreugró teleszkópos ütközőt, a nyújtott, az ütközési energiát felemészítő kocsiorrt — a visszapillantó-tükör pedig a tetőből emelkedik ki, hogy a periszkópos elv alapján vetítse a kocsi vezetőjéhez a képet

MOTOROS ÉLET



AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

800 MOTOROS A FONYÓD-BÉLATELEPI TALÁLKOZÓN

A fonyód-bélatelepi kempingben augusztus 19-én ünnepi külsőségek is jeleztek az Országos és Nemzetközi Motoros Találkozó színhelyét. A Magyar Természetbarát Szövetség Országos Motoros Bizottságának nyári seregszemléjére több mint nyolcszázan érkeztek az ország minden tájáról.

Befutottak a külföldi vendégek is: Csehszlovákiából, az NDK-ból, Angliából, Hollandiából és az NSZK-ból. Külföldi motoros szaklapokban értesültek az eseményről, és elfogadták az OMB meghívását. Mint például Ray Bond, aki hollandiai túrája közben olvasott a találkozóról, hazasielt Londonba, s meg sem állt a Balatonig. Vagy Werner Dietl, az NSZK-beli tanító, akinek 750 kcm-es Moto Guzzija a tábor motorszenzációja volt. A pompás masina simán „repül” a 200 km-t óránként...

Már az első napon megkezdtek munkájukat a szervizek. Kisebb hibajavításokat végeztek, szaktanácsadást tartottak a Pannónia-gyár és a Hungaroszerviz szakemberei. Műszaki és kereskedelmi szakemberekkel képviseltette magát a Csepel Nagykereskedelmi Vállalat, amely a Ramovill Ktsz-szel együtt alkatrész-árúsítással is a klubtagok rendelkezésére állt. S mivel a találkozó egyben az MZ- és Simson-motorok találkozója is volt, az MZ-gyár igazgatójának vezetésével 4 mérnök érkezett ide az NDK-ból, akik — klubtag előszerelők közreműködésével — megnyitották a sátrak között a „motor-kórházat”, s a „betegeskedő” gépeket az országúton is kipróbálták. Az MZ- és Simson-motorokról az első napon tartott MZ-fórumon hallhattak sok érdekességet a motorosok. Másnap pedig a Csepel-fórumon a Nagykereskedelmi Vállalat áruforgalmi osztályvezetője és munkatársai számoltak be kereskedelmi újdonságokról, ugyancsak szaktanácsadás keretében.

A második nap délutánján a Balaton kellemes hullámai sem csábították el a nézőket az ügyességi versenytől. A Váci Motoros Klub vezetőket és gépeket egyaránt erőfeszítésre készített akadálypályát épített fel, amelyen 85 motoros robotogt vagy éppen bukdácsoló végig, tapstól vagy derűtől kísérve, kinek hogy sikerült megbirkóznia a tereppel. Azután ismét a furdés lett a legkedveltebb program egészen estig, amikor a Balaton-parton, tábornút lángjai körül éneklésre, táncra seregltek a táboriakok. A rendezők kedves meglepetésként díjazták a tábor „leg”-jeit. A legtavolobbról érkező Ray Bondot, a századiknak érkező zagyvapálfalvi Kővári Esztert, az ötszázadiknak befutó Werner Dietl, és a találkozó legfiatalabb résztvevőjét, a szülei motorján Rotterdamból érkező, alig több mint 2 éves Joachim Molenart.

A következő nap reggelén a tájékoztató verseny résztvevői 102 km-es útvonalon múltbéli és jelenkori nevezetességeket kerestek fel, majd a látottakhoz fűződő kérdésekre is választoltak. Egy másik karaván tagjait a Balaton-környék legszébb vidékeire kalauzolták el. Vételkedőből jutott estére is: jutalmak reményében műszaki és Kresz-tudásukat teheték próbára a motorosok. A találkozó negyedik napjának programja: akrobatikus motoros bemutató és a díjkiosztó ünnepség, amelyen részt vett dr. Dömény István, a Közúti Balesetelhárítási Tanács elnöke, Salamon István, a KBT titkárság vezetője és Moharos Kálmán, az Autóközlekedési Tanintézet igazgatója is.

A táborvezetők: Thuróczy Lajos, az MTSZ titkára, valamint Kántor Sámuel, Muli Ervin, Frombold Gyula ismertették a versenyek eredményeit, majd átadták az elismerő jutalmakat: okleveleket, serlegeket, táskarádiókat és vásárlási utalványokat, az OMB, a KBT, az OIT, a műszaki szolgálatot végző cégek, a BIB, az ÁFOR, az Interag, az AM szerkesztősége és a Triál ajándékait. Ezzel az ünnepi akusszal ért véget a nyári seregszemle, amelynek sikere a túramotoros mozgalom eredményességét is fémjelzte.

EREDMÉNYEK. MOZGOSÍTÁSI VERSENY: 1. Hungária TK — 2. Győri MK — 3. Nagybányai Bányász MK — **TÁJÉKOZTATÓSI VERSENY:** 250 KCM: Pankász István, Pécs — 125 KCM: Bence László, Marcali — 50 KCM: László Gyula, Marcali — **ÜGYESSÉGI:** 250 KCM: Mika Andor, Marcali — 125 KCM: Barát István, Hungária TK — 50 KCM: Pap Imre, Csongrád. — **SPORTKATEGÓRIA** győztese: Borsos József, Marcali.

MOTOROS RANDEVÚK A DOBOGÓKÖN ÉS SZEGEDEN

Szeptember 12-én, vasárnap, budapesti motorosok részvételével találkozót rendez Dobogókőn a Hungária Túramotoros Klub és a Budapesti KISZ-bizottság. A vendégeket már előző nap, szombaton is fogadják a turistaháznál, ahol saját sátrakkal táborozhatnak is. A vasárnapi programban tréfas virslivő és lassúsági verseny, valamint ügyességi vetélkedő szerepel. Ugyanaznap rendezi meg a Budai Motoros Klub az Óbuda Rallye-t, a Vértésen és a Pülszen áthaladó 200 km-es útvonal végénél a dobogóki találkozót. Erre a versenyre szeptember 11-én lehet bevezetni, 17-20 óra között a BMK-ban (ILL., Tanuló u. 1.)

Szeptember 18-19-én szegedi találkozóra invitálja a motorosokat a Csongrád megyei Motoros Bizottság. A Maros-parti KISZ-táborban négy személyes faházakban helyezik el a résztvevőket. A programok közül megemlítjük a tájékoztatói versenyt, városnézést, túrabeszámolókat s a motoros körtúrát. Felvilágosítást ad az MTSZ Csongrád megyei Tanácsa Természetbarát Szakszövetség: címük: Szeged 1. Postafiók 99.

Kis motorral

NAGY KALAND

3

Elmúlt a vihar — alkonyodott —, és egy izgalmas feladat következett. Bemenni Isztambulba — pontosabban átmenni rajta, és a város északi felében megkeresni egy magyar hölgyet, aki már több mint három évtizede él Törökországban, és két napon át vezetőnk lesz a két és fél millió lakosú egykori Bizáncban.

Feltűnt a várost körülölelő hatalmas, sok méter szélességű és magasságú kőfal — őrtornyaival és kapuival. Már a kapu előtt is érezhető izgalom vált úrrá nemcsak rajtunk, hanem minden járművezetőn. Ez a feszültség a levegőben vibrált.

Ékár, hogy nincsen figyelmeztető tábla a kapuk felett, a gyanútlan idegenek részére, ezzel a Dantetől kölcsönzött és kissé ártírt felirattal: GEPJÁRMŰVEZETŐ, KI E KAPUN ÁTHALADSZ, HAGYJ FEL MINDEN ISMERT KRESZ-SZABÁLYLYAL, ÉS CSAK EPSEGEDRE VI-GYAZZ!

Mert a kapun túl mindenki úgy közlekedik, ahogy jónak látja. Az utcákat gépkocsiaradatok önti el, amelyek csak itt-ott található stoplámpa vagy index, és ahol van, az sem működik vagy nem működtek. Melyik sávon, milyen sebességgel és milyen irányváltással közlekedik valaki, erre itt nincsen szabály. Egy szabály van, hogy nincsen szabály.

Az egész utcai forgalom egy fantasztikus közlekedési improvizáció. Záróvonal? Nem lyukad ki a gumi, ha valaki átmeny rajta! És átmennek. Az sem lehetetlen, hogy valaki meggondolja magát, és hátramenetbe kapcsol, mert rákiáltott egy ismerőse, vagy egy alkalmi taxistas, és akkor vissza kell mennie — és visszamegy — még összekoccanás árán is. Az irányautóbuszokba is be kell szállni valahogyan, vagy kiszállni. (Ezek részére megállók nincsenek.) A járókelők is át szeretnének menni az utca túlsó oldalára, ezért mindenre elszántan, kifogástalan start-fesszel vetik magukat az autófollyamba, majd ugranak nagyokat, vagy éppen behűzött hassal merevednek szoborra, hogy két ellentétes irányú kocsik között elférjenek.

Az utcai jelzőlámpák csak átmenetileg és úgy nagyjából irányítják a forgalmat, mert a járművek, ha lehetőség van rá, gyakran még a piroson is áthajtanak.

Az egyirányú utcát sem kell olyan komolyan venni!

A taxik — és ezekből mérhetetlenül sok van — létszámkorlátozás nélkül veszik fel az utasokat, társasutazásokat kialakítva. A járdaszélen várakozó utas egy irányt kiált a robotgó taxinak — és ha szerencséje

van, akkor a mérsékeltent megtömtött taxi vezetője máris a járda mellé préseli kocsiját, hogy felvegye a kedves utast. Nagyjából ez a helyzet az irányautobuszokkal is. A 12—14 üléses Ford mikrobusz csak akkor van megfelelően kihasználva, ha legalább 24-en ülnek benne.

Budapestiek! Reménykedjétek!! Lehet még fokozni a csúcsforgalmat!!! Balesetet a városban mégsem látunk; az országúton viszont igen, összesen nyolc alkalommal — köztük árokba fordult teherautót, autóbust. Többségükben előzésből eredő balesetek lehettek. Volt olyan is, hogy a sofőr csodálatos módon éppen akkor mászott ki a háromméteres árok fenekén hanyatt fekvő kocsijának fülkéjéből — sértetlenül — amikor mi oda értünk.

A teherautókon és autóbuszokon sok a Koránból vett idézet, és Allah kegyelmébe való ajánlás. De olyan sok a gépkocsi, hogy mindegyikre még Allah is képtelen vigyázni, különösen, ha a vezetők csak annyiban tartják meg híven a Korán szabályait, hogy nem isznak bort, — a sörrel és a pálinkával nem ír a szent könyv, így attól nincsenek eltiltva az igazhíthő gépkocsivezetők. Részben ez, másrészt a kocsik műszaki állapota idézi elő a legtöbb balesetet.

Összintén szólva, motoron élveztem ezt az ós káoszi forgalmat, ahol a sötét éjszakában (mikor hazafelé tértünk) jónéhány kocsinak nemcsak a látszó, de az első világítása sem égett, hát hogyan és miért működött volna például az indexe. Mindezek ellenére a gépkocsivezetők türelmesek, és nem haragszanak, ha valaki megelőzi őket. Könnyű kis motorunkkal fűrgén furakodtunk előre, és így méltán fogták össze kezüköt újrat és mutatták sajátos mozdulatot, hogy: ez igen, így kell motorozni és közlekedni „törökül”.

Rendőrt egy alkalommal láttunk intézkedni. Lehet, hogy azért, mert az illető működtette az indexét — és ezzel zavarta a forgalmat?!

A feleségem idegeit azonban nagyon megviselte ez a fajta városi forgalom, mire visszatértünk kemping-támaszpontunkra. Pedig még hat alkalommal motoroztunk végig ebben a vidámparki dodzsemhez hasonlítható forgalomkázásban.

Szemben Isztambul, a Boszporusz másik oldalán fekvő Üszküdár város már Kisázsiaiában van. Gyorsjáratú komphajóval itt léptünk Kisázsia földjére, hogy több mint kétezer kilométert motorozzunk hegyei között és fennsíkjaiban.

A kifejezetten jó utak csak azzal keserítettek el bennünket — és motorunkat —, hogy a páratlan szépségű és érdekességű hegyek oldalain és hágóin vezettek keresztül, amelyek 600—800 méteres szintkülönbségeit naponta többször is le kellett győznie Danuviánknak, amit becsülettel meg is tett.

Bursa, az oszmán birodalom első fővárosa ugyancsak hegyoldalra települt. És nem is akármilyen kis hegy oldalára épültek a házaik, ha-

nem a 2493 méter magas Uludag — a Kisázsiai Olimposz — meredekjére.

A város érthetően gazdag mohamedán emlékein kívül az Uludag „megmászása” is csábított bennünket. A motor nevében nem nyilatkozhatom, mert nem hiszem, hogy az eddigi meredek hegyoldalak különösen lelkesítették volna a 2000 méteren túli magasság elérésére.

Bursa nyílegyenesen hegyre törő, meredek utcáján kezdődött a küzdelem, és tartott harminc kilométeren keresztül kanyargó úton, fel-fel, a hóhatáron túl, ameddig a széles, kitűnően aszfaltozott, csak helyenként kockakövel borított út tartott, pontosan a 2000 méteres magasságig. Az egyenes útszakaszok átlagosan 10—12%-os emelkedése a fordulókban — különösen a belső kanyarok esetén — becslésem szerint a 22—24%-ot is elérte. A 2000 méteres magasságon túl nemcsak hogy nem volt szívem tovább gyötörni az utánfutóval is megterhelte motort, de a gyakran igénybe vett egyes sebesség használati értékben 50%-ra csökkent (állandóan kidobta a sebességet), ezért jobbnak láttam megelégedni ezzel a teljesítménnyel. A kétezer méteres magasságból csaknem a csúcsgig tovább vezető út már gyengébb minőségű lévén, még nehezebb feladatot jelentett volna a motornak.

A mindennapos órányi eső is esedékes volt, így a síparadicsommá kiépített, modern szállókkal és több kilométernyi sílifttel kiépített üdülők központjánál megálltunk, élvezve a táj fenséges szépségét.

A hegyről lefelé már lényegesen könnyebben gurultunk.

Bursa—Izmir 404 kilométer, egy nap a sok közül, keresztül az anatóliai fennsík nyugati szegélyén, és folytatódik a küzdelem az 1500—2000 méteres hegyek meredek hágói vagy nyergei ellen.

Az eső elől sűrű lombú eperfa alá állunk. A zápor egy előttünk elrobogó motoroson „porzik”, akinek van annyi ideje, hogy barátságosan intsen nekünk: kövessük. Semmi kedvünk nem volt hozzá, hogy teljesen elázzunk... Az eső után útnak indulunk, és néhány kilométernyire egy autóbusz-váróterem védelmében látjuk viszont az előbbi motorost. Eszrevesz minket, motorra száll, és érdeklődéssel kísért tovább. Hogy valami értelme legyen a nézelődésének, megállunk és „beszélgetünk”. Honnan — hová? Magyarországról, és most Izmir a cél.

— Hol kell eltérnünk? — kérdezem, mutogatva Magyarát, majd motorra ülve, vezetőnké szegődik a további 6—7 kilométernyi útra a következő városokig, ahol integet, hogy álljunk meg, és beszélés kézzel kávézásra hívott bennünket, amit — lehet, hogy udvariatlanok voltunk — rövidebbre szabott időnk miatt nem fogadtunk el. Nehéz, de szép útszakaszt fejeztünk be, amikor az izmiri BP Mocampben táboroztunk.

Bús Antal

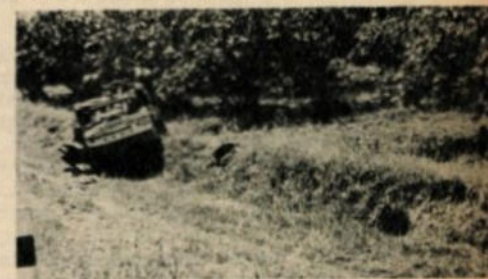
(Folytatjuk)



Autópálya: Isztambul előtt. Lovaskocsinak sem tilos — még ellenirányú menetben sem —, amíg át nem térhet a másik pályára



Nem „bűdosó”, hanem utazó magyarok Bizánc (Isztambul) fala és kapul előtt



Árokba borult teherautó, és Allah kegyelme, a gépkocsivezető, aki az átírt izgalmat a jobb oldalon látszó fűgebokor árnyékában pihen ki



A 2493 méteres Uludag hóval borított lejtői és felhővel takart csúcsa — és a Danuvia, amely csúcsteljesítményt nyújtott

Kanyargós, meredek útszakasz. Ezt még be tudta fogni a fényképezőgép lencséje



Segíts magadon...

Persze, olyan gép nem létezik, amelyikkel nem lenne baj. Motoroképpár sincs ilyen. De a bajok számát igenis lehet csökkenteni. Mégpedig a motor rendszeres ápolásával, amikor is alkalmunk lehet a bajt még kezdeti állapotában nyakoncsipni. Tehát ez lenne a TMK.

Normális használat mellett a mai kétütemű nem okoz különösebb gondot a gazdájának. Leginkább a porlasztó, illetve a gyújtás környékén akad néha tennivaló (különösen a benzin tisztátalansága miatt). Nagyon rossz esetben, sőt a legrosszabb esetben a főtengely mondja fel a szolgálatot, amelyet csakis szakmühelyben lehet rendbe hozni.

Na de ne foglalkozunk most ezzel a sötét lehetőséggel, különben is a címben valami mást ígértünk. Olyan hibák elhárítására gondoltunk, amelyek az átlagos motoros képes kijavítani, illetve megelőzni.

Nézzük csak. A derék paripa egyenletes tempóban üget, de egyszerre váratlanul elnémul, lelassul, majd megáll. Csak semmi kapkodás! Először lessünk a benzintartályba, majd a csapra, tartalékon áll-e. Ha nem „korog” a motor hasa, a tank, akkor usztassuk meg a porlasztót, és ha nem folyik túl a benzin, akkor bizonyára eldugult a víz-zsákban a szűrő.

Könnyű dolga van annak a motorosnak, aki nemcsak azt tudja, hogy melyik fűvókának hol a helye, hanem azt is, hogy miként kell azt helyéről kikapcsolni, azaz kitisztítani a légszivattyúval (magyarul a pumpával). De amennyire a bajok forrása lehet az ilyen vagy olyan dugulás, éppen annyira lehet kellemetlen a porlasztó csöpögése, amikor is a motor túl sok benzint kap, vagyis „lerészegedik”. (Ehhez elegendő egy inci-finci piszkocskák az úszótű alá vagy fölé, és máris itt a bosszúság.) Ha ritkán bár, de hallottunk már olyan hibáról is, amikor a motoros köpenyének sarka zárta el a légszűrő előtt az éltető levegő útját.

Ha tehát a porlasztóval és a benzinellátással nincsen baj, de a motor mégis leállt, méghozzá hangtalanul, akkor az „elektromos műveknél” lesz a hiba. Elsőként nézzük meg a gyújtógyertyát, mégpedig úgy, hogy a helyén hagyjuk a gyújtókábelt, míg a gyertyát a hengerfejre fektetjük. Most néhányszor letapossuk az indítókart, és figyeljük a gyertyakörmöt: ugrik-e ott a szikra — és ha igen, elég kövér-e? Amennyiben szutykos a gyertya „arca”, vagy kormos, tisztátalan, akkor először vessük alá kiadós takarításnak, és csak azután kerülhet sor az említett ellenőrzésre. (Őszintén szólva, az itt nyert eredmény nem mondható tökéletesnek, mert a „szabadban” szikrát adó gyertya a helyére csavarva — a porcelán hajszálrepedése esetén — sztrájkol.)

Nem ritka tünet a gyertyakörmök között képződött híd, amely rövidre zár. Ez a vékony kokszos lerakódás akár a kisujj körmével is eltávolítható, de e célra megfelel a zseb kés vagy a kis csavarhúzó. Tulajdonképpen ez a

jelenség szóra sem lenne érdemes, ha csak nagyon ritkán jelentkezne. Csakhogy... ha már egyszer megérkezett, akkor gyakori vendége marad a szegény motorosnak. Igaz, a híd eltüntetése gyerekjáték, ám a gyertya ki- és beszerelése, a szerszám helyrecomagolása felesleges időrablás, meg aztán a tisztálkodásra sincs mindig lehetőség. Jobb tehát megkeresni a baj okozóját, amely leginkább az elkormosodott hengerfejben található. A korszerű kétüteműnél nem nagy munka lekapni a hengerfejet, és abból, valamint a dugattyú koronájáról, egy élesre faragott fadarabbal eltávolítani a megkeményedett lerakódást. És, ha már itt tartunk, döfködjük ki a kokszosodást a kipufogónyílás ablakából is. Amennyiben a gyertya arca szép őzbarna, és úgy tűnik, hogy a hiba nem az ő készülékében van, akkor tartsuk a gyertyakábel végét fél centiméterre a hengerborda szélével, és lépünk az indítókarrá. Ha nem pattan át a hengerre a szép kék szikra, akkor sajnos a lendkerék-mágnes lesz a ludas. Ezt leghelyesebb szakemberre bízni, mert a hiba kivizsgálása műszereket igényel, megjavításához pedig olyan szerszámok szükségesek, amelyek nincsenek a szerszámok dobozban.

A gyertyáról még annyit, hogy minden motoros tartson (jól védett csomagolásban) a szerszámai között egy megfelelő hőértékű új gyertyát tartalékban. Az is előfordulhat, de inkább csak a kezdővel, hogy bár a gyertya hőértéke megfelel az előírásnak, mégsem gyújt, és a körmei olajosak. Tessék csak megnézni: nyitva van-e a légszűrő? Bizony, a motoros elfelejtette azt az elindítás után kinyitni. A motor lefulladt. Ha kifehéredik a gyertya arca, akkor az azt jelenti, hogy áttűszedett, azaz egy fokozattal magasabb hőértéket kíván (220 helyett 240-est), ha pedig elkormozódik, akkor éppen fordított az eset.

Figyelem! Ez utóbbi jelenséget, a koromképződést, okozhatja a váltakozó tempójú utazás, főleg a városi forgalom parancsolta cammogás is. Mindehhez járulhat még az úgynevezett négyüteműzés, amikor a motor nem forog „keréken”, a benzin-levegő keverék elszirozódása miatt. Az okot kereshetjük a beszívott levegő „elvékonyodásában”, azaz a részlegesen eldugult légszűrőben, a kiverődött úszótűhegyben, vagy a túl magasan beakasztott fűvókátűben.

Amennyiben olajos, ragadós korom fedi az egyébként helyes hőértékű gyertya arcát, akkor az is lehet, hogy a kútnál túlszírosra sikerült a keverék, vagy pedig beszorult a felső dugattyúgyűrű, mert nem volt meg a kellő függőleges mozgási lehetősége.

Az óvatosan kiszabadított gyűrű az asztalra fektetett finom csizolópapíron kissé „megkoptatjuk”, hogy az némi mozgást élvezhessen a hornyában. De ha nem ez az eset, akkor egyéb oka is lehet az említett gyertyatünetnek, nevezetesen a besült tömitőgyűrű mellett beszívárogthat az olaj a sebességváltóházból, vagy az első láncból. Szerencsére az ilyesmi ritkábban fordul elő.

A legjobban akkor segítünk önmagunkon, ha a motor rendszeres karbantartásával megelőzzük a műszaki hibát. Így véli ezt a tapasztalt motorosokkal együtt az

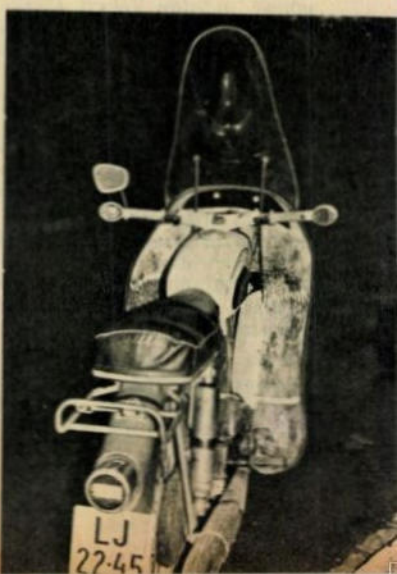
Üreg Motoros

ESHET AZ ESŐ, FÚJHAT A SZÉL

Ezt a fenti mondatot Paray Ferenc sashalmi olvasónk írta le levelében, amelyhez az itt közölt két fényképet is mellékelte. Közil, hogy ezt a láb- és szélvédőt üvegszállal erősített poliészterből barkácsolta. A hozzávaló gipszablont is maga csinálta. Úgy vélik, nem lenne haszontalan, ha mind a sablonok készítéséről, valamint a lábvédő öntéséről bővebben írna, hiszen több ügyes motoros szívesen barkácsolna járművére hasonló „védőberendezést”. Örömmel adnánk tehát helyet részletesebb ismertetésének is.

A fényképről ítélve igen mutatós ez a háziilag készített műanyag lábvédő (Nem lehetett volna szélesebb a kormánytól?)

Talán a következő modell már „zártabb” lesz. A csomagtartó is Paray Ferenc olvasónk készítménye



P20, de másként

Ha megáll a járda mellett ez a külsejében kissé újszerű Pannónia, mindig akad néhány nézője. Mondanunk sem kell, a motoros régi ismerőse az AM-nek: Varga Zsolt eljövendő formatervező művész P20-áról van szó. Több mint két évvel ezelőtt vette a Bizományiban a gyár által leadott prototípust. Éppen csak hazaért vele. Vásárolt hozzá két dugattyút, és azok beszerelésénél vette észre, hogy az egyik hengerben csak egy felömlőcsatorna nyitott, a másikban öntési dugó zárja el az utat.

Az „előkészített” dugattyúkkal ez a külsőleg elhanyagolt P20 könnyen ment száznegyvenet (persze, a tartályra hajolva). Ja, igen: a sűrítési aránya akkor mintegy 13:1 lehetett, de normál benzinnél finomabbat soha nem kapott a nagyon sokat nyüzött motor.

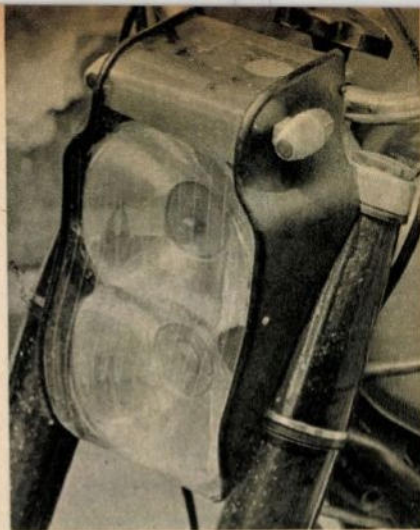
Mennyit „ivott”? A városban úzve 8,5 litert, az országúton 120 felett 8-at, és 80-as, bejáratos tempóban 4,5 litert. (Ezek tavalyi adatok.)

Varga Zsolt biztosra akar menni, ezért az AM-ben nemrég ismertetett négyhengeres Pannóniának középső két hengerét fogta munkába; látni akarta, miként viselik el a meleget a „stuccolt” bordás, de már nem új hengerek (amelyekben „harangoznak” a dugók). Az eddig lefutott 4000 kilométer után most már biztosan tudja, hogy nem lesz velük baj, ha majd négyen állnak egysorban.

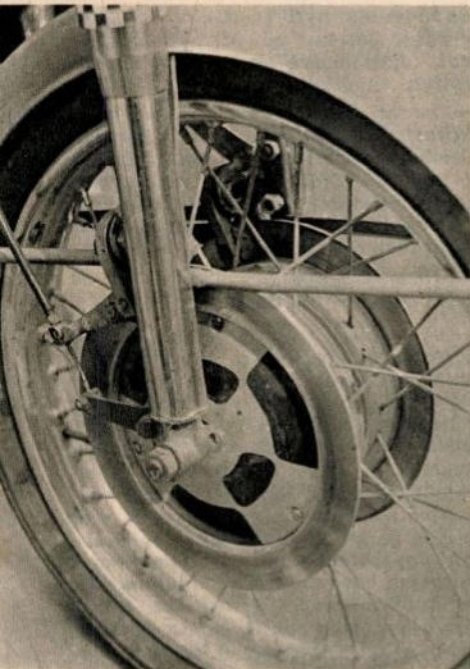
Ez a módosított P20 kétszemélyes terheléssel, időórával ellenőrizve 130—140-es tempóra képes — tartósan.

Ami még más, de nem látszik, az a teleszkópvillában levő Jawa-lengéscsillapító, és hasonlóan változtatott a hátsó rugózáson is. A gyújtás eredeti, csupán a kondenzátor került a levegőjárta benzintartály alá.

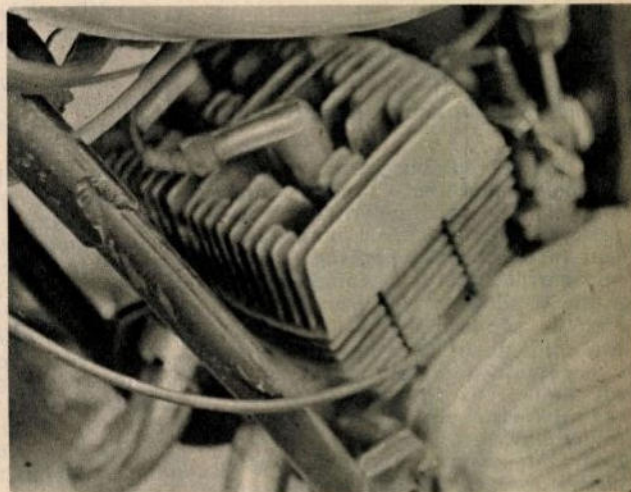
Hát így lett másmilyen a főiskolás Zsolt Huszasa.



A két fényszórótükréből a felső halogénizzós. A fényszórók oldalfalát kívülről fekete műbőr borítja. Felül, a lámpákkal közös zárólap alatt lapul a km-óra és a fordulatszámérő. Kétoldal, kívül, a kerékpároknál használatos zárófénylábokból készítette el a töltést ellenőrző, illetve a távfényt visszajelző lámpákat. Az egész együttvéve merészen újszerű. Ha valamegyik japáni motoron látnánk, elismeréssel csettintenénk... De az elismerés így is kijár



Ilyen „stuccolt” bordájú hengert sem lehet minden nap látni. Ilyen hűtéssel már több mint 4000 kilométert tud magamögött ez a másmilyen P20



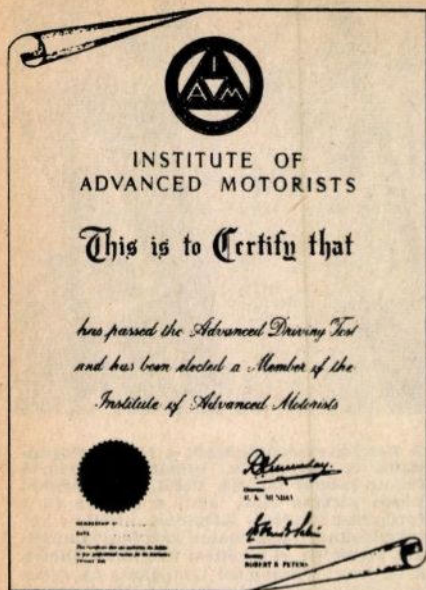
A két porlasztónak közös az emelőkarja, amelyet természetesen egy bowden vezérel. A túlóldali a fix, az innenső az utánállítható. Egyszerű, nemde?

(Rózsa György févetelei)

Igen, valóban jól látja az Olvasó: a féktelenített kerékagy két oldalán egy-egy tárcsafék nyeli el lassításnál az energiát. De milyen pompásan... Több mint kitűnő!

Nem nagy dolog, mégis figyelmet érdemel. A zárófény háza valamiféle műanyag-doboz volt egykor, a vörös lámpatest pedig bármelyik műanyagboltban kapható, de ott kompótostányérként árusítják





„A közlekedési balesetek nem véletlenek. Előidézik őket. Azok legtöbbször: emberi hiba...”

Még mindig Edinburghban vagyunk. A Morrison Street-i autósiskolától alig néhány száz méternyire, némi parkolási bonyodalmak után találtam rá Skócia közlekedésügyi főbiztosságának impozáns épületére. És most itt ülök Mr. S. Plowright, a legfőbb gépjárművezetői vizsgabiztos szobájában. Ő választott nekem a bevezetőben idézett megállapítással, amikor az Institute of Advanced Motorists elnevezésű szervezetről érdeklődtem.

Hogy mit jelent ez a cím? Nos, a pontos szótári fordítás helyett egy nálunk divatos — ha nem is szép — szóhasználat és szójátékkal élve, így is nevezhetnénk: Minőségi Autóvezetőket Minősítő Intézet.

— *Ugye közhelynek hat, amit mondtam?* — utalt Mr. Plowright a korábbi saját megállapítására, majd hozzátette:

— *Higgye el, alapvető igazság rejlik ebben. Ebből indult ki az IAM inté-*

Almássy Tibor :

Autós szemmel - Skóciában

Diploma az ügyes és megbízható autóvezetőknek

ző bizottsága is, amikor a szervezetet a közlekedésbiztonság erősítése érdekében létrehozta.

Mottójuk: *ügyesség és megbízhatóság!* És ezzel azt tüzték maguk elé, hogy a már jogosítvánnyal rendelkezőket megtanítsák a vezetésbiztonságot szolgáló valamennyi többletismeretre: az állandó koncentrációs és felismerési készségre a még nem látható, de várható veszélyhelyzetek elkerülése érdekében; a közvetett megfigyeléssel szerzett információk gyakorlati érvényesítésére; a kifogyhatatlan, de nem öncélú udvarias gesztusokra a többi úthasználóval szemben stb. Tehát az intelligens vezetői mentalitásra és olyan magas fokú technikai készségre készítik fel és minősítik a gépjárművezetőket, ami képessé teszi őket arra, hogy nem csupán a sík, egyenes, száraz, gyér forgalmú úton, jó látási és időjárás viszonyok között, hanem minden helyzetben képesek legyenek az autó ügyes és megbízható irányítói lenni.

Az Intézetet 1956-ban alapították. Akkor, amikor nyilvánvalóvá vált, hogy a hagyományos gépjárművezetői képzés és vizsgáztatás önmagában már nem elég. Nem készíti fel eléggé a gépjárművek vezetőit a motorizáció sajátos veszélyhatásainak a kivédésére. Ebben az időszakban ugyanis Anglia útjain a helyzet közlekedésbiztonsági szempontból szinte kritikussá vált. Jóllehet még így is sokkal jobb volt, mint a második világháborút megelőző időszakban. Csupán egy példa: 1930-ban, amikor még csupán két és fél millió gépjármű futott Anglia útjain, 1685 gyermek vesztette életét közlekedési balesetnél. Az 1930-as év közepétől kötelezően előírt gépjárművezetői vizsgák bevezetésével, széles körű közlekedésbiztonsági nevelő akciókkal a drámai helyzet számottevően javult. Ennek a tervszerűen kidolgozott balesetmegelőzési és felvilágosító munkának az eredményeként könyvelhető el, hogy 1965-ben

a közlekedési baleset következtében elhunyt gyermekek száma 894-re csökkent. Pedig a forgalom sűrűsége Anglia útjain az előző példához mérten 600 százalékkal nőtt. Veszteségeink természetesen nemcsak a fiatal korosztály körében voltak és vannak, de a legfájdalmasabb és legjellemzőbb mindig a gyermekbalesetek száma.

Mi azt szeretnénk, ha ez az Intézet mind több férfit és nőt képezne tovább az autóvezetés mesterfogásaira. Azért, hogy biztonságosabbá és kulturáltabbá váljék útjainkon a gépjármű-közlekedés. És azért, hogy a jövőben mind kevesebb legyen útjainkon az emberhalál, kiváltképpen a gyermeké.

És most egy nyilván rosszul időzített kérdést tettem fel Mr. Plowrightnak, mert sietve és nagyon határozottan válaszolt:

— *Ez az Intézet nem üzleti vállalkozás! A tanfolyamok és a vizsgák díjából csupán a létfenntartásukat biztosítják. Jóllehet teljesen függetlenül, azonban a Közlekedésügyi Minisztérium jóváhagyásával, büdítésével dolgoznak.*

— *Hogyan szerkezeti meg valaki az IAM autós diplomáját?*

— *A jelölt szakismeretét, vezetői jártasságát első osztályú közlekedésrendőri jogosítvánnyal rendelkező vizsgabiztos bírálja el. Jim Clarknak is volt ilyen. A mintegy kétórás gyakorlati vezetési vizsga nagyon szigorú, de nem irreális követelményeket támaszt. Nem versenyzői bravúrokat kérnek számon, hanem csak olyan szakmai ismereteket és vezetői ügyességet, ami a mindennapi forgalomban ma már mindenkinek nélkülözhetetlen. Akinek ez nincs, és sajnos, még sok ilyen vezető van, nem is tudja, hogy az ő hibáját, gyakori veszélyeztetéseit a másik, a vétlen, de ügyesebb partner gyors manőverezése vagy udvarias gesztusa védi ki.*

— *És ha nem sikerül a vizsga? És ha kiderül, hogy a már régi jogosítvánnyal erre a diplomás mestervizsgára jelentkező jelölt tulajdonképpen ügyetlen, balesetveszélyes és rossz vezető?*

— *Értem a kérdést — válaszolta mosolyogva Mr. Plowright. — Az autós diplomáért folyamodó jelöltnek valóban szigorú, de mint említettem, azért a mindennapi forgalomban ma már jogosan igényelt vezetői jártassággal, ügyességgel kell rendelkeznie. Az természetesen előfordul, nem is kevésszer, hogy az első próbálkozásra nem sikerül va-*

Az IAM-vizsgabiztos az autós diplomáért folyamodó jelölthöz: „Sávváltásnál nem megfelelően gyorsítja fel a kocsi, rosszul fonódik. Többször is átlépte a megengedett sebességet. A kanyarvétel technikája is még korrekcióra szorul; nem veszi figyelembe, hogy kocsija meglehetősen alulkormányozott tulajdonságú. És igazán kár volt olyan hosszú távon ráragadni a sóderszállító teherautóra: a lepattogó kavicsok könnyen betörhették volna a szélvédőüveget. Mindent összevetve: az autóvezetés mesterfogatásait még gyakorolnia kell...” Ez a vizsga tehát ezúttal még nem sikerült



lakinek ez a vizsgája. Ez a kudarc azonban semmilyen formában nem érinti a korábbi, alapvizsgával megszerzett vezetői jogosítványt. Az tehát ettől a minősítéstől függetlenül továbbra is érvényben marad. Mégis, az ilyen „felsőfokú” próbálkozás sikertelensége is hasznos tapasztalatszerzés lehet a jelentkezőnek.

Miért? Nos, az IAM vizsgabiztos a kétórás vezetés során a jelölt minden mozzanatát, manőverezését méri és regisztrálja. A vezetés végén tehát a hosszú listáról visszaolvasva fény derül, méghozzá pontokkal értékelve, a vezető erényeire és hibáira. Az ilyen hibákra is fény derül. Az IAM vizsgabiztosok tapasztalatai szerint a céltudatos továbbképzéssel a durva és agresszív vezetői mentalitás is megszelídíthető. Mindenesetre az IAM-nál sikerrel vizsgázók, tehát az autósdiplomával rendelkezők körébe csak korrektt vezetőket tartoznak. Mert a jó példa is lehet ragadós...

Az Intézet 16 éves fennállása alatt több mint 145 ezer jelentkező vezetői jártasságát értékelték. Ebből 85 ezren sikeres mesterfokú vezetői vizsgát tettek. Ők nem csupán a közmegebecsülést kölcsönző jellegzetes plakettet tűzhetik az autójukra, hanem megkapták a vezetői ügyességüket és megbízhatóságukat bizonyító autósdiplomát is. Ennek birtokosa könnyebben kapnak adott esetben autővezetői állást, és nem utolsósorban igen számottevő fizetési kedvezmények élveznek a gépjármű-biztosítási díjaknál is. Az angol közlekedési rendőrség kötelékében ez idő szerint mintegy 2500-an rendelkeznek ezzel a diplomával, és ezek a rendőrök igen hatékonyan vállalnak részt a jelöltek ilyen vizsgákra való előkészítésében.

A vizsga korrekt és őszinte. Nincs „beugrató” feladata. Kizárólag arra irányul, hogy a jelölt forgalombiztonsági ismereteit vezetői ügyességét, mentalitását értékelje és minősítse. A jelöltet vezetés közben gyakran felkéri a vizsgabiztos, hogy számoljon be a maga előtt látott forgalmi szituációkról, és arról, hogy a feladatokat milyen manőverezéssel kívánja megoldani.

A helyes gyorsítás, fékezés, előre- és visszakapcsolás, sávváltás figyelemmel kísérése mellett igen nagy súlyjal esik latba a műszaki hibaelhárítási készség, továbbá hogy a jelölt milyen súlyt helyez az udvariasságra. És arra is, hogy a másoktól kapott ilyen gesztusokat méltányolja, nyugtázza-e.

Anglia-szerte 72 útvonalon végzik rendszeresen az IAM-teszteket. A jelöltnak a vizsgáért 3 fontot kell fizetnie az intézeti kiadásokra. Sikeres vizsgánál az autósdiploma és a tagsági igazolvány kiállítása újabb 1 fontba kerül. Említésre sem érdemes

Az angol közlekedési rendőrség tőrsgárdája is rendelkezik az autósdiplomával. A forgalmellenőrzések során ők kapják mindig a legnehezebb, legösszetettebb feladatokat, és főként ők azok, akik szabad idejükben a klubokban és hétvégi versenyeken felkészítik az IAM-vizsgára, az autővezetés mesterfokására a gépjárművezetőket



összegek ezek az autósdiplomával járó erkölcsi megbecsülésért és számtalan kedvezményért.

Az általánosan kötelező, mindössze 30 perces alapvizsgákkal szemben tehát az autósdiplomáért lényegesen többet kell nyújtani. Az alapvizsgán, bármilyen korszerűen is folyik az előképzés, rendszerint csupán arra jut idő, hogy a „nyers vezetőjelöltek” bebizonyíthassák: ismerik a közlekedési kódex előírásait, az út- és fényjelzéseket, a kocsivezérő- és kapcsolóberendezéseinek alapvető kezelését. Annnyira, hogy azért önállóan már bemegecskedhessenek a forgalomba. De ezen a fokon nemigen lehet még számolni azzal, hogy a vezető a gyakorlatban is megismerhesse egy-egy autómárka alul- vagy túlkormányozottsági tulajdonságát, kivédhesse és módszeresen gyakorolhassa a váratlanul jelentkező szélerő, kifárolás veszélyhatásait stb. Az IAM tesztje, illetve az ezt megelőző felkészítés tulajdonképpen az ilyen és ehhez hasonló vezetésmódszertani pluszismeretek elsajátítására, illetve felmérésére irányul.

A vizsga útvonalát és a feladatcsoportjait is úgy választották meg,

hogy a kétórás vezetés a jelölt számára inkább könnyed kirándulásnak és ne megpróbáltatásnak tűnjön. A közel két évtizede alapított Intézet öt fő követelménye a biztonságos vezetésre vonatkoztatva ma is — és nálunk is — érvényes. Ezek:

- baleseti veszélyhelyzetben azonnal felismerni és kihasználni a „vészjáratot”;
- kanyarodás, irányeltérés előtt rendszeresen figyelemmel kísérni a visszapillantó-tükröket, számításba véve a tükrökből nem látható, úgynevezett holterületből váratlanul előbukkanó járműveket;
- kellő időben és kellő távolságból jól látható jelzéseket adni;
- megfelelő sebességfokozatból manőverezni;
- időben gyorsítani és lassítani, figyelembe véve az útburkolat állapotát és felületképzését is.

Az Intézet találó hasonlatával az utcát valóban egy olyan nyitott könyvnek lehet tekinteni, amelynek betűit, jelzéseit általában dadogva, akadozva, kellő intelligenciával viszont folyékonyan is lehet olvasni. Az IAM a közút diplomás „frászdóit” akarja mind nagyobb számban szárnyra bocsátani.



A diplomás autósok jellegzetes emblémája Nagy-Britanniában. Garancia arra, hogy aki ezt kocsijára tűzte, ügyes és megbízható vezető

Ez a Jaguar-E 230 kilométeres sebességgel száguld a Motorgyárak Kutatóintézetének Lindley-i próbapályáján. A kocsí útartását, kanyarstabilitását, gyorsulókészségét és számos egyéb fontos tulajdonságát vizsgáló „beprepülő pilótáknak” autósdiplomával kell rendelkezniük. Ugyanakkor, a minősített közlekedési rendőrökhöz hasonlóan, az IAM-tesztre előkészítő vezetéstechnikai bemutatókat, tanfolyamokat is tartanak

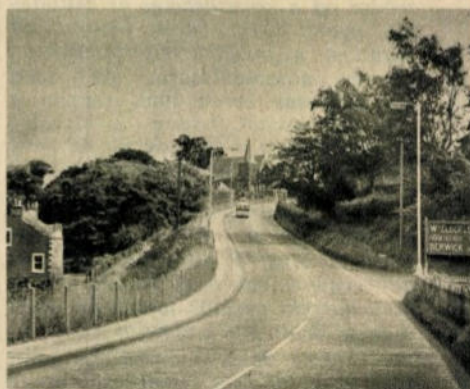


Ragyogó macskaszemek

Éppen a napokban küldte el szerkesztőségünknek bemutatásra a londoni **C. R. Braybroke & Co** cég az általuk gyártott fényvisszaverő macskaszemek legújabb típusát. Az éjszaka és ködben rendkívül jó tájékozódást kölcsönző jelzésváltozat számottevően növeli a vezetés biztonságát. Külön élmény éjszaka olyan úton vezetni, ahol a saját járműünk fényszórójának hatására az úton vagy az út mentén a fehér, zöld, borostyán, sárga vagy akár vörös színű macskaszemek sorban „kigyúlladnak” és piciny reflektorfüzérként visszavilágítva jelzik az elválasztó sávot, az út vonalvezetését, hajlatát. A Road Research Laboratory (az angliai közlekedésbiztonsági intézet) szakemberei megállapították, hogy az új jelzésváltozat minden szempontból tökéletes, és ezért elrendelték annak széles körű alkalmazását. A macskaszemek útburkolatba helyezett gumiógya is teljesen veszélytelen: arra a járművek esetenként ráhaladva semmilyen körülmények között sem csúszhatnak meg. Ugyanakkor a macskaszempárt magába foglaló gumiházat úgy ágyazták be az öntött vas foglalatba, hogy sem a lencsepár, sem a gumiház még a legdrasztikusabb igénybevétel mellett sem sérülhet meg. A kísérleti pályán például huzamos időn át gyötörték az útburkolatba épített macskaszemeket: tankokkal és bulldózerekkel is. Az út tengelyvonalában a teljes visszatükrözést biztosító lencsék minden egyes darabja, valamint az útból kissé kiemelkedő gumiház teljesen ütés- és dörzsölésállóknak bizonyult. A jelzések hóban és sárban is jól láthatók, ugyanis az autók kerekeinek nyomásától esetenként le- és felmozduló lencsék éppen a rugalmas gumifaltól „öntisztulnak”. Az általános használatukkal járó útépitési költségtöbblet nem jelentős, de ha figyelembe vesszük, hogy ilyen módon a gépjárművezetők tájékozódása éjszaka és ködben sokkal kedvezőbb, ezzel fokozhatjuk a vezetés biztonságát.



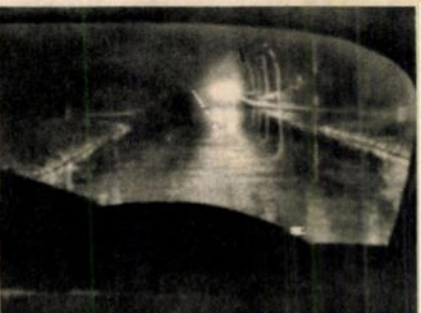
Útburkolat elől elzárt terület szembetűnővé tételére (forgalmi csomópontok, becsatlakozások előtt) is kitűnően felhasználható ez a jelzés



Az ilyen kanyargós, bukkanókkal is tűzdelt keskeny úton a fényvisszaverő macskaszemek alkalmazása éjszaka és ködben felbecsülhetetlen



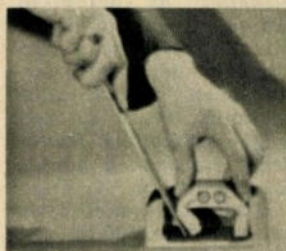
A sötétbe vesző út vonalvezetése a macskaszemekkel láthatóvá válik...



Különösen rosszul látható az út vonalvezetése éjszaka, ha a felület nedves, és ráadásul a szembejövők is elkápráztatnak. Ennek a zavaró hatását is ellensúlyozzák a macskaszemek



A tompított fényszórónk világitását kis reflektorokként visszaverő macskaszemek ködben biztos vezetőkink lehetnek

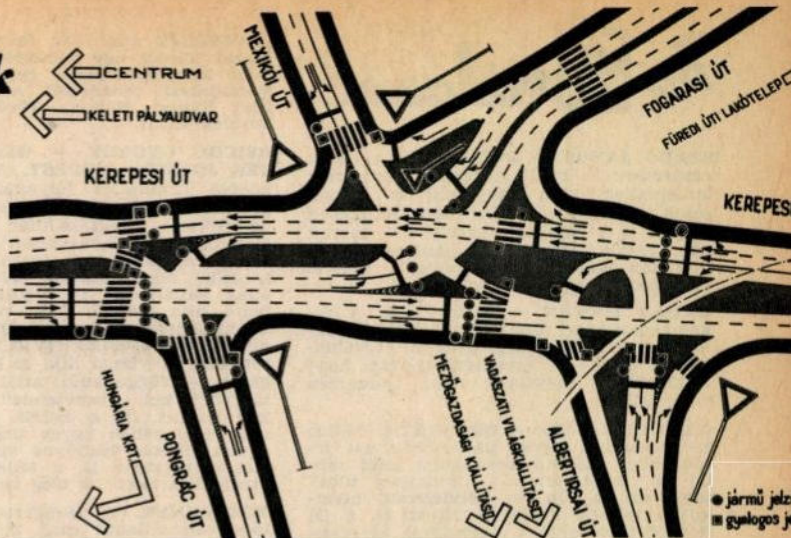


Igy helyezik be az öntött vas ágyazatba az ütés- és dörzsölésálló macskaszemeket tartalmazó gumipárnákat

Az útburkolatba ágyazott fényvisszaverő macskaszemek közelről



Itt így közlekedünk



A KEREPESI—FOGARASI—MEXIKÓI—PONGRÁC—ALBERTIRSAI ÚT hatágú kereszteződésében, a 3. számú főútvonal fővárosba csatlakozó szakaszán, az utóbbi időben már mind nehezebb és balesetveszélyesebb volt manőverezni. Az egyébként is leszűkült Kerepesi út forgalmát rendkívül fékezte az az igen összetett járműmozgás, amelyet a csomópontba vezető hat ág jelentett.

A csomópontot most átépítették, azonban az ágak továbbra is megmaradtak — mégpedig az összes eddigi kanyarodási lehetőségekkel. De most már 15 terelősziget, mintegy 60 jelzőlámpa és igen sok jelzőtábla segíti a tájékozódást.

A FŐ FORGALMAT változatlanul a Kerepesi út vezet mindkét menetirányban. Az áthaladási elsőbbség is ezé a forgalomé. Irányonként két-két forgalmi sáv vezet át a csomóponton, tehát az egyenesen haladók az eredeti két sávjukon maradhatnak, csupán a lámpák jelzési képeit kell figyelemmel kísérniük. A Kerepesi úti irányokban ügyelni kell arra is, hogy nem csupán a csomópontba behaladáskor, hanem onnan távozáskor is találkozunk jelzőlámpával: a Keleti pályaudvar felől érkező a Pongrác út és az Albertirsai út előtt, míg az ellenkező irányból ugyancsak az Albertirsai út előtt, valamint a Mexikói út után. A Kerepesi út mindkét irányából szabad balra és jobbra kanyarodni, a kanyarodó nyomokon. Kövessük ezeket a nyomokat a rajzon.

A KELETI PÁLYAUDVAR FELŐL a járműosztályozó jobb oldali sávjából jobbra a Pongrác útra, a legbelsőből balra a Mexikói és a Fogarasi útra mehetünk. Ez a kanyarodás egyébként a csomópont egyik buktatója, s ezért érdemes az ábrát tüzetesen szemügyre venni. A jelzőlámpát elhagyva mindjárt két forgalmi sáv nyílik a besorolásra. Akik a Mexikói útra igyekeznek, feltétlenül a bal oldalba soroljanak. A jobb oldaliból ugyanis már csak a Fogarasi út irányába mehetnek. (A bal oldali nyomból tehát a Mexikói és a Fogarasi útra egyaránt eltérhetünk.)

Az eredeti két forgalmi sávon egyenesen továbbhaladva jutunk az Albertirsai úthoz, ahol a külső, jobbra vezető forgalmi sávból térhetünk rá az Albertirsai útra.

MÁTYÁSFÖLD FELŐL érkező, az Albertirsai útra haladóknak idejében kell a belső sávba sorolniuk és a jelzőlámpához érve éles ívből visszakanyarodni. A jobb oldali sávból kisívből kanyarodhatunk a Fogarasi útra. Az eredeti két forgalmi sávon továbbhaladva, újabb jobbra, majd később balra kanyarodásra nyílik lehetőség. Először a Fogarasi út torkolatát elhagyva,

jobbra kanyarodhatunk a Mexikói útra. Vigyázzunk, hogy a Mexikói út torkolatában három forgalmi sáv látható. A jobbra kanyarodók csak a jobb szélsőben haladhatnak tovább; ellenkező esetben könnyen szembe találhatják magukat az ellentétes irányú forgalommal. A záróvonalat tehát csak jobbról hagyhatjuk el. Innen már nem próbáljunk kísérletezni, hogy visszajussunk a Fogarasi útra, mert azok a sávok a Kerepesi út felé vezetnek. A Mexikói út torkolatán túljutva, a Pongrác útra balra kanyarodóknak a legbelső sávot kell elfoglalniuk, és a lámpa jelzési képeire kanyarodhatnak éles szögben.

A FOGARASI ÚT osztótpályás: mindkét irányban két-két forgalmi sávon közlekedhetünk. Erről az útról a Mexikói és a Kerepesi útra egyaránt haladhatunk. A torkolatban az úttest szétválik és egy sáv vezet jobbra a Mexikói útra, kettő pedig a Kerepesi útra. Itt tehát párhuzamos kanyarodásra nyílik lehetőség. Ügyeljünk nagyon az oldaltávolság betartására. De ügyeljünk arra is, hogy akik a Kerepesi útra érkező a Pongrác út felé akarnak kanyarodni, mindjárt a belső sávba soroljanak, mert az utolsó pillanatra hagyták ilyen manőverezéssel a mögöttük és a mellettük haladókat egyaránt zavarnák. Itt hívjuk fel a figyelmet ismét arra, hogy a Mexikói útra jobbra kanyarodók forgalmát jelzőlámpa külön nem szabályozza — arra tehát a szabályok betartásával bármikor elfordulhatunk.

A MEXIKÓI ÚT TORKOLATÁBAN — mint már említettük — három forgalmi sávot láthatunk. Ebből egy a behaladásra, kettő pedig a kihaladásra szolgál. A külső sávból jobbra kisívből mehetünk a Keleti pályaudvar irányába, de a Kerepesi útra kiérve átsorolhatunk a belső sávba, és innen kanyarodhatunk a Pongrác útra a lámpa jelzésére. A belső sávból nagyívből, enyhe szögben kanyarodhatunk ki a Kerepesi útra, Mátyásföld felé. Vigyázzunk, mert a Kerepesi út másik úttestjéhez érve újabb jelzőlámpa fogad bennünket,

és csak zöld jelzésre folytathatjuk útunkat balra a Kerepesi úton, vagy pedig kissé jobbra kanyarodva az Albertirsai úton.

A PONGRÁC ÚT TORKOLATA hasonló az előbbihez. A bal oldali sávból kanyarodhatunk nagyívből a Kerepesi útra. A külső sávból jobbra kanyarodás után közvetlenül — többszörös sávátváltással — átjuthatunk a belső forgalmi sáv valamelyikébe, és innen mehetünk akár a Mexikói, akár a Fogarasi útra. Ügyeljünk a besorolásra! Kiegészítésül még annyit, hogy akik a Mexikói útra kanyarodnak (csak a belső sávból!), a jobbra előttük levő kis szigeten láthatják a nekik jelző lámpát. A Fogarasi útra tartók bármelyik sávban elhelyezkedhetnek: jelzőlámpájukat a jobb oldali szigeten és a belső sáv fölött találják. A Pongrác útról jobbra kanyarodók — ha utána nem térnek balra — a Kerepesi úton továbbhaladva ráterhetnek az Albertirsai útra.

AZ ALBERTIRSAI ÚT most a fő bejáró útja a Vadászati Világkiállításnak, egyébként pedig a mezőgazdasági kiállításoknak. A Kerepesi útra innen három sávon lehet ráteretni: a két belsőből párhuzamosan balra kanyarodva a lámpa jelzésére, és jobbra kisívből a jelzőlámpától függetlenül. A balra kanyarodás közben a külső (jobb oldali) sávból — ellenívből — kanyarodhatunk a Fogarasi útra. Ettől függetlenül, a Kerepesi úton továbbhaladva a már ismert irányokba (jobbra a Mexikói útra, balra a Pongrác útra és egyenesen a Keleti pályaudvar felé) mehetünk.

A csomópont szomszédságában, vagyis a Hungária körút és a Kerepesi út kereszteződésében is változott némiképp az átépítés után a forgalmi rend. Erről részletesen a jövő számunkban írunk. Most csupán annyit jegyezzünk meg: balra kanyarodásokra a kereszteződésben nincs lehetőség. Így akik a Hungária körút déli irányába igyekeznek, már az előző csomópont elhagyása után azonnal térjenek rá a Pongrác út—Hős utca vonalra.

SZABÓ JÁNOS — BUDAPEST. A budai vásárcsarnok körüli forgalmi rend csak átmenetileg ilyen bonyolult, az építkezések ideje alatt. A Fő utcában kifogásolt helyen a hatóságok észrevételei szerint nem várakoznak, hanem csak a be- és kiszállás idejére állnak meg a kocsik. Ellenőrzik azonban a dolgot.

DADAY ISTVÁN — BUDAPEST. A rákosszentmihályi úttal, illetve útjelzésekkel kapcsolatos megjegyzéseit továbbítottuk, és azt az értesítést kaptuk, hogy a kifogásolt helyzeten azóta kedvezően változtattak.

GAJDÁN JÁNOS — OROSHÁZA. Május 21-i számunk egyik üzenetében azt írtuk, hogy időbeni korlátozást jelző táblát ki lehet tenni a „Behajtani tilos” tábla alá is. Ön ezt helyteleníti, hivatkozva többek között a Kresz 24. § (5) bekezdésére, ahol a szabályzat kiegészítő táblát engedélyez a (4) bekezdésben felsorolt táblák alá, amelyek közül azonban kihagyja a felsorolást az ott a) val jelzett „Behajtani tilos” táblát. Csak hogy ez a bekezdés csupán az „Átmenő forgalom” feliratú kiegészítő tábláról beszél, amelyet el lehet helyezni a különböző behajtási tilalmakat jelző táblák alá, de természetesen nem lehet a „Behajtani tilos” tábla értelmével összekapcsolni. Tény, hogy a 22. § (3) bekezdése, amely engedélyezi, hogy — a szükséghez képest — a jelzőtábla alatt annak értelmével nem ellentétes szövegű vagy ábrájú kiegészítő táblát alkalmazhassanak, általánosságban szól erről, és semmiféle táblát nem von ki ennek lehetősége alól. Így hát elképzelhető az is, hogy egy útszakaszt csak bizonyos időkorlátok között egyirányúsítsanak. Külföldön például gyakran találkozhatunk azzal a szokással, hogy egy-egy útszakaszon a behajtást bizonyos időben az egyik oldalról, máskor az ellenkező oldalról engedélyezik. Ilyenkor természetesen az egyirányú utca másik bejáratánál, a „Behajtani tilos” tábla alatt is találkozhatunk az időbeli korlátozással.

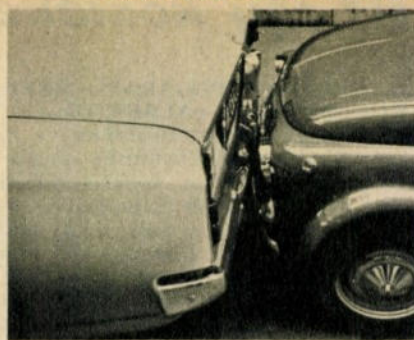
ELVESZETT aug. 2-án Bpest és Cegléd-bercel között egy motorkerékpárról leestt kék sporttáska, egyetemista diák holmijaival (bukósíak stb.). Értesítést kér: Hajnal Balázs, Törökszentmiklós, Bethlen út 11.

REICHL GYÖRGY — GYŐR és **RATTER JÓZSEF — BPEST.** Az Autóközlekedési Tanintézet folyamatosan rendez gépjárműkezelői tanfolyamokat. Az ennek sikeres elvégzése után kapott „Gépjárműkezelői bizonyítvány” alapján az eddigi magánvezetői igazolványába bejegyzik, hogy ezentúl gépjárművezetői állás vállalására is jogosult. E tanfolyam díja 320 Ft, amit nem tantárgyként, hanem az egész tanfolyamra állapított meg a §/1969. (VIII. 3.) KPM sz. rendelet. A vizsga díja 80 Ft. A pótvizsgáért — függetlenül attól, hogy hány tárgyból kell „ismételnie” — 50 Ft-ot kell fizetni. Ha a 35/1969. sz. KPM-utasítás értelmében egyes tantárgyak hallgatása, illetve bizonyos vizsgák letétele alól mentesülne is, a teljes tandíjat és vizsgadíjat akkor is meg kell fizetni.

TÖBBEKNEK. A Hungarocamion egyelőre változatlanul csak budapesti lakosokat alkalmaz új gépkocsivezetőként. A vállalat tájékoztatása szerint azonban előkészületek folynak arra, hogy a fuvarindítások belső szervezésénél elektronikus számítógépeket vegyenek igénybe. Ha ezt sikerül bevezetni, kedvezőbb lehetőség nyílik a fuvarok indítási időpontjának meghatározására és a gépkocsivezetők kellő időben történő kiértesítésére. Akkor majd elképzelhető, hogy a Budapesttől távolabb lakók, egyébként a vállalati feltételeknek megfelelő gépkocsivezetőket is foglalkoztathatnak.

HORVÁTH JENŐ — JÁK. A Kresznek február 1-i hatállyal módosított 75. §-a (2) bek. értelmében, 1971. október 1-től kezdődően: „Csoportos személyszállítást végző teherautó 'D' járműkategóriára is érvényes vezetői engedélyvel rendelkező személy vezethet”. A jelenlegi rendelkezés szerint a „D” járműkategóriára vonatkozó jogosultság csak tanfolyami képzés útján szerezhető meg. A részletek megbeszélésére érdemes felkeresni az Autóközlekedési Tanintézet területileg illetékes iskoláját (Annét: Szombathelyen, a Petőfi u. 8. alatt).

TALÁLJA KI...



... hogy melyik két autótípus került ilyen kinos közelségbe. Úgy gondoljuk, hogy a kisebbik kocsit mindenki azonnal felismeri, de talán a világos színű, nagyobb modell azonosítása sem nehéz feladat. A választokat kérjük levelezőlapon szeptember 20-ig beküldeni, mert három jutalomkönyvet sorsolunk ki.

Augusztus 6-i rejtvenyrajzunk „beugrató” jellegű volt. Akadt is, aki megfejtésül leírta a régi szabályt... Márpedig a Kresz módosításával ez év február 1-én megszűntek az ilyen kiegészítő táblák, és helyettük zöld nyílal ellátott kiegészítő lencsét kell a fényjelző készülék legalis lencséje mellé felszerelni. Azóta tehát az a szabály, hogyha a kiegészítő lencsében kigyullad a zöld nyíl, abba az irányba szabad kanyarodni, — mégpedig függetlenül attól, hogy a fényjelző készüléken más színű fény világít-e vagy sem. Elképzelhető tehát az is, hogy a készüléken egyedül a kiegészítő lencse zöld nyíljelzése világít. Idezzük SZTA-HURA JÁNOSNE (Leninváros, Béke út 18.) megfejtéséből: „A rajzon látható, zöld nyílal ellátott kiegészítő táblát csak úgy lehet tekinteni, hogy ott felejtették, mert ma már nincs értelme.” Rajta kívül jutalomkönyvet küldünk még: DR. MEZŐSI BELA (Veszprém, Mórház u. 12.) és JÓZSA ILLES (Kiskunfélegyháza, Lówy u. 1/a.) címére.

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

Könyvekről

KUBINYI-SIDO: Ezt kell tudni az autóvezetői vizsgán (Kresz). A Műszaki Kiadó gondozásában megjelent végre ez a régen várt kötet, amely a gépjárművezetői vizsgára készülőket nélkülözhetetlen kézikönyvének nevezhető. Tartalmazza ugyanis a közlekedérendszert és a közlekedési erkölcs témakörébe tartozó tesztlapok kérdéseit, az azokon található lehetséges válaszokat — és megjelöli, hogy melyik a helyes felelet. Segítségével tulajdonképpen be lehetne „magolni” a vizsgán megjelölendő válaszokat. De tudjuk, hogy ez lehetetlenség. A könyvből azonban meg lehet tanulni a helyes válaszokat, mert alkalmas arra, hogy elgondolkozzunk az egyes „tétel-eken”.

MARK LANE: Amerikalak elmondják (Kossuth). Az ismert jogász, akit a Kennedy-gyilkosságról írt műve tett nálunk is ismertté, hiteles, megrázó erejű beszélgetéseket folytat amerikai katonákkal — vietnami élményeiről.

BORCSAGOVSKIJ: Tejtűz (Európa). Háborús regény — de valami más... A németek elől menekülő falusiak között kialakult újfajta kapcsolatok, a különleges körülmények között kibontakozó pozitív és negatív emberi jellemek története.

GÁL GYÖRGY SÁNDOR: Amerikai rapzódia (Gondolat). Gershwin életregénye, a zeneszerzőé, akinek először sikerült a klasszikus muzsika magaslatára emelni az amerikai életben fakadt dallamokat. Akik halhatatlan akotásait szeretjük, a könyvből megismerhetjük emberi sorsát.

RÁTONYI RÓBERT: Ne vegyék komolyan (Kozmosz). A népszerű színművész, „történetkí” vidámítóak s egyszersmind elgondolkoztatnak. Elmeséli világjáró útjainak kalandjait is, amelyek egy kicsit jellemzőek Amerikára, Ausztráliára...

VAJDA ERNŐ FOTÓI (Corvina). A „Fotóművészeti kiskönyvtár” új kötete a nemzetközi hírd mestert mint a természet szerelmesét mutatja be. Csodálatos szépségeket látat meg egy-egy virág, fa, erdőrésztlet, hegyoldal megörökítésével.

HOBBY (Táncsics). A kezünkbe került új kötetek újabb hasznos tájékoztatást nyújtanak a gyűjtőknek, barkácsolókknak, a „hasznos szenvedélyek” rabjainak. Sok érdekes autós cikket is kaphatunk a Hobby mindegyik számában.

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

Megrendeléseket lakosságtól és közületektől az alábbi helyeken fogadunk el:

Belső-külső huzatok, ponyvák:

BUDAPEST XI., BARTÓK BELA ÚT 115.

TELEFON: 665-194

Kárpitozás, kárpittisztítás:

BUDAORS, BUDAPESTI ÚT 24.

TELEFON: 662-773

Központ:

PEST MEGYEI SZOLGÁLTATÓ ÉS CSOMAGOLÓ VÁLLALAT

Budapest XII., Kékgyöly u. 6. sz.

telefon: 153-689

**AUTOKERÉK DISZTÁRCSÁK
DISZKARIKÁK,
SPECIÁLIS KÉSZÍTESEK MINDEN TÍPUSRA**
Vidékre utánvétellel

MÉSZÁROS fémművő

Bp. VI., Csengery u. 66. Telefon 127-584

Minden típusú **AUTÓRUGÓ** javítása
szereléssel

VOROS ISTVÁN

XIII., Fáy utca 84.

Telefon: 290-279

Az Interag Rt által üzemeltetett

SHELL INTERSERVICE

hálózat szervizállomásai a fejlett motorizációjú országok tapasztalatai alapján a legkorszerűbb elvek figyelembevételével épültek. Valamennyi

SHELL INTERSERVICE

állomás üzemanyagkuttakkal is rendelkezik. A kutaknál 86 és 98 oktánszámú benzint, valamint

SHELL 2T TWO STROKE

benzin-olaj keveréket forgalmaznak a kétüteműeknek. A Shell Interservice állomásain motor- és hajtóműolajok, kenőzsírok, speciális hidraulika- és fékfolyadékok, autópótlási cikkek kaphatók. A szervizállomások hétköznapokon 6-22 óráig végzik a szabályozási, javítási munkákat, az üzemanyagotöltő kutak non-stop üzemelnek. A

SHELL INTERSERVICE

szervizállomásai speciális szolgáltatásokat is nyújtanak: a gumiabroncsok jégszeggel való ellátását, a gépi mosóval felszerelt szervizekben a gépkocsik vegyszeres mosását, karosszéria-ápolását, és műszeres ellenőrzéseket a legegyszerűbb kompresszióméréstől az oszcilloszkópos kipufogógáz-analizációig, illetve komplex motorvizsgálatig. Ezekkel a szolgáltatásokkal a hazai autósok és a hazánkba látogató autós turisták jobb ellátását, a biztonságos és gondtalan autózást biztosítja a



SHELL INTERSERVICE

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

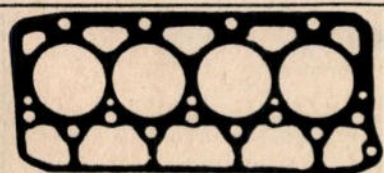
Balatonszántód
Dunaföldvár
Miskolc (Sajópart)
Pécs, Pécsváradí út
Szeged, Szabadkai út
Veszprém, Pápai út

Töltőállomásainknál üzemanyag éjjel-nappal
szerviz 6-22 óráig.



MOTOROSOKI

Vízhatlan bőrerős motorosnadrág 186 Ft
Cipzárás lemeberdzsek 296 Ft
Sárga vitorlásöltöny 410 Ft
Készíti: FABIÁN JÓZSEF
Bpest VII., Majakovszkij u. 1.



ÜZEMBIZTOS
vörösréz-azbeszt
hengerfejtömítések minden típushoz
Nytva: 8-17-ig
Szombaton zárva
MESAN
tömítéskészítő
Bp. IX., Róday u. 37.

LENGÉSCSILLAPÍTÓK

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

HORVÁTH L.

Budapest IX., Telepy u. 2/c.
(Háman Kató út sarok)
Telefon: 144-513

Összes keleti és nyugati

AUTÓLENGÉSCSILLAPÍTÓK

teljes felújításra
gyors cserével

Garanciával

Vidékre utánvétellel

KEREKEGYENSÚLYOZÁS
legmodernebb műszerrel
DÍJTALAN BEVIZSGÁLÁS

„BÁRDI AUTÓTECHNIKA”
A SZAKMA MESTERE
Bp. VI., Szondi u. 15.
Telefon: 329-449



Gépkocsikerekek statikus és
dinamikus kiegyensúlyozása
nagy pontosságú elektronikus
géppel

BALASSA

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

A kerekek egyensúlyi viszonyainak
díjtalan vizsgálata

AUTÓKERÉKRE DÍSZKARIKA
minden típusra készen kapható
PORVÉDŐ-SAPKÁT, LÁMPAKERETET

készíték

Vidékre utánvétellel

BOTH Némmenyő

Bp. VI., Rudas L. u. 15.
(Nyugati pu-nál) Tel.: 117-699

WARTBURG

TRABANT
motorfelújítás 3 nap alatt; kuplung cse-
réjét 1 nap alatt, egyéb futójavítást és
mindennemű karosszérialakatos munkát
garanciával vállal

KUCSMA LÁSZLÓ
autószerelő mester
Bp. XIV., Lipótvár u. 7.

Elektromos és
mechanikus elven
működő
autóműszerek
javítását

jótállással, rövid határidőre vállaljuk.

BUDAPEST XIII., Pozsonyi út 30.
Tel.: 494-395.

PÉCS I., Zsolnay V. út 44.



ZSIGULI-SZERVIZ — MÁRKASZERVIZ

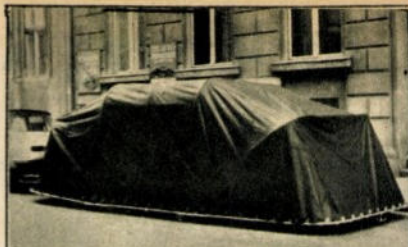
Vállalatunk Zsiguli-szervize, amely Budapest belterületén van, garanciális és azon túli javítások elvégzése céljából a Zsiguli-gépkocsik tulajdonosainak szíves rendelkezésére áll

SAKMAI TANÁCSADÓ SZOLGÁLAT!

IV. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT ZSIGULI UZEMEGYSÉG

Budapest II., Lövház utca 5.

Telefonszámok: 355-531
358-574
152-621
358-348



Garázs

összecsukható
bárhol felállítható
lezárható

Készíti:

FROHLICH J.

Bp. VII., Dob u. 61. T.: 222-161

AUTÓ-MÉRŐMŰSZEREK

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

HAUDEK

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

AUTÓFELSZERELÉSEK

VISSZAPILLANTÓ-TOKRÓK — FÜRÁS NÉLKÜL ajtóra szerelhetők: Fiat, Ford, Moszkvics, Opel, Renault, Skoda, Zaporozsec, Zastava, Zsiguli stb. autókra. BEHAJTHATÓS (VW-modell) típusban is ovál és kerék gyújtókörrel. Nagy térhatású SZTRÁDATÓKRÓK. Patent „PANORÁMA” fény-szűrős belsőtükrök. JAVÍTÁSOK. KETTŐZOTT védelmi biztonságú TOLVAJRIASZTÓ felszerelések. KULCCSAL ZÁRHATÓ TANK-SAPKÁK, FEDÉLZÁRAK Wartburg, Zaporozsec, Zsiguli stb. típusokra. JOBBAN JÁR, ha a készítőnél a legmegfelelőbbet vásárolja és szakszerűen felszerelteti.

SÓS specialista
Bp. VII., Hernád u. 13.

MOPEDTULAJDONOSOK, FIGYELEM!

14-es számú részlegünket (Riga, Komár) augusztus 16-tól XX., Dózsa György út 36. sz. alól, XX., Lázár u. 2. sz. alá áthelyeztük

HUNGAROSZERVIZ
Autó- és Motorkerékpárjavító KTSZ
Bp. XIV., Gizella út 20.



BUDAPESTI AUTÓJAVÍTÓ KTSZ

új üzeme

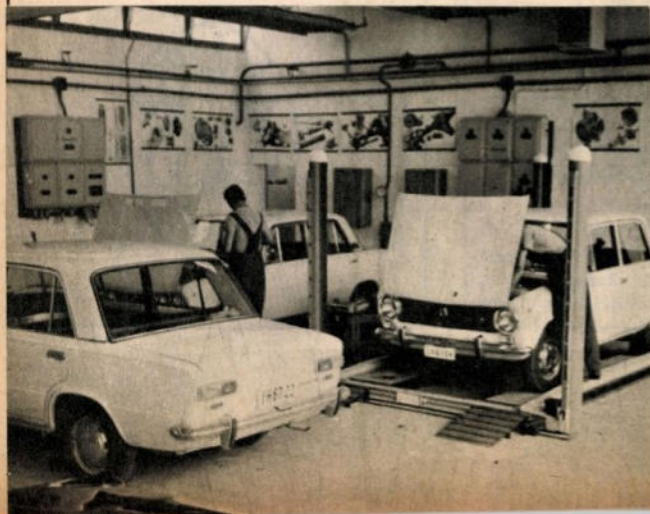
II., Pasaréti út 2—4. sz. alatt

július 1-től a magánautósok rendelkezésére áll

SZERVIZ
GÉPI MOSÁS

ZSIGULI-SZERVIZ

FUTÓJAVÍTÁSOK
MŰSZERES VIZSGÁLATOK



Revízió
Garanciális javítások

Futójavítások
Garancián túli javítások

Soron kívül!
Előjegyzés: 162-019

NÉPES CSAPATTAL indul a Budapesti HSE és a Zalka MK a szeptember 5-i gyorsasági versenyen Nova Goricában. Onnan Szabó László, valamint Drapál János Monzába utaznak, ahol részt vesznek a VB-futamnak számító Nemzetek Díja nevű versenyen. Utána, a tervek szerint, a spanyolországi Jaramából érkezett meghívás alapján Drapál, Juhos és Böndicz összeállítású HSE-csapat indul Hispániában.

A SVÁJCI SIFFERT NYERTE az ausztriai Zeltwegben az F-1 VB-futamot BRM-jén 212 km/ó átlagsebességgel Fittipaldi (Lotus), Schenken (Brabham) előtt. A VB-listán vezet J. Stewart 51 ponttal — 2. J. Ickx, 19 — 3. R. Peterson, 17 — 4. Fittipaldi, 16 — 5. J. Siffert, 13 — 6-8. Regazzoni, Cevert, Andretti 12 pont.

JONSSON ÉS DE COSTER között dől majd el a cross VB 500-as géposztályában a világbajnoki cím.

NAGY RENAULT-ALPINE-GYŐZELMEL végződött a Nürburgringen a 7. „Marathon de la Route” 96 órás verseny. A győztes kocsi a francia Thierier-Nusbaumer pár vezette. A négy napos verseny alatt 461 kört, azaz 10 500 km-t hagytak maguk mögött. A 2. helyet egy NSZK-együttes, BMW-2002 kocsival foglalta el 453 teljesített körrel.

JÓ SALAKVERSENYEK voltak vidéken. A miskolci versenyen balszerencsésük volt a lengyel vaspapucosoknak, így könnyebben jeleskedtek a magyarok, mert a csehszlovák és az NSZK-beli sportolók nem tudták megszorítani a vendéglátókat. Győzött Radácsi-Szöke, Perényi, Svab (CS), Szabó, Novotny (CS), Biellczyk (PL) előtt. A Szolnoki MTE ugyancsak lengyel, valamint bolgár versenyzőket látott vendégül, de a Tisza-parti városban a lengyel Mazur bizonyult jobbnak. A 3. helyre érkező magyar bajnokot, Gyepeszt még a debreceni Berki is megelőzte. A 4. és 5. helyen a lengyel Jendrej és Berej osztozott, 6. a bolgár Nadjalko.

9 NEMZET 25 CROSSOZÓJA mérkőzött a jugoszláviai Savski-Marofban. A 250-es géposztályban a ZM színeiben indult Závodni a 9., Miklós a 11. és Kókényesi a 12. helyet foglalta el. Győzött az NSZK-beli G. Eckenback (Malco).

BRANDENBURGBAN rendezte az NDK Motorcsónak Szövetsége nemzetközi versenyét, amelyen 5 nemzet siklóhajóssal vettek részt. Az összesítés alapján a

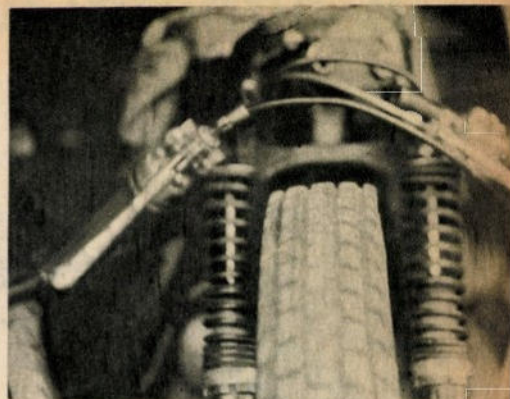
SPORTHÍREK

350-es hajóosztályban Pávai Péter a 4. helyen végzett, Berencz Béla 7. lett.

A CROSS VB CSAPATÁT indítja a Szovjet Motorsport Szövetség a Zalka Máté nemzetközi versenyén, amelyet szeptember 26-án, a Farkashegyen rendeznek. A „Hét Nemzet Viadalára” külön buszjárat viszi a Moszkva tértől a közönséget. A 2x40 perces futamokon dől majd el a 250 és 500 kcm-es géposztályban a győzelem és a helyezések sorsa. Rajt 10 órakor, edzés 25-en 15 órától.

A FINN GP-N Szabó László a 350-es géposztályban hatodikként fejezte be a versenyt, és ezzel a VB-listán, 27 ponttal az 5. helyen áll. A világbajnoki cím természetesen Agostinié. A 250-es kategóriában még nyílt a helyzet az elsőség kérdésében: Gould, Read és Braun

Nagy mókamester a kilencszeres volt világbajnok Mike Hallwood, nem nagy szerencsével cserélte fel a motorkerékpárt a versenyautóval. Egyik franciaországi szereplése alkalmával ilyen módon idézte vissza dicső „kétkerekes” múltját



Ilyen, négyzetes keresztmetszetű gumiköpenyeket kifejezetten az oldalkocsis versenymotorok számára gyártanak. Minthogy ezek a fogatok a kanyarban is függőleges helyzetben maradnak, nem szükséges, hogy a köpenyűknek körkörös legyen a keresztmetszete. Az efféle „lapos” gumi nagyobb felületen fekszik fel a talajra, és ezért lényegesen jobban tudja átadni a motor által termelt energiát

között csak néhány pont a különbség (60-66-35). Az ifjú Sheen is jól halad a VB-cím felé 125-ös Suzuki-jával, amellyel 79 pontot motorozott össze, míg a mögötte álló Nietónak „csak” 60 pontja van.

70 VERSENYZŐVEL képviselteti magát a Hatnaposon a rendező ország, Nagy-Britannia; az NSZK-ból 51, az USA-ból 32 versenyző áll rajthoz. Eddig a következő országok adták le nevezésüket: Ausztria, Csehszlovákia, Finnország, Franciaország, Hollandia, Írország, NDK, Olaszország, Spanyolország, Svájc, Svédország. Várják még Lengyelország és a Szovjetunió jelentkezését. Összesen 300 versenyző állhat majd rajthoz szeptember 20-án, a Man szigeten.

A SALAK VB európai döntőjét ki más nyerhette, mint a háromszoros világbajnok Ivan Mauger Jawa-motoron! A következő helyeken a brit Wilson és a dán Olsen osztoztak.

VERSENYNAPTÁR

MOTORKERÉKPÁR

Szeptember:

- 22. Salak, orsz. megh. Szegedi Volán
- 22. Motocross, orsz. megh. Pécs, Dózsa
- 19. Salak, nemzetközi kupa Miskolc, Papp J. SE
- 26. Cross ob. 5. ford. nemzetk. Budapest, Zalka M.

AUTÓ, GOKART

Szeptember:

- 12. Kart Barátság Kupa Kaban
- 18-19. Volán Rallye ob. Budapest
- 26. Kart-verseny ob. Győr
- 30. okt. 2. München—Wien—Budapest
- Október 10. Interpress Tokaj Rallye

CÍMLAPUNKON:

A VW most bemutatott 1972-es modelljei

(Gyári felvétel)

Az 1971. évi országos gyorsasági motorkerékpár-bajnokság

125 KCM

Bajnok: Szabó László 30 pont

- 2. ifj. Reisz János 22
- 3. Drapál János és Godány Béla 12
- 5. Petró András 11
- 6. Böndicz János és Repits Géza 10
- 8. Horváth József 9
- 9. Porkoláb Gyula 4

250 KCM

Bajnok: Drapál János 30 pont

- 2. Szabó László 24
- 3. Kohut Pál 15
- 4. Nagy Gyula és Petró András 14
- 6. Takács Béla 10

7. Gál László 7

8. Lechky Károly 5

350 KCM

Bajnok: Szabó László 27 pont

- 2. Repits Géza 20
- 3. ifj. Reisz János 18
- 4. Vadas Gábor 16
- 5. Juhos Árpád 15

500 KCM

Bajnok: Juhos Árpád 30 pont

- 2. Böndicz János 22
- 3. Zsunits Károly és Simor Gyula 14
- 5. Kovács Sándor 12
- 6. Nagy Gyula 10
- 7. Huhn István 5 pont

(Nem hivatalos eredmények.)

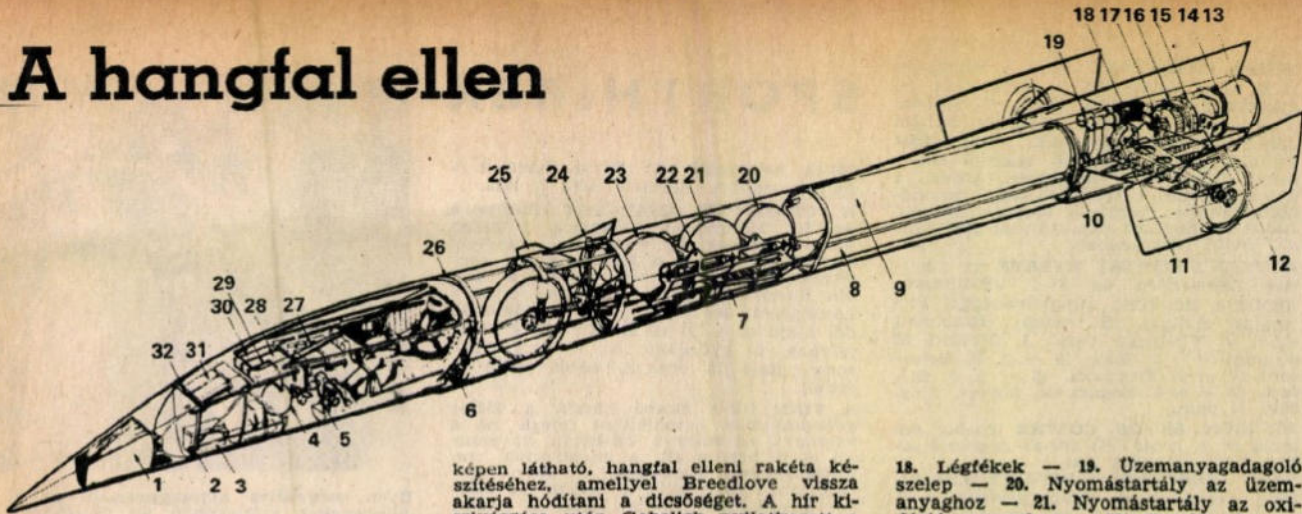
„Autó-Motor” — Főszerkesztő: B. Pór Ibolya. — Megjelenik havonta kétszer, 6-án és 21-én. — Szerkesztőség: Budapest V., Bajcsy-Zsilinszky út 22. V. em. — Levélcím: Budapest 5., Pf. 582. — Telefon: 112-888. — Felelős kiadó: Sala Sándor. Kiadja a Lapkiadó Vállalat. (VII., Lenin körút 9-11. Telefon: 221-285.)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

INDEX: 25.108

71.6488 Egyetemi Nyomda, Budapest. — Felelős vezető: Janka Gyula igazgató

A hangfal ellen

Az AM olvasói előtt nem ismeretlen Gary Gabelich és Craig Breedlove neve. Mindketten az USA-beli Bonneville melletti Sós-tó kiszáradt medrében lettek nevezetesek, ahol is támadást intéztek az abszolút sebességi világrekord ellen. Breedlove 1965-ben 966,36 km/óra átlagsebességet ért el egy négykerékű gépjárművel, amelyet egy sugárhajtású vadászgép turbinája hajtott. Ez az abszolút világsúcs öt évig élt, aztán jött Gabelich az ő földgázzal meghajtott háromkerékű „Blue Flame” nevű szerkezetével, és 1001,66 km/óra sebességre tornáztta fel a rekordot. Az elmúlt hónapban kezdtek hozzá a



képen látható, hangfal elleni rakéta készítéséhez, amellyel Breedlove vissza akarja hódítani a dicsőséget. A hír kiszivárgása után Gabelich nyilatkozott a sajtónak. Bejelentette, hogy ő is ott lesz 1972. szeptember 4-én a Sós-tó medrében, és megvédi rekordját a „Blue Flame”-mel.

1. A vezetőfülke ejtőernyője — 2. Robbanóanyag az orr-rész leválasztásához — 3. Akkumulátorok — 4. Oxigéntartály — 5. Gázpedál — 6. Robbanóanyag a vezetőfülke leválasztásához — 7. Hűtőanyagtartály — 8. Üzemanyagtartály — 9. Az oxidálóanyag tartálya — 10. Gyorsan csukódó zárószelvény — 11. Belül fekvő tárcsák — 12. Fékvezérlő-tartály — 13. Kllépőnyílás — 14. Motor-felfogás — 15. Egőtér — 16. Hűtőanyag-vezeték — 17. Üzemanyagelzáró szelep —

18. Légfékek — 19. Üzemanyagadagoló szelep — 20. Nyomástartály az üzemanyaghoz — 21. Nyomástartály az oxidációs anyaghoz — 22. Cserélhető nyomástartály-rögzítő — 23. Nyomástartály a hűtőanyaghoz — 24. Kormánykís — 25. Stabilizáló felület — 26. A vezetőfülke választása — 27. Az üzemanyagrendszer ellenőrző műszere — 28. Adóállomás — 29. Vevőállomás — 30. Áramszolgáltatás — 31. A meghajtórendszer elektromos vezérlése — 32. Az orr-rész választása. Méretek: Teljes hossz 13,66 m — Tengelytáv 7,74 m — Súly becsléssel 3538 kg — Törzskeretszám (szélesség × magasság) 0,609 × 0,914 m. A meghajtómű adataiból: Folyadékos rakétamotor a különleges, kétkomponenses hajtóanyaghoz; a tolóerő szabályozható 1800-tól 15 900 kg-ig. Egési időtartam legfeljebb 1 perc.

Idényszerzés a Népligetben

Megérte a fáradságot, pedig dugattyúolvasztó volt a hőség augusztus 19-én, a BHSE nemzetközi találkozásán. Nem is azért, mert 13 nemzet gyors motorosai csaptak össze tüzes táltosaikon, hanem azért is, mert egy mopeDET, meg jó néhány hasznos motoros-cuccot nyerhetett a közönség ezen a bajnoki idényszerző versenyen.

A pályát szalmabálákkal három helyen is meglassították, de az így sem sokat veszített veszélyességéből, bár 20—30 másodperccel nőttek a köridők. (Sajnos, a bajnokság két fordulóra aszalódott, mert több verseny rendezésére nem akadt vállalkozó sportegyesület. A Kosiicei Autóklub titkára, Kurucz Mikulás sporttárs, aki a sportolót kísérte a BHSE versenyére, felajánlotta, hogy 1972 júniusa táján megrendeznék a magyar bajnokság 3. futamát, és erre az alkalomra 120 személy ingyenes elszállásolását is vállalta. Jó lenne ezt írásban lerögzíteni.)

Alig indították útnak a 125-ösök vijjogó csapatát, máris be volt fűtve az alig tízezernyi közönség, hiszen az lesz e nyúlfarknyi bajnokság címviselője, aki a célban megelőzi a másikat, azaz: Drapál vagy Szabó. Úgy állt a dolog, hogy Szabónak 15, Drapálnak 12 pontja volt az első verseny után (10 ponttal a kis Reisz állt a 3. helyen). Minderre fel is hívták a nézők figyelmét a pálya nagyobb felén harsogó hangszórókon.

És Drapál Jancsi ugyancsak befűtötte az MZ-jét, jókora előnyt vívott ki magának Szabóval szemben, de a várt viadal mégis elmaradt, mert a Rózsakertben kicsúszott a Jancsi motorja. Reisz Ócsike persze nem tudta megszorítani Szabót, az igen sokszoros magyar bajnokot, aki szinte gondtalanul körözött az élen, az oly sok veszélyt jelentő platánok alatt. Amde annál jobban szorongatták az ifjabb Reiszt, és nem is akárhányszor: a kétszeres világbajnok-motoron, a volt Anscheidt—Braun-féle Suzukin nyargaló osztrák Barthol és a finn Kangasniemi a villámsebes Maicón úték-hajtották az ugárrszerűen fejlődő Ócsi-fiút, aki nem tágitott a 2. helyről. Ez is maradt a befutási sorrend. A győztes Szabó egyben elnyerte a bajnoki címet is.

A 350-esek viadala is sok látványosságot ígért, hiszen a bajnokjelölt Szabónak olyan ellenfelei voltak, mint a

csehszlovák bajnok Bohumil Staša és az ő félelmetesen gyors négyhengeres, 61 lóerős CZ-je, a nyílsebes dán Kroon a spéci Yamahájával, a svéd Pahlsson, ugyancsak Yamahával, az osztrák Marwald Lintóval és még egy sereg Yamahás. De nem is annyira ezek, mint inkább a kis Reisz gondoskodott meglepetésről, aki atyai barátjától, Szabó Lacitól támogatva falkavezető lett. (Minderről mit sem tudott a közönség.) Később Laci helyet cserélt védencével, mert közben Staša barátunk az 5. helyről feldolgozta magát a harmadikra, majd elhúzva a kis Reisz mellett, üldözőbe vette Szabót. E trojka mögött Kroon, Juhos és Pahlsson alkottak egy újabb triót.

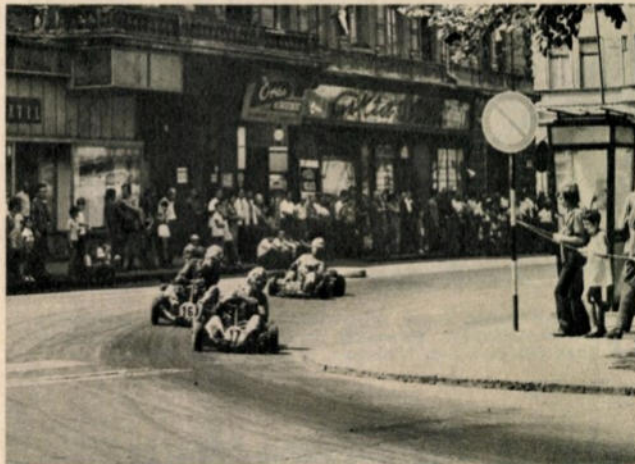
Ha lettek volna hosszú egyenesek, akkor a CZ megmutathatta volna mindenkinek a négy kipufogócsövét, a fiatal Staša még így is árnyékként követte Szabó könynyebben uralható Yamaháját. A 14. kör meghozta az ijedelmet: a rózsakerti kanyarból jobbra kihajtvá, a megdöntött Yamaha Szabó alatt (talán a gumik miatt) nekicsúszott a járdaperemnek... és néhány méterrel arrébb már ismét talpon voltak mindketten. Hátrább, a körívben tempózó Staša látta a neki győzelmet jelentő helyzetet, ügyesen megkerülte a talpra szökkenő és Yamaháját rendbe tevő Szabót, behúzódtott a CZ áramvonalá mögé, és gázt adott. A rutinos Szabó Laci kapcsolás nélkül „helyet csinált” a lábának, azaz kiegyengette a Yamaha fehér ruháját, és elkeseredett üldöző lett az üldözöttből. A gyors javítómunkában nem vette észre, hogy a bukástól megsérült a fékkar is, amely később a kezében maradt, — s ettől újabb ijedelem született. Most már egy fékkel folytatta a fájdalmas váll- és láb-sérüléstől súlyosbított versenyt. Noha Stašára már senki sem jelenthetett veszedelmet, a 7. helyről szívós, de biztonságos motorozással Juhos Árpád feljött a 2. helyre, amit meg is tartott a célig. Reisz Ócsike Aer-macchiájának sebességváltókarja szétrázódott, és ezzel ő elbúcsúzott a már biztosnak tűnő „vicebajnoki” címtől. Alig fújta ki fáradsalmát a csehszlovák bajnok, amikor újra ott állt egy másik, 360 kcm-es, négyhengeres CZ-vel az 500-asok indításánál, mégpedig az első kockában. Színeinket a már 15 bajnoki ponttal rendelkező

Anger (NDK) és a csehszlovák csapat győzött Szegeden

1968 óta hallgattak a gokart-motokro Szegeden. Három évvel ezelőtt augusztus 20-án sportpályafutásának zenitjén veszítette el az NDK egyik legkiválóbb versenyzőjét, Klaus Schurigot a Széchenyi téren. A három évvel később rendezett emlékversenyen a rekkenő hőség ellenére is mintegy 4000 főnyi közönség övezte a pályát. Pontosan 10 órakor nyitotta meg dr. Csizsár Károly, a rendező Autóklub helyi szervezetének elnöke a versenyt, melynek két előfutama után a legjobb 8-8 versenyző találkozott a futamon. Befejezésként a Fesztivál Kupáért kiírt 20 körös csapatverseny következett, amelyen a 3-3 tagból álló NDK-beli és csehszlovák válogatottan kívül a magyar A és B csapat is indult.

EREDMÉNYEK: 1. Joachim Anger, NDK — 2. Horst Rudolph, NDK — 3. Rudolf Prohazka, CS — 4. Szűcs József — 5. Ivan Cermak, CS — 6. Antonín Lukaček, CS. — A CSAPATVERSENYT Csehszlovákia nyerte.

A későbbi győztes, az NDK-beli Anger vezeti honfitársát, Rudolphot és a csehszlovák Prohazkát



A Csepeli Papírgyár SE két eredményes kartosa, Szűcs József és Rác Géza „vigyáznak” egymásra. Őket a csehszlovák Cermak űzi (Nemecz Ervin felvétele)

Juhos-gyerekek, a tehetségnek ígérkező Kovács Sándor, az ifjú Bördicz János és Huhn István képviselte. Az ellenfelek között ott volt a nemzetközileg elismert osztrák Karl Auer (Matchless), Alois Marxwald (Linto), a hosszú betegségből felgyógyult, NSZK-beli Heinrich Rosenbusch, azután Walter Kaletsch (Yamaha), a dán Borge Nilsen (Honda), hogy csak az ismertebbeket említsük.

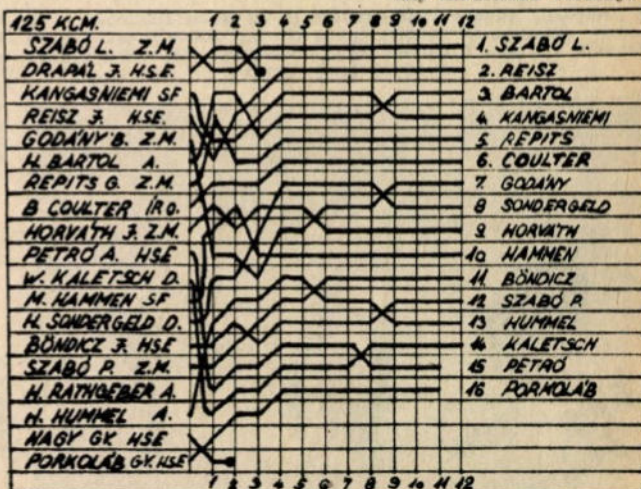
A 2. körben Staša elfoglalta a vezető helyet, és a célig meg is tartotta azt. A futam nem volt különösen érdekes: a bajnoki címet elnyerő Honvéd-versenyző, Juhos a még rangos 4. helyen, és az igyekvő Bördicz a 7. helyen fejezte be a versenyt. A futamba a 2. helyért a váltakozó szerencsével párbajozó Rosenbusch és Marxwald hozott némi színt. Végül is a 360 km-re felfűrt, rakéta gyorsaságú Yamahan száguldó Rosenbusch kapta az ezüst koszorút.

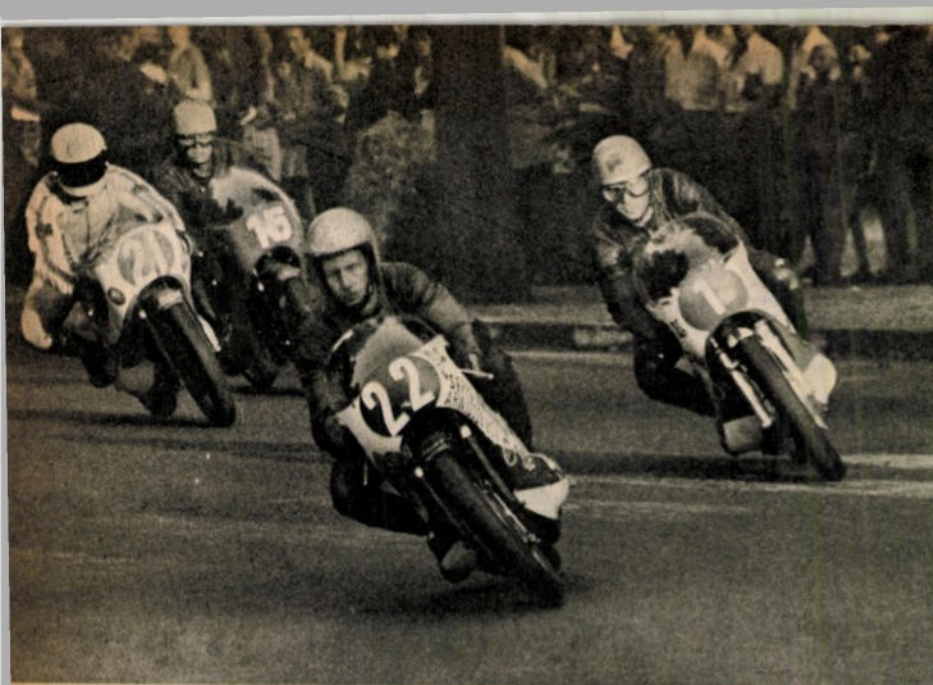
A nap legszínesebb, legnagyobb mezőnyű és leggyorsabb futama volt a 250-esek mérkőzése, amely eleve Drapál János és Szabó László nagy párfajelenetét ígérte, lévén Jancsinak 15 és Lacinak 12 bajnoki pontja. A rajt legjobban Kangasnieminek, Auernek, az előző futamban szerencsésen bukott Nielsennek, az osztrák Rotaxos Heltennek sikerült. Csak 6 utánuk éledt fel Drapál Yamahája, és valahol a sor végén nyargalt Szabó. Most már nem volt vitás, a nagy kettős bemutatója elmarad. A piros-fehérek ifjú bajnoka szédületes tempót diktálva — de ezt nagyon biztonságosan — elragadta a nálunk is népszerű Auertől a vezetést, aki ugyan megkísérelte ezt visszazerezni, de Drapálnak nemcsak arra jutott az erejéből, hogy visszaverje a bécsi rakéta szép támadásait, hanem könnyen lerázta nyakáról Auert. Szabó is megkezdte a felzárkózást, és sokáig utazott az 5., majd a 4. helyen, aztán az utolsó körben véglegesen kivívta magának a győzelmi dobogó második lépcsőjét. A nagy nyugati versenyeken igen előnyösen ismert ir Bob Coulter, aki a Népligetben elég szintelenül mozgott, ebben a géposztályban volt a legeredményesebb: 6. lett a Yamahájával.

EREDMÉNYEK. 125 KCM (12 kör = 36 km, 21 ind., 17 bef.): 1. Szabó László, ZM (MZ RE) 18,55.2 (114,1 km/ó) — 2. Ifj. Reisz J., BHSE (MZ RE) 19,06.2 — 3. H. Barthol, A (Suzuki) 19,13.0 — 4. S. Kangasniemi, SF (Malco) 19,15.1 — 5. Repits G., ZM (MZ RE) 19,23.8 — 6. B. Coulter, IR (Aermacchi) — 7. Godány B., ZM (MZ RE) — 8. K. Sondergeld, NSZK (Malco) — 9. Horváth J., ZM (MZ RE) — 10. M. Hamunen, SF (Yamaha); (leggyorsabb kör: Szabó L., 1,30.4 = 119,4 km/ó); — 250 KCM (15 kör = 45

km, 22 ind., 20 bef.): 1. Drapál János, BHSE, 22,22.1 (120,7 km/ó) — 2. Szabó L., 22,29.1 — 3. K. Auer, A, 22,30.9 — 4. B. Nielsen, DK, 22,32.8 — 5. S. Kangasniemi, 22,53.7 — 6. B. Coulter, — 7. F. Kroon, DK — 8. F. Anderau, CH — 9. K. Sondergeld (mind Yamaha) — 10. P. Balaz, CS (Jawa) kh. (abszolút leggyorsabb kör: Szabó L., 1,24.8 = 127,3 km/ó); — 350 KCM (20 kör = 60 km, 15 ind., 10 bef.): 1. Bohumil Staša, CS (CZ) 29,39.3 (121,3 km/ó) — 2. Juhos A., BHSE (MZ-Metisse), 30,20.1 — 3. F. Kroon, 30,37.5 — 4. L. Pahlsson, S. kh. — 5. Szabó L., (mind Yamaha) — 6. S. Klatil, CS (Jawa) — 7. Repits G. (Aermacchi) — 8. E. Holzeis, A (Yamaha) 2 kh — 9. Vadas G., P. Dózsa (Norton) 3 kh. — 10. Ifj. Reisz J., (Aermacchi) 4. kh. (leggyorsabb kör: Szabó L. 1,26.2 = 125,3 km/ó); — 500 KCM (20 kör, 19 ind., 13 bef.): 1. Bohumil Staša (CZ) 30,12.1 (119,2 km/ó) — 2. H. Rosenbusch, NSZK (Yamaha) 30,32.5 — 3. A. Marxwald, A (EDO-Linto) 30,33.5 — 4. Juhos A., (Matchless-Metisse) 30,34 — 5. W. Kaletsch, NSZK (Yamaha) 31,18.4 — 6. L. Pahlsson (CZ) — 7. Bördicz J., BHSE (Bultaco) — 8. F. Anderau (Egill-Kawasaki) — 9. H. Kasper, A (Tickle-Manx) kh. — 10. T. Janssen NSZK (Suzuki); (leggyorsabb kör: B. Staša, 1,28.0 = 122,7 km/ó); — 250 KCM KÖZÜTI GÉPEK (8 kör = 24 km, 15 ind., 11 bef.): 1. Godány Béla, 14,16.2 (100,8 km/ó) — 2. Zsunits K., BHSE — 3. Lakner P., BHSE — 4. Krajcs L., ZM — 5. Patacsi P., P. Dózsa — 6. Szirtes Z., BGY SE (mind P-20) — 7. Kurt M., BHSE (MZ) kh — 8. Terényi R., BHSE (Jawa) — 9. Léval J., BGY SE (P-10) — 10. Polák M., BHSE (P-20) — 11. Szilágyi Cs., BHSE (P-20); (leggyorsabb kör: Godány B., 1,42.8 = 105,1 km/ó).

A grafikonon nyomon követhető a 125 kcm-es géposztály indulójának versenye





Seppo Kangasniemi (22) még nem tudja, hogy pillanatokon belül elhúz mellette a nemcsak gyors, hanem nagyon határozottan versenyző Drapál János (1). Hátrább az addig a 2. helyen motorozó Auer (21) és a dán Nielsen a 250-esek futamában

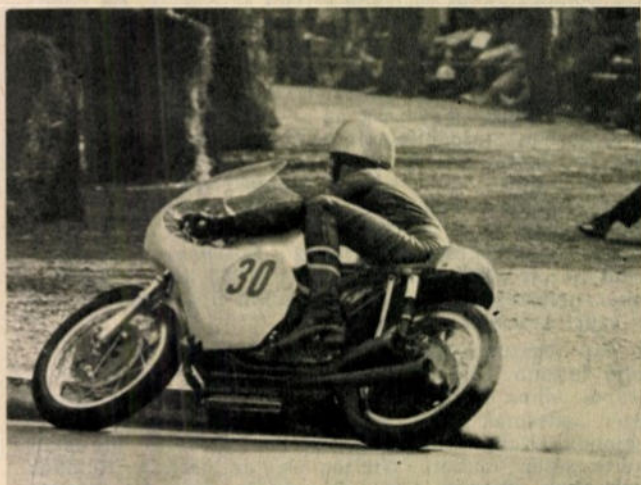


Ki ez, aki ilyen magabiztosan húz ki a rózsakerti kanyarból? Ki más lehetne, mint Reisz Öcsike az Aermacchin, amelynek sebességváltókarja hűtlenül elhagyta, és emiatt elvesztette a bajnokságban már biztosnak látszó második helyét is

Idényszárás a Népligetben

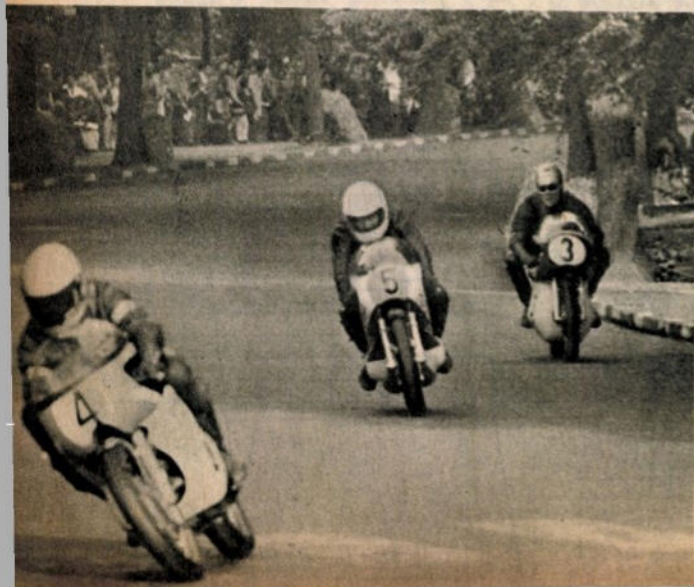


A 250-eseknek ez az utolsó köre, amikor Auertől ismét elragadja egy magyar — ez esetben Szabó László — a 2. helyet



A pompásan motorozó Rosenbusch (5) az 500-as futamban a 12. helyről dolgozta fel magát; éppen elmegy Juhos mellett (3) és támadja a még a 2. helyen fekvő Maxwaldot. Az utolsó körben őt is faképnél hagyta

Szegény Staša nem ül nagyon kényelmesen (legalábbis ebben a kanyarban) a négyhengeres, 16 szelepes, ohc vezérlésű CZ-jén. Mindkét motor (350 és 360 kcm) teljesítménye 14 000 fordulaton 61 lóerő



A győzelmet vagy vereséget jelentő századmásodpercek csalhatatlan elosztója, az elektromos Omega...
(RÓZSA GYÖRGY felvételei)

