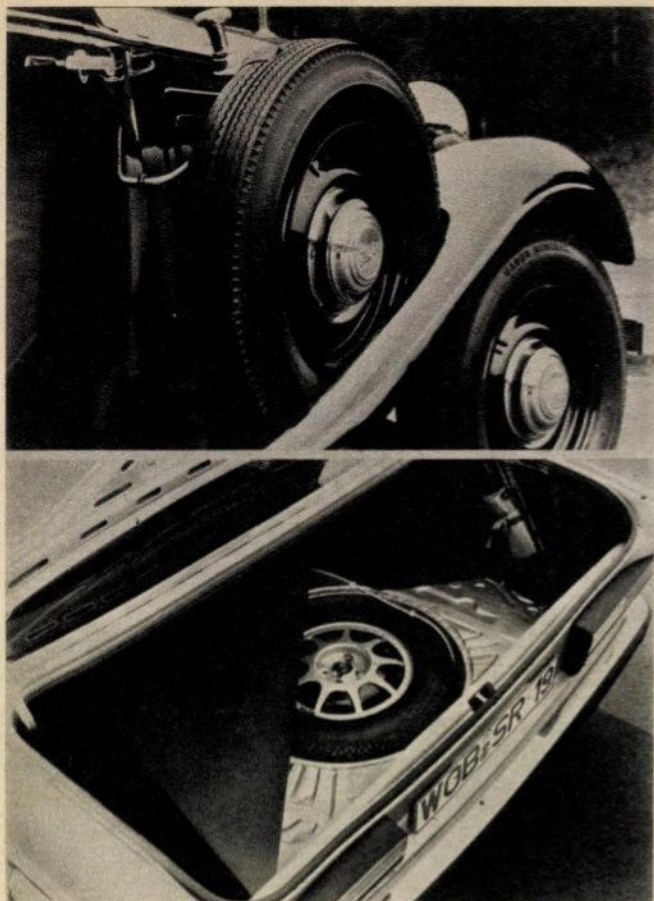


autó-motor

1980
OKTOBER

19





KEREKEK

Hajdanában (az autózás hajnalkorán) a pótkerékekkel bizony gyakorta kellett foglalatzkodni az autóvezetőnek. Akkor még nem voltak tisztára seprert autópályák, így hát a makadámokon a „szőrmotorosok” sűrűn hullatták el a defektképzésre is kiválóan alkalmas patkószöveget. És hát abban az időben még a gumiabroncsok sem voltak túlon túl ellenállóak az ilyen megpróbáltatásokkal szemben. Érthető ezek után, hogy az első autók konstruktőrei a pótkereket rendszerint az első sárhányókba süllyesztve — a vezető kezéigébe — helyezték el. Aztán változtak az idők: jobb utak épültek, korszerűbb autókát állítottak elő, s a mai gumiabroncsok szinte defektmentesnek tekinthetők. Erre vezethető vissza, hogy a pótkerék is (amire ma már oly ritkán van csak szükség) a kocsi belsejében mind beljebb és mind mélyebbre került. Némelyik autóban már olyan mélyen és rafináltan rejtették el, hogy még a kocsi gazdája is alig találja, ha szorult helyzetben éppen erre lenne szüksége. És, ha találja is, nem tud vele mit kezdeni, mert nem tudja hogyan kezdjen hozzá: életében még sohasem cserélt kereket. Nos, mivel az ördög nem alszik, illik ezt is megtanulnunk.

**a
m**

AZ AUTÓ-MOTOR 1980/19. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL

Lépjünk be a Műszaki Egyetem különböző kapuin (Lézo) — — — — —	4-6
A győztes (földvári) * — Közlekedniük kell! (F. A.) — — — — —	7
Forgalomtechnikai utóvizsgálat (Földvári András) — — — — —	8-9
Mozaik — — — — —	10-11
Autósoknak — Sorszámok — — — — —	12
Ismét a Fimolról (I. k.) — — — — —	13
Ismerd meg hazádat! Bozsok, Velem (Túri P. — Almássy T.) — — — — —	14-15
A 18. Rajd Polski (Almássy Tibor) — — —	16-19
Autók és árak — Vásárnapló — — — — —	20
Olyan, mint egy Porsche — — — — —	21
Ajándék autók és meglepetések (Martinkó Károly) — — — — —	23-25
Új könyv a Ladákról — — — — —	26-27
A 2105-ös Lada (Horányi Ervin) — — — — —	29-33
Régi autó — Modell — Bélyeg és kerék — —	35
Az iskolaév kezdetén... (Rózsa Tamás) — —	36
Parkolási anomáliák (Z. L.) — — — — —	37
A tárgyalóteremből (Dr. Imre Iván) — — —	39
Őszintén szólva... (Zentai) — — — — —	40
Közlekedési képeslap — — — — —	41
Tulajdonos — vagy üzemeltető (Reményi-Gyenes István) — — — — —	43
A „Csúcsforgalom” postája — — — — —	44
Aki az irányt mutatja: Kawasaki (surányi) —	45
55. Six Days — — — — —	46
Lépőtől pótló (Kratochwill Balázs) — — —	47
Illy-bravúr (Rózsa György) — — — — —	48-49
Mire jó az oldalkocsi? — — — — —	50
Szuper HD — — — — —	51
Sassá vált veréb — — — — —	53
Gördülő kórház — Halló, Zbynek! — — — —	54
Nürburgringi finálé (Ulrich Dieter) — — —	55
Egy új világ bajnok portréjához (— ergyé—) —	57
Ki — hol? (G. R.) — 250 km/h — — — — —	58
Csak az AM-nek — Hegyibajnokság Parádsasváron — — — —	59
Keresztretjtény — Találja ki... — — — — —	60
Humor — — — — —	61
Olasz GP (G. Rossi) — — — — —	63

CIMLAPUNKON: A 2105-ös újdonság
(Ismertetése a 29-33. oldalon)

HÁTLAGUNKON: Búcsú a VB-től



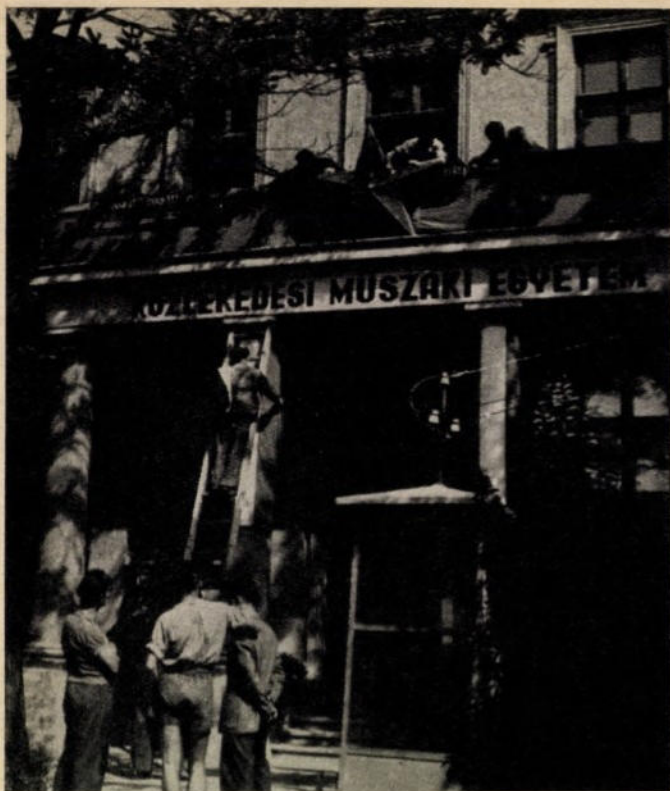
Már gyengülő erővel ragyog át a nap a fáradt-zöld lombkoronák között. Elmúlt a nyár. Nemsokára barátságatlanabb és hidegebb napok következnek. Egy időre megint, a korábbinál jóval zordabb körülmények között kell majd helytállniuk az autóknak is. Eppen ezért, a reggeli indulás előtti műszaki ellenőrzést mindig komolyan kell venni. Néhány tanácsot – gondolatébresztőül – úgy véljük, érdemes fel-elevenítenünk.

A kezelési utasításban meg-

adottak szerint hängoljuk át a motort, a hütést, a kenőanyagot a hűvösebb üzemre, és legyen gondunk az akkumulátorra is. Az ablaktörlőlapátnak nemcsak az esőt, hanem a szélvédőre hulló havat is le kell tudnia söpörni (nem is olyan távoli jövőben már számolnunk kell vele). Ellenőrizzük tehát a gumiprofilokat és a lapátokat, a szélvédőre szorító rugók hatását, s nem utolsósorban a szélvédőmosó hatásosságát. A fékeknek – amelyeket mostantól kezdve különösképpen óvatosan kell kezelnünk – tökéletesen jó állapotban kell lenniük. Ne tévesszük szem elöl, hogy a megvilágítási viszonyok, illetve a látási körülmények ősztől tavaszig még nappal sem mondhatók ideálisnak. A gumiabroncsok jelentősége sokkal nagyobb az autó biztonságos, gazdaságos és kényelmes üzemelte-

tésében, mint sokan gondolják. A gumik és az útfelület közötti tapadást, súrlódást egy csúszós, sáros folt – amire őszi-téli útviszonyok között bizony gyakran ráfutunk – megbontja. Az autó a következő pillanatban máris megcsúszhat, kifarolhat.

Ime, csupán néhány október eleji gondolatébresztő, figyelmeztetőül ahhoz, hogy időben felkészüljünk: nemsokára barátságatlanabb és hidegebb napok következnek... A. T.



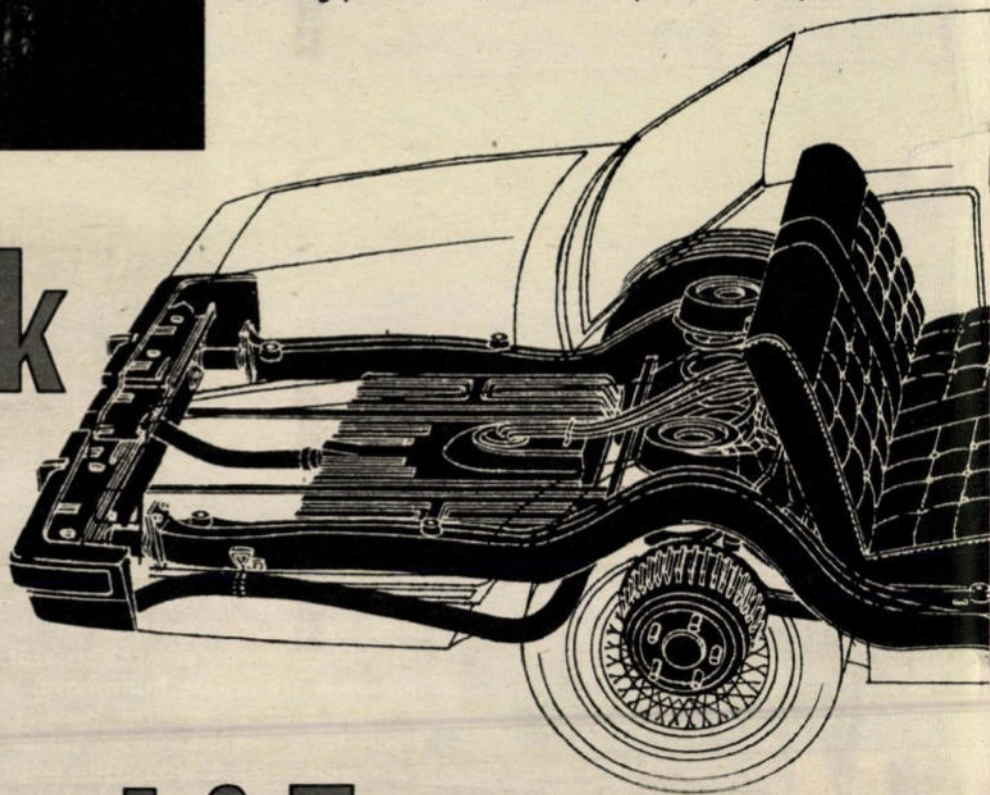
1952: a Közlekedési Műszaki Egyetem a Szolnok megyei Bíróság épületében. A múlt évben pedig, vagyis 1979 szeptemberében elkészült az új budapesti épület, amelyen a „J” a Járműgépészeti Intézetet jelenti; ennek falain belül egy újabb generáció kerülhet közel az autotechnikához, az autógépészethez

Lapunkban már hírt adtunk arról, hogy a Budapesti Műszaki Egyetemen megalakult a Járműgépészeti Intézet, amely rögtön egy gyönyörű új épületben kezdte meg működését. Később szóltunk arról is, hogy „... az intézet vezetői az Újságíró Szövetség Tudományos-műszaki és Közlekedési szakosztálya meghívott tagjai előtt ismertették munkájukat, terveiket és bemutatták az új laboratóriumokat, a tantermeket...”

Most pedig, ígéretünknek megfelelően, részletesen beszámolunk az intézet megalakulásának körülményeiről, jelenlegi tevékenységéről, ígéretes jövőjéről.

Egy kis történelem

A járműgépészet a régi műegyetemen is oktatott tananyag volt, elsősorban a vasútgépészet, de az autógépészet is, sőt tanították a hajó- és a repülőgépészetet



Lépjünk
be

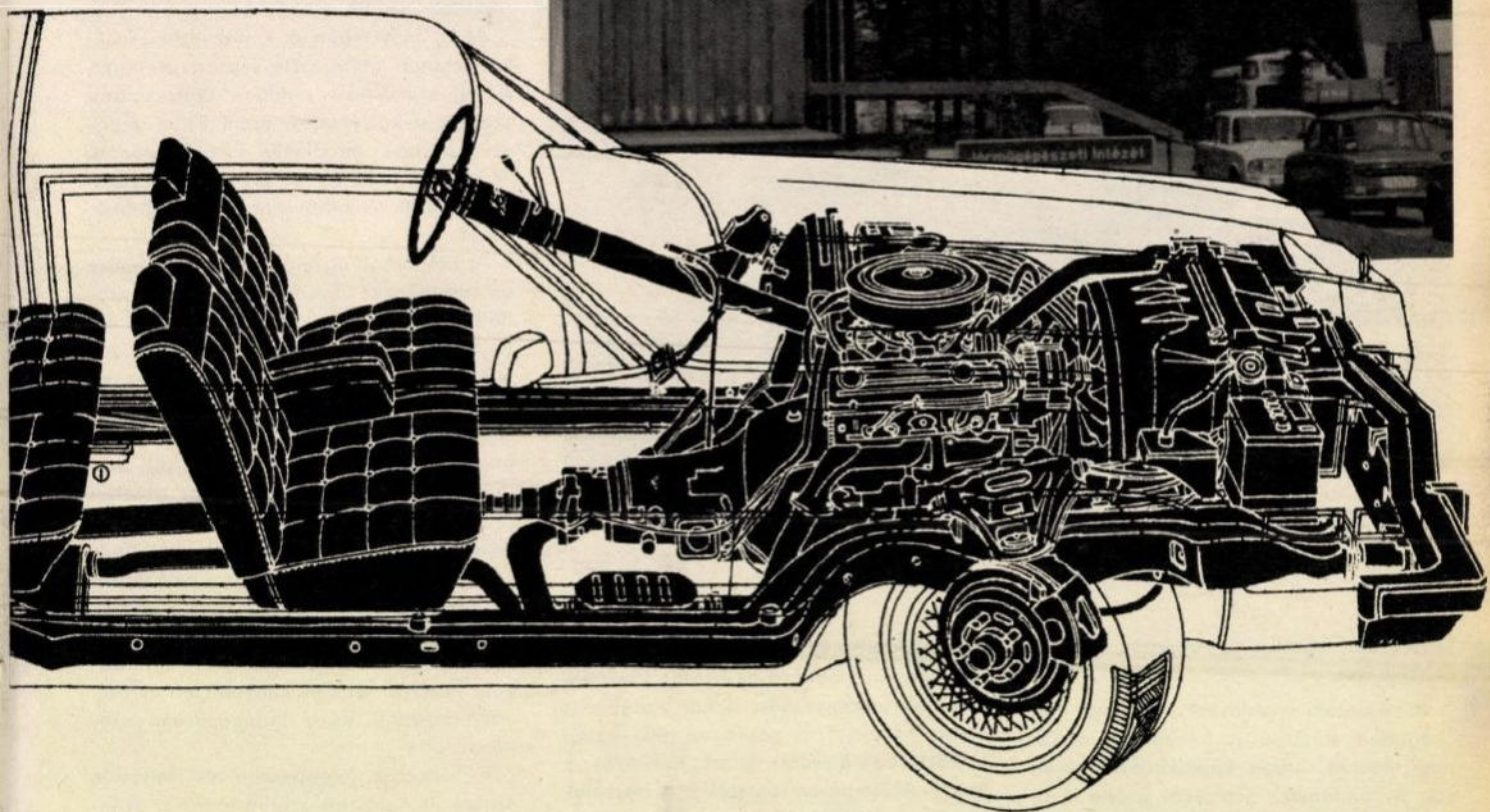
a Műszaki Egyetem

különböző kapuin

is. Igaz, a felszabadulás előtt ilyen profilú tanszékek nem voltak, általában még ilyen nevű tantárgy is kevés. A járművekkel a különböző – római számokkal jelölt – gépszerkezettani tanszékek foglalkoztak. Kivétel volt a **Repülőműszaki Intézet**, amely 1937-ben alakult, igaz, főleg repülőgépfeljesztési feladatokra.

Ebből az intézetből alakult meg 1946-ban a **repülőgépek tanszék** a gépészmérnöki karon. Több ideiglenes tanszékvezető után, 1950-ben Rácz Elemér vette át a tanszéket, aki ezt nyugdíjazásáig, 1974-ig vezette. Közben a tanszék 1951-től 1957-ig átmenetileg a hadmérnöki karhoz tartozott, majd 1968-ban véglegesen a közlekedésmérnöki karra helyezték át, ahol egy év múlva **aero és termotechnika tanszék**re változtatta nevét.

A második járműgépész tanszék a IV. gépszerkezettani tanszékből alakult 1946-



ban **gázgépek és automobilok tanszék** néven. A tanszék vezetője akkor még Kund Ede volt, de 1949-től 1969-ig, a tanszéknek a közlekedésmérnöki kari gépjárművek tanszékéhez történt csatolásáig – Jurek Aurél professzor vezette.

(A hadmérnöki kar felállításával egyidejűleg 1951-ben egy másik autós jellegű tanszék is alakult a BME-n, a **páncélos és gépármű tanszék**, amelynek a vezetője Bartolomeidesz Sándor ezredes volt. Ez a tanszék – a hadmérnöki karral együtt – 1956 után megszűnt.)

Ugyancsak a BME-n alakult meg a harmadik járműgépész jellegű tanszék, a **vasúti géptan tanszék** 1950-ben. Ennek vezetője Szabó Gusztáv professzor volt, akit Hajnóczy László, majd Rudnai Guido professzorok követtek. Ez a tanszék 1969-ben szintén beolvadt egy közlekedésmérnöki kari tanszékbe, nevezetesen a **vasúti járművek tanszék**be.

A negyedik járműgépészeti profilnak, a hajógépészetnek tulajdonképpen sosem volt önálló tanszéke, az oktatást a vizgépész tanszék látta el.

Közlekedési Műszaki Egyetem Magyarországon

A mai járműgépész-oktatásnak azonban van egy másik gyökere is, amely Szegedről indult ki. A Közlekedési és Postaügyi Minisztérium felügyelete alatt egy Közlekedési Műszaki Egyetem létesült a Tisza-parti városban 1951-ben, Közép-Európában elsőként. Itt vasutas profillal kezdődött az oktatás. A „hősi” korszakra jellemző volt, hogy a 82 elsőéves hallgatót tíz helybeli és hat Budapestről leutazó oktató tanította egy volt laktanya épüle-



Egy mai utcakép is bizonyítja, hogy a közlekedés, a járműgépezet tudománya mennyire összefüggő, egységes elgondolásokat, harmonikus terveket és megfelelő autókonstrukciókat követel meg a forgalom, az élet zavartalansága érdekében

tében, ami egyben a hallgatók szálláshelye is volt.

Az egyetem mindössze egy évig volt Szegeden. Budapestre felköltöznie akkor nem sikerült, mégis költözködéssre került sor. A kormányzat Szolnokot jelölte ki új székhelyül. A megyei bíróság épületében kapott helyet, a hallgatókat pedig a pénzügyőri laktanyából átalakított diákotthonban helyezték el. Nagyarányú tervezetés kezdődött egy egész egyetemi városrész építéséről. Beindult a gépjárműves szakon is az oktatás. A lelkesedés azonban az akkori gazdasági és politikai viszonyok miatt hamar lelohadt, sőt, 1955–56-ban már a város vezetői sem nagyon ragaszkodtak saját egyetemükhöz, ezért a kormány az egyetem önállóságát megszüntette, s a budapesti Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem egyik ka-

rává alakította át. A két fővárosi műszaki egyetem (a BME és az ÉKME) 1967-ben elrendelt újraegyesítése a kar életében is hozott változást: a gépészmérnöki karról a közlekedésmérnöki karra helyezték a fent említett három tanszéket a hozzájuk tartozó hallgatókkal együtt. A közlekedésmérnöki karnak egyébként ekkor már saját járműves tanszékei voltak.

A **vasúti járművek tanszéke** még Szolnokon alakult 1953-ban (a tanszékvezető egy évig Keszler Gyula volt, majd 1962-ig Halász Tibor, azóta Horváth Károly). Az autós tantárgyakat sokáig a gépészmérnöki kari automobilok tanszék oktatói látták el, de 1961-ben megalakult a kar saját **gépjárművek tanszéke** Lévai Zoltán vezetésével.

Végeredményben tehát, a hetvenes években ugyancsak két kimondottan jár-

műgépezet profilú tanszék működött a karon, a **gépjárművek és a vasúti járművek tanszék**, de az **aero- és termotechnika tanszék** is foglalkozott járműgépezettel repülőgépek és hajók vonatkozásában. Ebből a három tanszékéből alakult 1979-ben a járműgépezeti intézet.

A kar mai profilja

Röviden beszélni kell a képzési profilok alakulásáról is. A gépészmérnöki karon végig konstruktorképzés folyt. Ott a járműgépezet szaknak eleinte négy ágazata volt, azonban a hajógépész és a repülőgépezet ágazatot – sokak véleménye szerint felelőtlenül – elsorvasztották. Az autógépész és a vasútgépész ágazatot – mint említettük – 1968-ban áthelyezték a közlekedésmérnöki karra, ahol addig főleg a közlekedés részére képeztek autós- és vasutasmérnököket, ezért a képzési profilban a gépészet és a közlekedési üzem ötvöződött.

Az új helyzetben a közlekedésmérnöki kar teljesen átszervezte képzési profiljait. Az új szakosítási rendben határozottan szétvált a közlekedési üzem és a gépészet, egyben mindkettő továbbfejlődött. A karon ma külön képeznek közlekedésmérnököket, és külön jármű-gépészmérnököket.

Az utóbbinak egyelőre csak autógépész és vasútgépész ágazata van, de fölvetődött, hogy esetleg repülőgépezeteket és hajógépészeket is kellene képezni valamilyen formában. (Szakmérnökképzés ma is van!)

A teljesség kedvéért meg kell említeni, hogy a járműgépezet szakon kívül van még egy olyan szak a karon, amelyik gépészmérnöki oklevelet ad, ez az úgynevezett gépesítési szak. Ennek két ágazata van: építőgépezet és anyagmozgatósi gépezet.

Talán nem mindenki tudja, hogy a karon üzemmérnökképzés is folyik két szakon: hajózási szakon (tengerészeti és belvízi ágazattal), és a hajógépüzemi szakon.

A hallgatók jelentkezése és felvétele szakok és ágazatok szerint történik, azonban ha valamelyik ágazat már megtelt, a sikeresen felvételizettek szabadon választhatnak a többi ágazat között. A karon alkalmazott szakcsoportos felvételi rendszer eredményeképpen választási lehetőségük van azoknak is, akik a kari felvételi vizsgán ugyan nem feleltek meg, de pontszámuk elegendő főiskolai felvétele. Őket ugyanis a kar profiljába tartozó főiskolák fölveszik.

Következő számunkban a karon folyó oktatásról lesz szó.

(LÉZO)

KÖZLE- KEDNIÜK KELL!

Lapunkban is ismertettük azt rendeletet, amely a mozgássérültek közlekedését támogatja — ezúttal anyagilag. A rendelet szerint a kizárólag a mozgássérültek részére importált kocsik, a Velorexek és a Trabant Hycomatok tulajdonosai 20, illetve 30 liter benzin tankolására jogosító jegyeket kapnak. Ez a havonta ismétlődő kedvezmény nagyon is jókor jött, hiszen e kocsik tulajdonosai mindenki másnál inkább kénytelenek autózni — és benzint venni. Ők nehezen mondhatnak le az autóról, rájuk nem vonatkozhat a „parkolj és utazz tovább” közlekedési elv felszólítása.

A Trabant Hycomat adómentes, kiutalását szigorú rend szabályozza, vételára is kedvezményes. Erthető, bár szomorú, hogy erre a kocsira is hosszú ideig kell várni. A rászorulóknak ezért gyakran választják az egyszerűbb megoldást: meglevő vagy gyorsan megszerezhető autójukat alakítatják át igényük szerint. Az autót levizsgáztatják, és ha a körzeti orvos egészségügyi-
leg rászorulóknak ítéli az autót, megadják az adókedvezményt.

A szociális juttatások széles köre támogatja a mozgássérülteket, nagyon helyesen. Mégis feszültségeket kelthet az újabb kedvezmény — a benzinjegy. A rendelet ugyanis nem vonta be a kedvezményezett körébe a többi, átalakított autótípus tulajdonosát, noha közlekedésükhöz ugyanúgy szükségük van autóra — ezt bizonyítja az adókedvezmény is —, mint a hycomatosoknak.

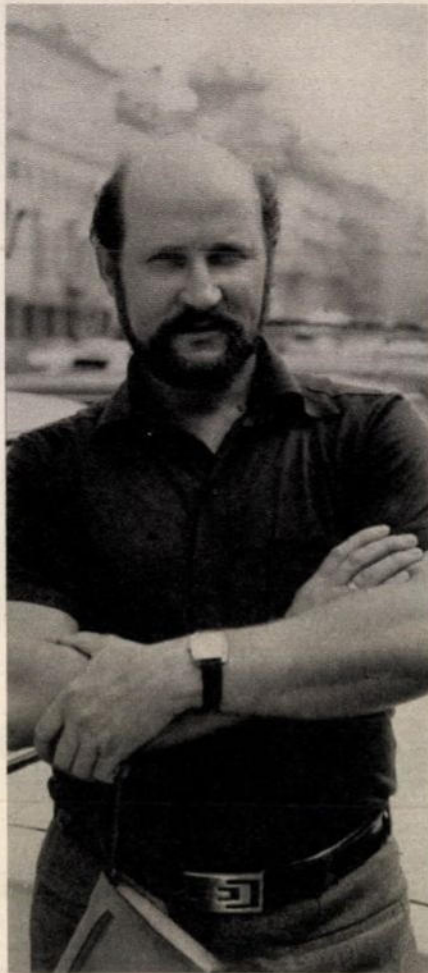
Tudjuk, hogy a szociális juttatások körét — a legjobb szándéknak is gátat állítva — a legszigorúbban olyan prózai dolog szűkíti le, mint a pénz.

Mégis jó lenne, ha a rendelet alkotó minisztériumok valahol találnának forrást a támogatottak körének kiszélesítésére, hiszen valamennyien tudjuk, hogy aki közlekedni akar, annak minden korábbinál többre kerül ez az elhatározás.

A mozgássérültek pedig mást nem határozhatnak el.

F. A.

A GYŐZTES



A Fővárosi Közlekedésbiztonsági Tanács fenállásának 20. évfordulóját a budapesti vezetők versenyével ünnepelte. A magánautósok és a hivatásosok szép számmal jelentkeztek, a 30 ezer nevezőből 556-an jutottak el a döntőig.

A 182 döntős magánautós közül Szabó Sándor lett az első. Ehhez igen jó eredményt kellett elérnie az elméleti és a rutinpályás gyakorlati vizsgán és a legnehezebben, a közúti szabályossági verseny 50 kilométeres vonalán.

Félszáz kilométert szabályosan megtenni igazán nem nagy dolog... De ha az ember tudja, hogy minden mozdulatát ellenőrzik!

— Rejtekből figyeltek minket, mint utóbb kiderült, 16 helyen, 6 állomáson meg nyíltan, ezeknél jelentkezni is kellett. Azt hiszem, végül is itt nyertem meg a versenyt, a jelentkezés

előtt szabályosan beálltam a parkolóba, leállítottam a motort, az ajtót is bezártam. Sokan meg csak kiugrottak az autójukból, rohantak, hogy megkapják a pecsétjüket.

Az eredményhirdetés előtt nem tudtam, hogy végeztem. Amikor hallottam a nevemet, körülnéztem, hát-ha feláll egy másik Szabó Sándor. De mindenki ülve maradt, enyém lett az 5000 forintos díj.

Lassan már húsz éve, 1961 óta vezetek, balesetem még nem volt. Az első időben volt egy koccanásom, 2000 forintomba került. Akkor még nem voltam elég rutinos autós, talán ezért sikerült rám háritani a felelősséget. Régen volt, mindegy. Azóta nem volt semmi, szerencsére, bár lehetett volna.

Az 5-ös főút nyílegyenes pályáján mentem a Ladámmal, amikor szemből kijött egy teherautó, hogy megelőzze a másikat. Engem valahogy nem vett észre. Jött, csak jött, és nem volt mit tenni, mehettem le az útról. Éppen csak az egyik kerék gurult az a padkán.

Hasonló helyzetek bármikor adódhatnak, és ha valaki nem elég gyakorlott, talán szörnyű szerencsétlenség származhat a meggondolatlan manőverből. Tulajdonképpen csak most tanuljuk a közlekedést, most ismerkedünk vele tömegesen — talán már középfokon. Most már udvariasabbak az autósok, noha szép számmal akad kivétel.

Az agresszív vezetők ellen munkahelyemen is megteszünk mindent. Az Épfunál dolgozom, gépjármű-ügyintéző vagyok, 910 autó ügyeivel törődünk. Tavaly nem volt halálos balesetünk, idén isajnos volt egy.

Kedvelem az autós vetélkedőket. Elindultam már az AM „Keressük a legjobb gépjárművezetőt” vetélkedőjén, a döntőig el is jutottam. A legutóbbin pedig, amelyen végül is az első lettem, igazgatóm segítségével kölcsön Polski Fiattal indultam. Ladámtól ugyanis megváltam, várom az új kocsi kiutalását. Mert a vezetést nem lehet megenni. És a versenyzést sem.

(földvári)



Ahol még nem vizsgáltak utólagosan. Vajon ki tud még berakni ide tíz autót?

FORGALOMTECHNIKAI UTÓVIZSGÁLAT

Lehet-e még közlekedni?

— *Menjél már!* — kiabált ránk a szokásos közvetlenséggel a mögöttünk haladó autó vezetője. Szó, ami szó, valóban lassan gurulunk. De megvan rá az okunk.

— *A forgalomtechnikai létesítményeket, a táblákat, lámpákat, burkolati jeleket ellenőrizzük, vajon olyanok-e, mint a teremben voltak, megfelelnek-e közlekedőknek. Figyeljük a gödröket, a jelzéseket takaró fákat és azt is, hogy valamelyik hatóság nem tett-e ki új táblákat* — magyarázza Regős Péter, a Fővárosi Mélyépítési Tervező Vállalat (Főmterv) forgalomtechnikai szakosztályának vezetője.

TÉR-KÁDEREZÉS

Hivatalosan forgalomtechnikai utóvizsgálatnak nevezik azt a munkát, amelyben egy-egy csomópontot és környékét veszik szemügyre. Először gyalog járnak körül és megfigyelnek lehetőleg mindent, olyasmit is — amit gyakran tapasztalhatunk —, hogy a burkolatra festett nyilak és táblák más-más irányba mutatnak.

Azután autóba szállnak, következnek a láthatóságvizsgálat. Ami az au-

tós szeme elé kerül, azt képmagnóra veszik. A mozgóképek és a fényképfelvételek jól dokumentálják majd a javaslatokat. De ez még odébb van.

Erre a keddi napra a Joliot Curie tér felmérése került az előjegyzési naptárba. Reggel 6 és 9 óra között, délután 4 és fél 6 között, a csúcsforgalom óráiban szállják meg a teret a Főmterv dolgozói. A sarkokon nyugdíjasok számlálják a forgalmat, évtizedes gyakorlattal húzzák a vonalakat.

A helyszínrajz kész, a lakosság közlekedési észrevételeit is tanulmányozták már. A rendőrségtől korábban megkapták a tér baleseti adatait, ezen a helyen szerencsére nem gyűlt sok össze, nem is találtak olyan ismétlődő okot, amely az útvonal vagy a forgalmi rend hibájára utalna.

Az érdesített aszfaltburkolat csak néhány éves, jelzőlámpa vezérli a forgalmat, a közvilágítás jó (ezt ez esti — immáron harmadik — vizsgálatkor ellenőrzik, még a fényreklámokat is, zavarhatják-e a vezetőket. A tér két oldalán hegyi utcapár, keresztben a sínről épp egy Skoda for-

dul balra, az új Tatra-villamos vezetője nagyot fékez.

— *Máris egy észrevétel. A Böszörményi útról eredetileg tilos volt a balra kanyarodás. Ezeket a tiltó táblákat leszerelték. Így aztán a lámpa is mást mutat, a tábla is. Ezen változtatni kell.*

Stopperrel mérik a jelzőlámpák zöld—sárga—piros idejét. Később majd összehasonlítják a tervvel és összevetik a valósággal, a megvárakoztatott autók számával.

BÜVÉSZMUTATVÁNY

A Fővárosi Tanács azzal bízta meg a tervező vállalatot, hogy járja végig Budapest csomópontjait, ellenőrizze őket és tegyen javaslatot a balesetveszély csökkentésére, az átbocsátóképesség növelésére.

Ennyi az egész. Olyan, mintha valakit arra kérnének, hogy dolgozza ki, hogyan férjenek tizen egy Trabantba. A megoldás persze legyen hathatós, no meg olcsó. Lehetőleg könnyen véghezvihető. — Mégis, hogyan lehet egy kereszteződés átbocsátóképességét megnövelni?

— *Sokféle trükk van. Lehet változtatni a lámpák programján, a nagyobb forgalomban ritkábban vált a lámpa, a sárga körüli veszteségek csökkennek. Persze, ez sem növelhető a végtelenségig, de még két percnél sem tovább. Vizsgálatok igazolják, hogy két percnyi piros után már nem javul a csomópont kapacitása. Sőt, másfél percnyi várakozás után véget ér az emberek türelme, úgy döntenek, hogy a készülék rossz és elindulnak a tilosba.*

— És nem lehet, hogy valóban rossz?

— *Lehet. Eleve rossz, hogy sok készülék csak egy programmal működik, mert a programválasztó órák rendre csődöt mondanak. Így aztán egész nap a csúcsforgalmi program irányítja és a csendes órákban lassítja a közlekedést. Ettől van, hogy éjjel olyan sokáig kell várni a semmire, míg újból zöld lesz.*

A készülékek nagyon érzékenyek. Nyáron, a melegben tíz százalékkal megnőhet az egy-egy színre jutó idő, télen ugyanennyivel csökken. Még szerencse, hogy a forgalom is nyáron a nagyobb.

Az is nehezíti a dolgunkat, hogy a fővárostban legalább ötféle készülék található, ezek összekapcsolása nehézkes. Itt, a Joliot Curie tér két végén is kétféle berendezés működik, ezért nem lehet összehangolni a lámpákat. Valószínűleg valamelyik készülék kicserélését javasoljuk majd.

— Hogyan növelhető még az átbocsátóképesség?

— Lehet, hogy egy sáv felszabadításával, a parkolás megtiltásával vagy a kocsik járdára állításával. Aztán tilalommal, bizonyos kanyarodások megtiltásával, bár ez máshol újabb igényeket jelent, hosszabb utazást, több benzint.

Sokat segít a jelzések összehangolása, a lámpák előtti besorolási rend jó kialakítása, esetleg újabb sáv kihatása a járdából, vagy például, mint ezen a téren, az egyirányúsítás.

— Itt valóban nincs zsúfoltság, pedig a csúcsforgalom közepén tartunk.

— Nincs, szerencsére. Négy évvel ezelőtt, amikor elkészült a Böszörményi út, az átépítéssel szélesebb is lett, a burkolata is sokat változott a korábbi rozszant kockakövhöz képest. Az átadás előtt úgy terveztük meg a lámpák jelzéseit, hogy számítottunk a forgalom növekedésére, arra, hogy az új utak és az újjáépítettek is vonzzák az autósokat. A kereszteződés elviseli a forgalmat, de négy év után már ideje alaposan körülnézni. Tulajdonképpen évenként kéne ellenőrizni a csomópontok forgalmát, és nemcsak a csomópontokét, hanem az útvonalakét, a lámparendszerek összehangolt működését is.

MINDENKIT MEGSZÁMOLNAK

A Lada, mint megkergült légy az ablaküvegnek, minden lehetséges irányból a térre tart. A képmagnó a szóbeli megjegyzéseket is rögzíti. A

Németvölgyi úton kátyú retenti el az autósokat, a másik irányból a belógó faág takarja el a jelzőkészülék pirost. A túldoldálon a terelővonal hiányzik, sokan tévesztenek sávot.

— Mikor jó egy csomópont?

— Ha nincs benne sok baleset, ha kedvező a megfelelőségi mutató. Erre a várakozó autók számából következtetünk, most éppen a pirosnál felsorakozó autókat számolják dolgozóink. Minél többen kénytelenek álldogálni és minél hosszabb ideig, annál rosszabb a csomópont. A felduzzadó kocsisorok más utak forgalmát is tönkreteszik.

A csomópontok megfelelőségéhez a kanyarodási lehetőségek is hozzátartoznak. Megfigyeltük, hogy olyan helyeken, ahol valami miatt kénytelenek vagyunk megtiltani a balra kanyarodást, noha sokan választanák ezt az irányt, egy-egy csúcsforgalom idején mindig akad 6—8 autós, aki megkísérli a tiltott manővert. Rendszerint a helyet jól ismerők kezdik, ők tudják, mikor csíphetik el a jelzések közti holtidőt, de mindig akad követőjük is. Ilyen helyeken tájékoztató táblákkal és néhány napig tartó rendőri ellenőrzéssel lehet helyreállítani a közlekedés rendjét.

FAZONIGAZÍTÁS

A felmérés után a számítógépbe kerülnek az adatok. Végül is a gép vá-

laszolja meg, hogy a csomópontok csúcsidei kapacitása elbírja-e a forgalom terhelését. Azután elkészül a javaslat, amelyben olyan fontos mellékkörülményekre is tekintettel vannak, mint a napfény csillogása a forgalomirányító lámpák üvegén, tükröződések, a fák, bokrok ágainak növekedése a táblák előtt.

A javaslat a Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatóságára kerül, ott döntenek a megvalósításról. A felmérés után egy-két hónappal már ki is javítják a hibákat, változtatnak, amit kell. A nagyobb munkák persze tovább tartanak, a drágákat meg lehet, hogy el sem kezdik, csak a következő ötéves terv időszakában.

Az autósok talán észre sem veszik, ha kiigazítják a tér hibáit, végre betömik a gödröt, felfestik a zebrát, megváltoztatják a jelzőlámpák zöldosztó rendjét.

A Főmterv brigádja újabb helyekre vonul, az idén megkezdett program sok csomópontot tartogat még. Mérnek, fényképeznek, feldolgoznak, javasolnak, terveznek a folytonosan gyarapodó forgalomban, rendületlenül igyekeznek begyömöszölni azt a tíz embert abba a picit Trabantba.

FÖLDVÁRI ANDRÁS

Kamerával a tér körül



**KARACHIBAN
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI HÉTET
TARTOTTAK,**

amelyet nagy örömmel fogadott a közvélemény. A városban ugyanis az egyik legégetőbb probléma a közlekedés. A járművezetők csak ritkán néznek bele a Kreszbe, sokan alapvető szabályismeret nélkül közlekednek. Csak hogy néhány példát említsünk: hogy fordul be például egy karachi autós? Függetlenül attól, hogy a város melyik utcáján, s melyik sávban megy, kinyújtja karját az ablakon, ami a stop jelzést jelenti (az indexeknek másodlagos jelentőségük van), majd hátra tolat, s megfordul jobbra vagy balra, elvágva az utat a szembejövő forgalom elől. Gyakran hajtának keresztül a piroson, nem ritka, hogy a forgalommal szemben vezetnek. A rendőrség ritkán avatkozik bele ebbe a közúti káoszba. Ahogy a sajtó megjegyezte, sok közúti rendőr inkább az árnyékban hűsöl, mintsem a kereszteződéseknél álljon 40 fokos hőségben. A közlekedésbiztonsági hét alatt a városi főhatóságok a legforgalmasabb csomópontokon összeroncsolt kocsikat ábrázoló plakátokat helyeztek el. A rádió, a televízió, az újság naponta felhívta a figyelmet a közlekedésre. „Ne légy gyilkos a kormány mögött” – volt a főcíme az egyik újságban elhelyezett olvasói levélnek. A hivatalos adatok szerint az elmúlt évben a bejegyzett balesetek száma meghaladta a 17 500-at. (APN)

AZ NSZK

a benzinszükségletének 10 százalékát fedezhetné a belföldi mezőgazdasági terményekből erjesztett etilalkoholból – állítja a bonni kutatási minisztérium tanulmánya. A tanulmány szerint jó eredménnyel jártak a szalmával végzett kísérletek. Egységnyi területre vetítve azonban a cukorrépa adta a legtöbb etanolt.

A MOST ÉPÜLŐ

észak-déli metróvonal Marx téri munkálatai az elmúlt hetekben igen jelentős állomáshoz érkeztek. Felgyorsult a felüljáró- és aluljárórendszer építése, amely nemcsak a Marx teret, de a környező utcákat, főként a Váci út térségét érinti.

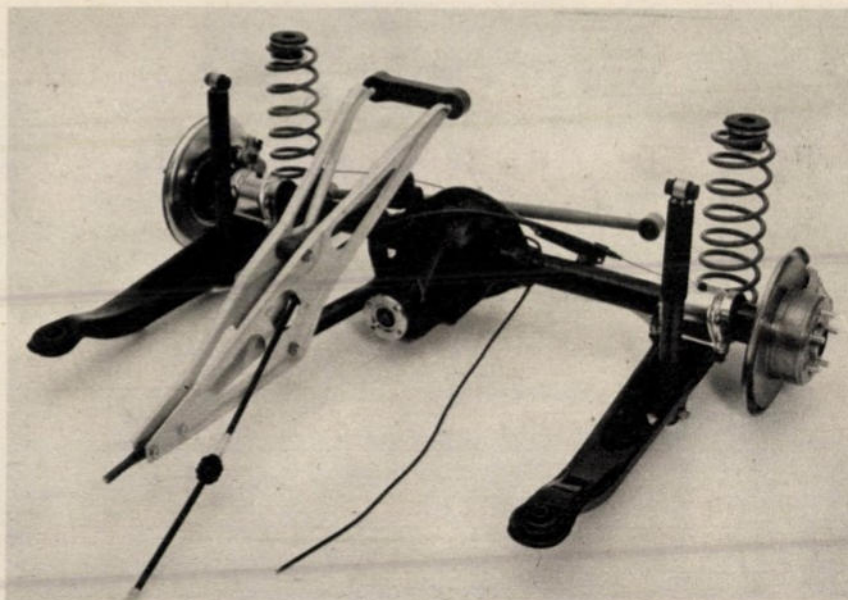
PAKISZTÁN

állami gépkocsipari vállalata kiskocsikat, kisteherautókat és dzsipeket akar egy (meg nem nevezett) japán céggel közösen gyártani. Az alkatrészek 75 százaléka készül Pakisztánban, a többit Japánból importálják; évente mintegy 10 ezer személyautót, és 15 ezer tehergépkocsit állítva elő.



A Hungarocamion új csodája a 18 méter hosszú, csuklós szerkezetű ruha-, illetve bútorszállítója. Európa első ilyen jellegű szállítójárműve, amelyet Mercedes alvázra épített a nyugatnémet Ackermann-cég. A légrugós jármű két rakodóegysége berakodáskor egybenyitható. A jó vonalvezetésű szerelvény 10 százalék üzemanyaggal fogyaszt kevesebbet hasonló társainál

(Boriszov Jenő felvétele)



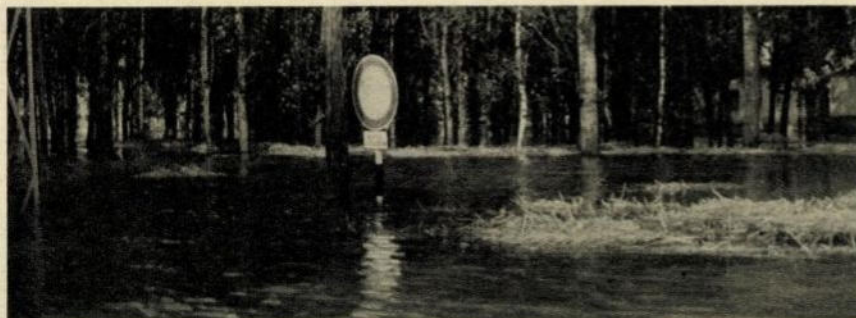
HIABA KERESTÉK OLVASÓINK

a „Jövő egyik zenéje” című, az AM legutóbbi, 18. számában megjelent cikkben a részletesen leírt, igen érdekes Volvo Concept Car hátsó futóművéről a képet. Helyette, sajnos a motortérről megismételt fotót láthatták a 31. oldalon is. Amikor ezt a hibát észrevettük, már nem tudtuk leállítani a nyomdai folyamatot. Elnézést kérünk – bár nem a szerkesztőség tévedett – és most pótlólag közöljük a tanulmányozásra méltó, valóban különleges hátsó hid fotóját.



Szerencsére véget ért a Körösök és a Tisza árvize, amely sok ezer embert tett próbára. Ezek a felvételek a közlekedési jelzések furcsa vízi „életét” örökítették meg, egyben azt is megmutatják, mekkora víztömegnek kellett megálljt parancsolni a gátakon.

JÁNOSI FERENC FELVÉTELEI



A KINAI KORMÁNY

alkatrészek szállításáról szóló egyezményt írt alá Pekingben a Mercedes-Benz céggel – jelenti az Új Kína hírügynökség. A megállapodást a Daim-

ler-Benz igazgató testületének egyik tagja és a kínai gépkülkereskedelmi vállalat vezérigazgatója írta alá. Az egyezmény értelmében a nyugatnémet fél konszignációs raktárt és szervizállomást állít fel Pekingben.

Az alvázaktól az autónvatokig címmel képes összeállítást közöl a Szovjetunió című folyóirat októberi száma a Kámai Autógyárról. A nagyüzem futószalagjáról az első gépkocsik 1976 februárjában gördültek le, jövő februárra, a Szovjetunió Kommunista Pártjának következő kongresszusára a létesítmény eléri tervezett teljesítményét: évente 150 ezer gépkocsit és 250 ezer dízelmotort fog gyártani. Az előzetes számítások szerint a kámai gyártermények révén másfélzszeresére nő a szovjet autópark teherbíró képessége, és a dízelüzemű motorokkal tízmillió tonna benzint lehet évente megtakarítani.

A létesítmény sokat emlegetett méreteit szemlélteti, hogy ha épületeinek valamennyi szintjét képzeletben kiterítjük, egy több mint 4 millió négyzetméteres felületet kapunk. A Kámai Autógyárban már a nehéz teherautók második nemzedékének gyártását kezdték meg. Minden tízedik KAMAZ-autó exportra készül. A tervezők számos modellkísérletet végeznek, és távlati feladatként több részes „gépkocsivonatok” megteremtésén munkálkodnak. Ezeket a járműveket a legrosszabb terepviszonyok és éghajlati körülmények között is használni lehet majd.

A tévénézők figyelmébe

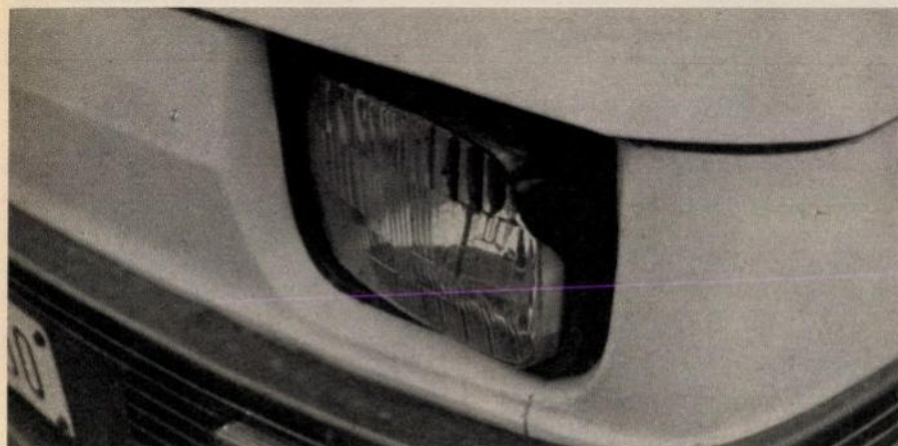
Október 10., péntek, 17.10: Mindenki közlekedik. Ismétlés: **2. adás, 19.10.**

Október 12., vasárnap, 14.00: Nemzetközi motorcsónak-verseny közvetítése

Október 14., kedd, 2. adás, 20.01: Autó-motor sport

Október 24., péntek, 17.25: Mindenki közlekedik. Ismétlés: **2. adás, 19.05.**

Autósoknak



A KIS POLSKIN

könnyen lehet a lámpát kiszerezni. Hogy az illetékteleneknek mégse lehessen a fény-szórókra szert tenni, Lengyelországban készítettek műanyag keretet, amely megnehe-zíti a kiszerezést. Miután a keretből a lámpa nem szedhető ki, csak a csomagter fel-nyitása után – máris nehezebbé vált annak eltulajdonítása. Az ötletet a műanyag-holmikát készítő cégek szíves figyelmébe ajánljuk.

AZ ÜZEMANYAG-TAKARÉKOSSÁGGAL



kapcsolatosan sok hasznos tanács érkezik szerkesztőségünkbe. Dr. Gancsó Zoltán debreceni olvasónknak, ha nem is új, de megszívlelendő gondolatait, úgy érezzük, közzé kell tennünk.

Napjainkban egyre nagyobb jelentősé-ge van az üzemanyag-takarékosságnak –írja levelében. –A közületi járműveknél már mutatkoznak bizonyos eredmények. A magánautók tulajdonosait egyelőre csak közvetett úton, az üzemanyag árán, a sebességkorlátozással, s okos propa-gandaeszközökkel ösztönzik nagyobb ta-karékoságra.

Mindezekről eltekintve, az üzemanyag-felhasználás jelenleg az autósok magán-ügye. Mindenki a maga zsebére pazarol, vagy takarékoskodik. Mégis: mivel közel 1 millió személyautóról, és több százezer

motorkerékpárról van szó, az üzemanyag-takarékosság jelentős közügy is.

A pazarlás vagy a takarékosság dön-tően a vezetés módjától függ. Minél egyenletesebben tud haladni a jármű, minél kevesebb a fékezés és gyorsítás, annál kedvezőbb a fogyasztás. A haladás egyenletessége számszerűen is kifejezhe-tő. Ha az átlagsebességet elosztjuk az útvonalra jellemző utazósebességgel, egy viszonyszámot kapunk, amelyet egyenle-tességi mutatónak neveztem el. Ennek ér-téke mindig kisebb, mint 100, mivel lakott területen csökkenteni kell a sebességet, és a forgalmi jelzőlámpák miatt, vagy más okból várakozásra is számítani kell.

Egy ízben például Debrecen és Sopron között 68,688 km/h volt az átlagsebessé-gem, 85 kilométer/óra utazósebesség mellett, 80,83% pedig az egyenletességi mutatóm. Visszafelé az átlagsebesség 64,474 km/h volt, az egyenletességi muta-tó pedig 75,84%. A minél egyenletesebb haladásra való törekvésem nem várt eredményt hozott. A Debrecen–Győr kö-zötti útszakaszon egy Wartburg 353 de Luxe-szal 7,19 liter volt a 100 km-re eső fogyasztásom. Ha a kocsim gyárilag megadott fogyasztási értékéhez viszonyí-tom ezt az értéket, a 7,19 literes fogyasz-tást, ez 21,43%-os megtakarítást jelent! Ez is bizonyítja, hogy a fogyasztás alaku-lásánál a vezetés módja, a vezetési stí-lus a meghatározó. A takarékoság kul-csa tehát a vezető kezében, illetve a lá-bában van!

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR,

1980. szeptember 19-én

DACIA (Budapest)	3124
DACIA (Debrecen)	1228
LADA 1200 (Budapest)	7234
LADA 1200 (Debrecen)	5632
LADA 1200 Kombi (Bp.)	1637
LADA 1200 Kombi (Debrecen)	573
LADA 1300 (Budapest)	5517
LADA 1300 (Debrecen)	4263
LADA 1500 (Budapest)	4789
LADA 1500 (Debrecen)	4376
LADA 1500 (Győr)	970
LADA 1600 (Budapest)	1940
LADA 1600 (Debrecen)	1015
MOSZKVIC 2140	9946
POLSKI FIAT 126p (Bp.)	3093
POLSKI FIAT 126p (Debrecen)	1042
POLSKI FIAT 1500	1092
SKODA 105 S (Budapest)	756
SKODA 105 S (Debrecen)	927
SKODA 105 S (Győr)	887
SKODA 120 L (Budapest)	641
SKODA 120 L (Debrecen)	312
SKODA 120 L (Győr)	622
TRABANT Lim. (Budapest)	1552
TRABANT Lim. (Debrecen)	378
TRABANT Lim. (Győr)	1208
TRABANT Spec. (Budapest)	2899
TRABANT Spec. (Debrecen)	928
TRABANT Spec. (Győr)	2576
TRABANT Kombi (Bp.)	472
TRABANT Kombi (Győr)	660
TRABANT Hycomat	10 052
WARTBURG Lim. (Bp.)	1888
WARTBURG Lim. (Győr)	2031
WARTBURG Limousine (tolótetős)	199
WARTBURG de L. (Bp.)	1789
WARTBURG de L. (Győr)	1788
WARTBURG de Luxe (tolótetős) Bp.	7137
WARTBURG Tourist (Bp.)	855
WARTBURG T. (Győr)	634
ZAPOROZSEC	30 570

Az Autókerthől kapott tájékoztatás szerint: a lakókocsi sorszámának állása 801, a sátras utánfutóé: 1597.

RÉGI OPEL AUTÓK



íránt érdeklődik a nyugatnémet Rosen-thal-Rustemeier cég. Akiknek 1950 előtti típusuk van, azok küldjenek a kocsiról fotókat a következő címre:

Rosenthal-Rustemeier, Postfach 465,
D 4770 Soest.



Ismét a Fimolról

Sok levél érkezett a Fimolról szóló cikkünk megjelenése óta. Ám, akiktől a választ vártuk, azok sajnos nem reagáltak rá. Pedig örömmel adtunk volna helyet az ő véleményüknek is. A hozzánk érkezett válaszokból kiderül, mennyire egyértelmű az autózakma viszolygása a Fimoltól. De hogy konkrétan miért, ennek megindokolására senki sem vállalkozott. Ime, egy olvasó levele.

Hat évet jártam egy Moszkvics 408-assal — írja dr. Urbányi János állatorvos Csanytelepről. — A kocsi-val 140 ezer kilométert tettem meg a motor főjavítása nélkül. A Fimolt kezdettől fogva használtam, és jó tapasztalatokat szereztem azzal kapcsolatosan.

Jelenleg Lada 1500-asom van. A Fimolt csak 60 ezer kilométer után kezdtem el használni, a szerelők és a szervizek tiltottak tőle, mivel a motort tönkretesz. Egy idő után az olajfogyasztás emelkedni kezdett és a motoron nagyjavítás vált szükségessé. A műhelyben egyértelműen közölték, hogy a dugattyúgyűrűket a Fimol tette tönkre. Sőt, a benzinkutaknál ebből az adalékanyagból csak saját felelősségemre adnak!

És mit írt egy másik olvasónk?

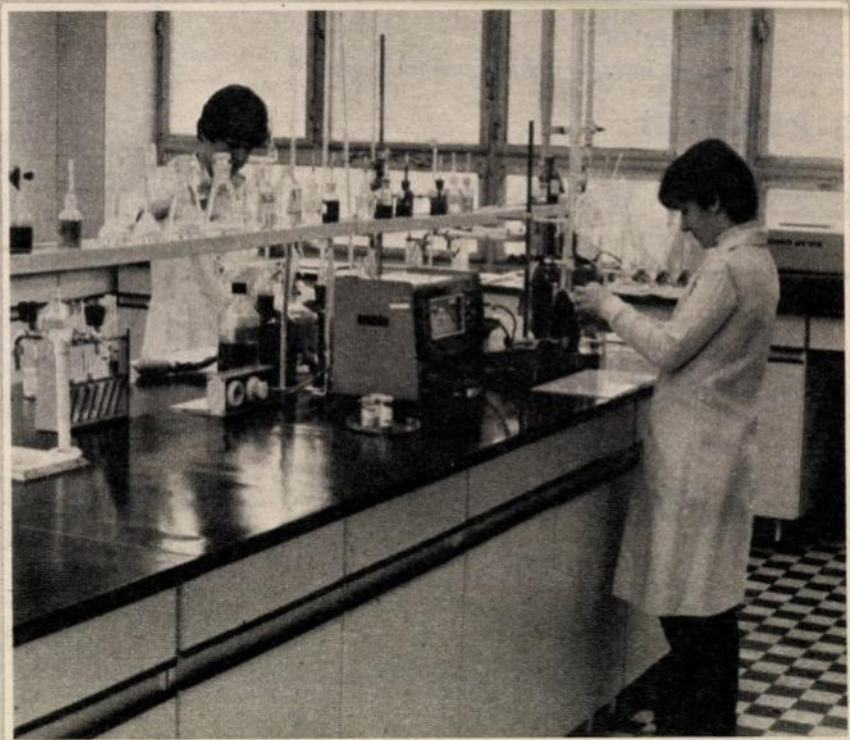
A Fimollal kapcsolatban megjelent cikküket azzal zárták, hogy jó lenne, ha a szakemberek állást foglalnának ebben az ügyben — írja Shrimp Frigyes mérnök, Budapestről.

Nem vártam meg az Önök vitázó írását, hanem felhívtam a Finomvegyszer Szövetkezetet. Ott egy trabantos kolléga azt mondta: a Fimolt kezdettől fogva lehet használni. Minden harmadik-negyedik tankolásakor, egy kis dobozzal kell az üzemanyagtartályba önteni. Ám két Trabant szervizben a szakembereknek is feltettem a Fimollal kapcsolatos kérdésemet. A válaszok elgondolkodtatóak. Ime:

— Nem ismerem, így nem használom.

— Bejáratás alatt igen, később ne.

— Bejáratás alatt ne, utána igen.



A szövetkezet korszerű laboratóriumában állandóan ellenőrzik a Fimol minőségét. De nemcsak itt, hanem az Ásványolaj Minőségellenőrző Intézetben is. Ha valami nem lenne rendben, a termék bizonyára nem kerülhetne kereskedelmi forgalomba (BOJÁR SÁNDOR felvétele)

— Garanciális idő alatt ne.

— Országúti forgalomban igen, a városban ne.

— Ha pörgeti a motort, igen, ha lassan jár, akkor kokszosít.

Sokkal okosabb nem lettem, így, ha eszembe jut és kapok (kevés helyen), akkor vásárolok, ha nem, nem.

Mit lehet ezek után mondani? Emléjében szeretnénk leszögezni, mint már annyiszor: nem kívánunk a Fimolnak reklámot csinálni, mindössze hasznos adalékanyagot az autók figyelmébe ajánlani. Tény: a molibdén-diszulfidos kenőolajakat már évtizedek óta használják külföldön — kiváló eredménnyel.

Mindenesetre bosszantó, hogy valamit alapos indok nélkül egyszerűen elutasítanak. Mint már szóvá tettük, a Fimolról akár a negatív, akár a pozitív értékelést a szakemberektől vártuk volna. A több tucat levél között, amely e témához fű-

zött megjegyzéseket, még véletlenül sem találtunk olyat, amelyet valamelyik üzem vezetője, művezetője vagy más szakembere írt volna. Mi, annak idején megírtuk, hogy egységes állásfoglalás lenne végre szükséges a Fimollal kapcsolatban. Hát nem volt egységes. Legalább eddig nem. A kérdést szerettük volna lezárni, az autósokat megfelelően tájékoztatni. Ám még most nem teszünk, nem tehetjük ezt.

Reméljük, hogy megszólalnak végre azok is, akik kézzel-lábbal tiltakoznak a Fimol használatát ellen. Helyt adunk sorainknak már csak azért is, mert véleményt mondani, egyoldalúan értékelni nem ildomos. Mi megbizonyosodtunk a molibdén-diszulfid hasznosságáról. A külföld is... Képzeljük csak el: nem ment volna-e már régen tönkre a nyugatnémet Lyqui Moly cég, ha selejtes holmit kívánt volna az autósok nyakába sózni.

(L. K.)

Idegenvezető: TÚRI PÉTER,
a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

A 8-AS ÚTRÓL:

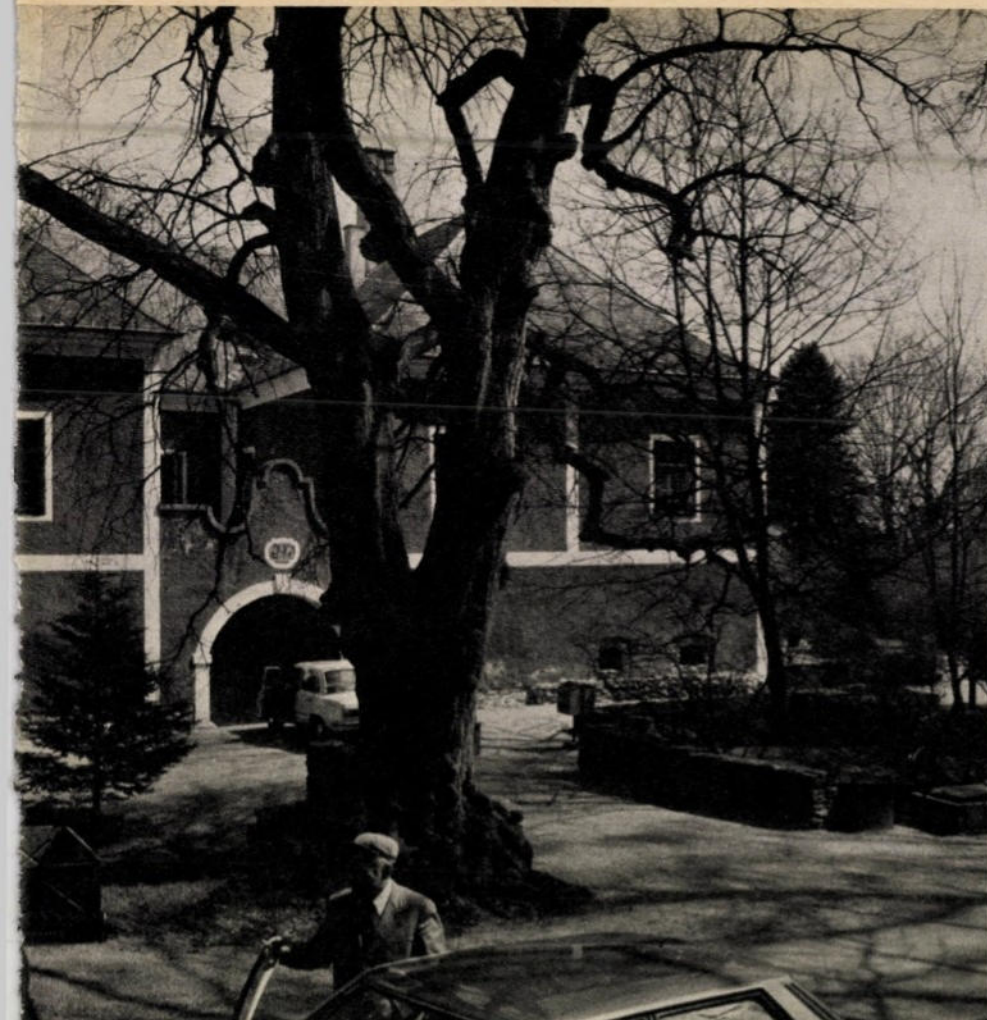
Bozsok, Velem

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)

1



2



3

A „Magyar Alpok”, azaz a Kőszegi-hegység tövében meghúzódó Bozsok faluban 4 hektárnyi részen fekvő védett terület található. E természetvédelmi — erdős-ligetes — hatalmas kertben középkori alapokra épült a volt Sibrik-kastély. A község legszebb műemlékét 1959-ben restaurálták. A XVII—XVIII. században alakult ki a mai zömök — látszólag komor — jellegzetesen erődítményre emlékeztető formája. Bejárata felett 1637-es évszám látható. A kastélyban a megyei tanács továbbképző intézete működik. A hagyomány szerint az épület helyén Mátyás király vadászkastélya állott.

E kis település iskolájában — stíluszerűen — iskolamúzeumot rendeztek be. A kiállításról nem hiányzik a palatábla, a palavessző, a képes- és az olvasókönyv, no meg a fenyítés na már elfelejtett eszköze, a nádpálca sem.

Ha ritkán is, de még mindig találkozhatunk ezen a tájon a földművelés hagyományos eszközeivel, módszereivel. Itt sikerült látnunk egy ritkaságot: a két tehénke által húzott „ökrösfogatot”.

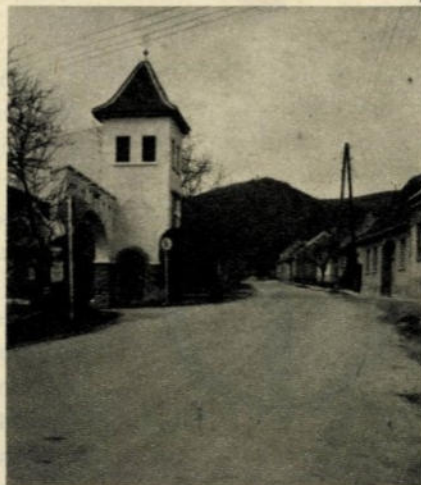
Velem a legismertebb kistelepülések közé tartozik. Nem hiába mondják, hogy: „Jer velem, Velembe!” mert az üdülők és a turisták népes

1. Gyógyulásra és pihenésre ideális hely

2. A kúp alakú Vidi hegy csúcsát a Szt. Vid kápolna koronázza

3. A volt Sibrik-kastély

4. „Jer velem, Velembe!”



csoportjai az év minden szakában szívesen jönnek ide. És nem véletlenül. A Stájer Alpok hazánkba átnyúló része a Kőszegi-hegység. Legmagasabb pontja a két ország határán emelkedő 833 m magas Irottkő.

Velem, 400 m tengerszint feletti magasságban, három oldalról hegyekkel övezett völgykatlanban fekszik. Klímája ezért is kiegyensúlyozott: télen nem túlságosan hideg, nyáron a kánikulai hőségtől mentes, csapadékban egész évben gazdag. Szubalpin klímája, tiszta levegője, fenyvesekkel és szelídgesztenye-erdőkkel borított hegyoldalai a gyógyulásra, pihenésre, kikapcsolódásra ideális feltételeket kínálnak. Különösen alkalmas a légzőszervi bántalmakban szenvedők — légszöhrutos, asztmás esetekben — utókezelésére. De szívpanaszokkal, enyhébb kimerültségben és kevésbé súlyos ideggyengeségben szenvedők részére is elsőrangú gyógyhelyül szolgál.

Évtizedek óta nyaralóhely, egyre bővülő, népszerű üdülőtelepekkel. A vadregényes és szelídgesztenyes táj (még összefüggő szelídgesztenye-erdők is húzódnak itt), a „jó ízű” források, a csörgedező patakok, keskeny, kanyargós ösvények valóban az ide látogatók zavartalan pihenését, igazi kikapcsolódását szolgálják. A kicsiny település csaknem minden házában van kiadó 2—3 ágyas „tisztá szoba”.

A jóformán egyetlen utcából álló Velem fölé emelkedik az 568 m magas Szt. Vid-hegy, ormán a piros tetű, fehér falu kápolnával, amely már a messze távolból is szép látványt nyújt. A Szt. Vid-kápolnához jól karbantartott, mindenfajta autóval könnyen járható szerpentin út vezet. A vezetéskor azonban legyünk nagyon előrelátóak, ugyanis sok a hajtűkanyar és az erdészet ZIL-teherautói is ezen az úton közlekednek.

A gépjárművek részére az erdő szegletében (ahol tábla jelzi, hogy bizonyos irányban a közeli határ miatt már gyalogosan sem szabad tovább menni) parkolási lehetőség kínálkozik. A kápolnához jól „bejárt” ösvény vezet. Közben pihenésre, szalonnasütésre kialakított területet is találunk, esőbeállóval. Elelmet és üdítő italt mindenestre ide vezető túránk alkalmával is érdemes magunkkal hozni.

A parkolótól mintegy 300 méterre találjuk a méreténél fogva akár templomnak is beillő kápolnát. Hozzá közelebb érve bontakozik ki igazi nagysága. Azon a hegyfokon áll, ahonnan a legszebb és a legjobb kilátás nyílik Velemre és környékére. Nem véletlenül mondják tehát, hogy a mindenünnen jól látható, kúp alakú Vidi hegy csúcsát a homlokzati tornyú, jó arányú Szt. Vid-kápolna koronázza. Kapuit azonban — sajnos — csak alkalmanként találjuk nyitva. Helyén valaha — minden bizonnyal a jó kilátás miatt — római őrtorony állott. Ennek helyére később várát építettek, de a gyakori osztrák—magyar csatározások következtében ez is erősen megrongálódott, majd teljesen elpusztult.



A 18. Rajd Polski



Csupán a jég és hó hiányzott. Minden más rossz, út- és időjárási viszontagság fűszerezte az idén immár tizennyolcadik alkalommal megrendezett Rajd Polskit.

A szünet nélkül dúló orkánszerű szélvihar olykor a legváratlanabb pillanatban fákat csavart ki tövestül, s döntött a robogó autó elé. Az úton hömpölygő sár, víz, s a tájékozódást is roppant zavaró szakadó eső nehezítette az előrejutást a rajttól a célba érkezésig.

(Már akinek ez utóbbi egyáltalán sikerült.)



Augusztus 22-én (az eredeti programtól eltérően, biztonsági megfontolásból) a lengyel fővárostól mintegy 25 km-re eső kastély parkjából rajtolt az akkor még nagyon népes, és nemzetközileg is színes csapat.

A startnál tíz ország (E, F, D, PL, B, H, CS, GB, DK; A) kilencvenkét versenyzője előtt lendült fel az indítózásló. Ám, ugyanezen a következő nap délutánján már csak a fele — mindössze 45 versenyző — érkezett meg.

Minden eddiginél nagyobb szabású volt a mostani verseny. Bizonyítja ezt az is, hogy a hagyományosan szereplők között ezúttal a legeslegjobbak, a hasonlóan minősíthető gépeikkel is megjelentek.

A különböző osztályba és csoportba tartozó 92 autót összesen tizenhat márka (ezen belül is több típusváltozat) reprezentálta.

A FIA, valamint a Lengyel Autó-

ALMÁSSY TIBOR felvételei



klub és az FSO gyár égisze alatt lebonyolított ralinak szinte minden métere az 1200 km hosszú távon bővelkedett a mostoha időjárás és a versenyrendezés által támasztott (ez utóbbi reális) nehézségekben.

A Varsótól északra, csaknem a mazurek tavakhoz — és vissza Varsóba — vezető útvonalon összesen negyvennégy ellenőrző állomás, harminchat gyorsasági szakasz, három gyorsasági körverseny és még néhány specialitás „foglalkoztatta” a résztvevőket. Noha az útvonal minden részlete igazán gondosan megszerkesztve szerepelt a versenyzők hivatalos „forgatókönyvében”, arra azért az „itiner” szerkesztői sem vállalkozhattak, hogy az útra patakokban ömlő esővíz által felhordott kövek, a szélvihar által le-



tépett gallyak, vagy éppen a gyökere-
restül az útra kidőlő fák veszélyére
figyelmeztessék a versenyzőket. Már-
pedig ilyesmivel minden pillanatban
számolni lehetett. Így esett aztán,
hogy a mi Ferjancz/dr. Tandari ver-
senyzőpárosunk (akik az induláskor
még az éles mezőnyben is az elsőként
befutók 4—5. helyezése reálsan szá-
míthattak) a kilencedik gyorsasági
szakaszon, éjszaka, egészen váratlanul
és már kivédhetetlenül szembe találta
magát egy, az útra sodródott, labda
nagyságú terméskövel. Az alváz és a
futóniú alaposan megsérült. De még



így is — „lógó trapézzal” — folytatták
tovább a versenyt. Még négy gyorsasá-
gát abszolvátk ezek után. És nem
is akárhogyan: a mezőny harmadik
helyéről álltak ki, amikor a súlyos
kormányzási problémák miatt végül is
a verseny feladására kényszerültek.
Hasonlóképpen járt (bár más ok miatt)
Porsche 11-esével a „nagyemő” Za-
nini, a Polonez 2000-essel első ízben
versenyző brit Lyons — és még sokan
mások...

A varsói FSO gyár dísztermében
rendezett záróünnepségen Jan Broni-
kowskí mérnök, a verseny főrendező-
je külön kiemelte: „Roppant sajnáljuk,

hogy olyan esélyes és kiváló versen-
yzők, mint a magyar Ferjancz/Tandari,
valamint a spanyol Zanini/Vidal pá-
rosok a verseny feladására kényszerül-
tek, és az ünnepélyes díjkiosztón már
nem lehettek jelen...”

*

Néhány versenyző — még a rajt
előtt — így vélekedett az érdekesnek
és izgalmasnak ígérkező eseményről:

Antonio Zanini: Alaposan tanulmá-
nyoztam az itinert. Jó néhány speciá-

A CÉLVONALNÁL

- | | |
|------------------------------------|------------|
| 1. B. Beguin/J. Lenne (rajtszám 2) | F |
| Porsche 911 SC | (3) |
| 2. H. Bohne/P. Diekmann | D |
| Mercedes-Benz 450 SLC | (4) |
| 3. B. Krupa/P. Mystkowski | PL |
| Renault 5 Alpine | (5) |
| 4. J. M. Cols „Didi”/W. Plas | B |
| Fiat 131 Abarth | (12) |
| 5. W. Rutherford/H. Bryan | GB |
| Mazda 626 | (22) |
| 6. M. Bublewicz/M. Pawlowski | PL |
| Opel Kadett GTE | Zyszkowski |
| 7. M. Stawowiak/R. (rajtszám 8) | PL |
| Polonez 2000 | (10) |
| 8. V. Havel/J. Soukup | CS |
| Skoda S 130 RS | (18) |
| 9. A. Koper/W. Krzeminski | PL |
| Renault 5 Alpine | (20) |
| 10. A. Polak/Z. Kabulski | PL |
| Polonez 2000 | (17) |
| 11. J. Trajbold/E. Trajboldova | CS |
| Skoda 130 RS | (43) |
| 12. J. Wazny/J. Czerwoniec | PL |
| Polonez 2000 | (16) |
| 13. H. Rausch/J. Sypniewski | D/PL |
| BMW 323 I | (36) |
| 14. A. Radecki/A. Burzynski | PL |
| Fiat 125P | (26) |
| 15. P. Weinreich/L. Pihl | DK |
| Opel 2,0 S/R | (53) |
| 16. Z. Malynski/A. Wodzinski | PL |
| Renault 5 Alpine | (37) |
| 17. J. Kobylinski/J. Siniarski | PL |
| Fiat 125P | (44) |
| 18. W. Polak/K. Burzynski | PL |
| VAZ 21011 | (68) |
| 19. J. Szerla/J. Stopa | PL |
| Fiat 126P | (59) |
| 20. T. Bukowicz/J. Glinicki | PL |
| Fiat 125P | (45) |
| 21. S. Wyka/J. Wojciechowski | PL |
| Ford RS 2000 | (39) |
| 22. R. Plucha/M. Ozleblo | PL |
| Polonez 1500 | (34) |
| 23. A. Hialowas/W. Ondraczek | PL |
| Polonez 2000 | |

lis szakaszt többször is „átutaztam”.
Úgy itélem, hogy ez a verseny rend-
kívül szoros, kemény küzdelmet dik-
tál majd a résztvevőknek. Hasonló a
korábbi lengyel ralikhoz, amelyeken
szerencsére már jónéhányszor sikerrel
szerepeltem. Az én Porsche 11-esem
kitűnő kocsi. Jól felkészítettük. Szinte
kizárt, hogy bármilyen technikai
probléma adódjék vele. Hogy aka-
rok-e győzni? Nos, azért jöttem ide!

Bernard Beguin: Félek, hogy nem
sok időt fordítottam a pálya megis-
merésére. Csak közvetlenül a rajt
előtt nyílt alkalmam „befutni” az út-



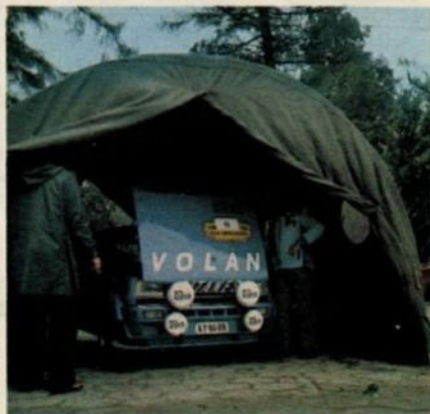
diginél keményebb küzdelemre, reálisan felmérve és jó esetben a 4–5. helyre számíthatunk. Ha alvázunk nem deformálódik el, és netán időnk is futja a kijavításra, talán érdemes lett volna tovább folytatni. Egy ilyen versenyen azonban alapvető követelmény, hogy EB-pontot kell szerezni, s ahhoz legalább az első tíz közé be kell jutni. A balesetünk után azonban ennek a reménye is szertefoszlott. A józan megfontolás — a kocsi kiméltése miatt is — azt diktálta, hogy egy számunkra már semmi eséllyel nem kecsegtető futam további me-



vonalat. Azért bízom benne, hogy nem lesz semmi baj...

Blazej Krupa: Az edzésen a ragyogó idő is kedveskedett a versenyzőknek. Az út teljesen száraz volt. Aztán, ahogy közeledett a nagy esemény időpontja, megváltozott minden. Teljesen besötétült az ég, s szinte elszabadult a pokol: a szakadó esővel vegyes, szünni nem akaró szélvihar, mint egy rossz szellem, ráterpeszkedett az egész versenyútvonalra. Im már tizedik alkalommal veszek részt ezen a versenyen, s így az itinert szinte már emlékezetből követem. Jó eredményre számítok. Már csak azért is, mivel ebben a szezonban részt veszek az Európa-bajnokságon.

Maciej Stawowiak: Nos, alig vitatható, hogy ez a leggyorsabb ralik egyikje. Mint tudja, Zanini és Beguin kétszázharmincon felüli tempóval is képes száguldani. Néhány speciális szakaszon oktondiság lenne konkurrálni velük. Minden erőnket össze kell szednünk azonban ahhoz, hogy jobb eredményt érzünk el, mint a legutóbbi lengyel ralin. Az éjszakai órákban lefutott utak teljesítményadatai meghatározóak ezen a futamon. Nagyon sok versenyzőnek okoz majd gondot, hogy jól vagy rosszul navigál-



ják-e. Véleményem szerint a Gutowo és Brzezie közötti 15 km-es, valamint a Zybultowo és Gardyby közötti ropant nehéz és talán leggyorsabb tempót diktáló speciális szakasz lefutásakor különösen össze kell szednünk minden erőnket.

És végül, **Ferjancz Attila** — immár a futam befejeztével: Ezúttal pechünk volt. Ettől függetlenül, erről a versenyről, fogadtatásunkról, és egyáltalán az egész szervezésről csak felsőfokban lehet beszélni. Amikor kiderült, hogy a sok más erősség között a két EB-listavezető is itt lesz, tudtuk, hogy ebben a mezőnyben minden ed-

netét fel kell adni. Végére veszíteni is tudni kell!

*

A 18. Rajd Polski a hagyományokhoz híven, a varsói régi repülőtér betonján megrendezett körversennyel fejeződött be. Ezúttal tizenöt Polonez 2000-est sorsoltak ki a legjobb helyezést elérték között. Ők aztán mindössze egy ismerkedő-bemelegítő kör után, immár kockázat nélkül — Le Mans-i starttal — eszeveszett száguldozásba kezdtek. A végén öt kocsit összetört. És talán az egyetlen haszon ami ebből a cirkuszból az FSO gyár javára származhatott, éppen egy súlyosnak látszó baleset volt: mindennél meggyőzőbb erővel bizonyította, hogy bizonyos határok között még karambolnál is biztonságban érezhetik magukat az utasok a Polonezban. Az egyik kocsit ugyanis a kanyaron százon felüli tempóval kisodródott, többszöri szaltót vetett, majd a feje tetején megállapodott. Baljós érzéssel közeledtünk az esemény színhelyéhez. És szinte hihetetlen, hogy végül is minden baj nélkül segíthettük ki a szerencsés túlélőt — Radeckit.

ALMÁSSY TIBOR

Autók és árak

Részlet a Merkur használtautó-telepein szeptember első felében értékesített gépkocsik áraiból.

(A jelek értelme: BA = bizományba vett állami kocsi, BM = bizományba vett magánautó, SA = saját számlára vásárolt állami autó, SM = saját számlára vásárolt magánautó.)

TÍPUS	Jel	Évjárat	Ára ezer forintban
-------	-----	---------	--------------------

BUDAPEST (Erzsébet királyné ú. 125)

Barkas B 1000	SA	1977	80
Dacia 1300	SM	1980	103
Fiat 132 GL	SM	1976	91
Fiat 500	SM	1970	14
Lada 1200	BM	1977	76
Lada 1200	BM	1973	66
Lada 1300	BM	1978	90
Lada 1500	SM	1976	78
Lada 1500	BM	1979	114
Lada 1600	SM	1978	135
Moszkvics 412	SM	1972	17
P. Fiat 126	SM	1977	62
P. Fiat 1500	BM	1978	91
P. Fiat 1500	SM	1974	29

BÉKÉSCSABA (Szarvasi út)

Moszkvics 412	SM	1972	17
P. Fiat 1500	SM	1974	16
P. Fiat 1500	SM	1977	37
P. Fiat 1500	SA	1977	42
P. Fiat 1500	BM	1973	50
P. Fiat 1500	BM	1976	68
Skoda S 100	SM	1976	39
Trabant 601	SM	1976	47
Trabant 601	SM	1974	33
Volga M-24	SM	1977	49
Wartburg 353	BM	1979	81
Wartburg 353 TT	BM	1976	73
Zaporozsec 968	SM	1975	22

DEBRECEN (Monostorpályi út)

Lada 1500	SM	1978	88
Lada 1600	BM	1978	122
P. Fiat 1500	SA	1976	22
P. Fiat 1500	SA	1979	70
P. Fiat 1500	SA	1977	41
P. Fiat 1500	SA	1976	27
P. Fiat 126	SM	1977	44
P. Fiat 126	SM	1978	62
Skoda S 100	SM	1976	39
Skoda 105 S	SA	1978	36
Skoda 120	SM	1978	68

GYŐR (Rét u. 27)

Barkas B-1000	SA	1971	31
Dacia 1300	SM	1975	51
Fiat 850 K	BM	1970	32
Lada 1200	SM	1973	40
Lada 1200	SM	1974	54
Lada 1200	SM	1977	79
Lada 1300	SM	1976	65
Lada 1500	SM	1977	94
Lada 1600	SM	1978	119
Moszkvics 2140	SM	1977	56
P. Fiat 1500	BM	1970	20
P. Fiat 1300	SM	1971	26
P. Fiat 126	BM	1980	68
Skoda 1000 MB	SM	1966	7

KECSKEMÉT (Szolnokhegyi út 7)

Skoda S 100	SM	1971	20
Skoda 105 S	BM	1977	53
Skoda 120	BM	1978	81
Trabant 601 S	SM	1979	61
Trabant 601	SM	1980	58
Volga M-24	SA	1978	48
Wartburg 353 TT	BM	1979	98

MISKOLC (Lórántffy Zs. u. 49)

Dacia 1300	SM	1979	94
Dacia 1300	SM	1978	85
Fiat 850	SM	1970	17
Lada 1200	SM	1976	45
Lada 1200 K	SM	1979	110
Lada 1300	SM	1979	95
Lada 1500	SM	1978	93
Lada 1600	SM	1978	122
P. Fiat 126	SM	1977	62
P. Fiat 1500	SA	1974	16

PÉCS (Fürst S. u. 6)

Moszkvics 2140	SM	1977	59
Moszkvics 412	BM	1972	28
Skoda 105 S	BM	1978	42
Skoda 1203 VAN	SA	1977	42
Trabant 601	SM	1974	37
Trabant 601 S	SM	1978	50
Trabant 601 K	BM	1971	39

SZEGED (Vásárhelyi P. u. 4)

Lada 1300	BM	1977	74
Lada 1500	BM	1975	70
Lada 1500	BM	1977	99
Lada 1600	SM	1978	134
Skoda S 100	SM	1971	24
Trabant 601	SM	1978	54
UAZ 469	SA	1975	48
Volga M-24	SA	1975	17
Volga M-24	SA	1978	54
Wartburg 353 L	SM	1976	61
Wartburg 353 dL	SM	1979	105

SZÉKESFEHÉRVÁR (Csikvári u. 14)

Fiat 124 S	BM	1974	83
Lada 1200	BM	1972	40
Lada 1200	BM	1974	50
Lada 1200	BM	1977	79
Lada 1300	BM	1977	87
Lada 1300	BM	1979	110
Lada 1500	SM	1977	92
Lada 1600	SM	1978	125
Moszkvics 412	SA	1975	19
Opel Rekord	BM	1964	20
P. Fiat 126	SM	1979	63
P. Fiat 1500	SA	1975	29

SZOMBATHELY (Zanati u. 2)

Dacia 1300	BM	1975	57
GAZ 69	SA	1975	5
Lada 1200	SA	1973	19
Lada 1200	SM	1977	71
Lada 1200	SM	1972	46
Lada 1200 K	SA	1973	36
Moszkvics 408	SM	1967	9
Moszkvics 412	SM	1970	5
Moszkvics 2140	SM	1977	49
P. Fiat 126	SM	1977	61
P. Fiat 1500	SA	1977	47

A telepek nyitvatartási ideje hétköznap 8-15, szombaton 8-12 óráig.

A SZABADPIACOKRÓL

BUDAPEST. A kínálat változatlanul nagy, de a komoly vevő ritka. Sok Trabantot kínáltak eladásra, mégpedig 4-5 éveseket, de ezek iránt sem volt érdeklődő. Jellemző kínálati árak: Fiat 127 (UC) 60 ezer forint, Lada 1200 (UN) 58, Lada 1300 (IZ) 93, Lada 1500 (ZH-ZK) 90-100, Skoda S 100 (UM) 42, Skoda S 100 (ZC) 55, Trabant 601 (UC-UZ) 40-48, Trabant 601 (ZG) 60, Volkswagen 1300 (IY) 45, Wartburg 353 (UC) 47, Wartburg 353 (ZB) 75 ezer forint.

DEBRECEN. A kínálatban és a keresletben hasonló a helyzet a fővárosihoz. Néhány érdeklődővel beszélgettünk, és szavaikból az derült ki, hogy némi bizalmatlanság van bennük, mégpedig azok ellen, akik hetek óta ugyanazt a kocsit árulják. Ha ezek az autók ezen az áron másnak nem kellettek, akkor ők sem merik megkockáztatni a vételt. Jellemző árak: Fiat 850 (ID) 20 ezer forint, Lada 1200 (ZE-ZM) 82-90, Lada 1200 K (ZK) 90, P. Fiat 126 (ZN) 60, Wartburg 353 (UZ) 55 ezer forint.

GYŐR. Majdnem 300 autót árulnak, gyenge érdeklődés mellett, s üzletkötés talán egy se volt. A vevők hangulata hasonló a debreceniekéhez.

MISKOLC. Igaz, hogy több mint 350 kocsit kínálnak, de jószándékkal sem nevezhető piacnak az, ahol a reális áron, vagy annál olcsóbban kínált kocsik sem keltek el.

SZÉKESFEHÉRVÁR. A többszáz kocsi közt sokan alkudtak Trabantra és Ladára, s ezek az alkuk elhúzódtak az irreális árakból nehezen engedő eladók miatt. Meglepően kevés végződött üzletkötéssel. Jellemző árak: Lada 1200 (IM-UM) 45-82 ezer forint, Lada 1300 (UB) 68, Lada 1500 (ZI-ZT) 110-115, Skoda 110 K (UD) 68, P. Fiat 126 (ZM) 70, Trabant 601 K (ZO) 68, Wartburg dL (IM) 50, Dacia 1300 (UB) 68 ezer forint.

SZEGED. Négyszáznál is több kocsi eladó a Tisza-menti városban. Itt is az érdeklődők nagy tömegében elvész az egy-két komolyan venni szándékozó. Jellemző árak: Fiat 850 (IE) 35 ezer forint, Dacia 1300 (ZH) 80, Skoda S 100 (IZ-UF) 38-46, Moszkvics 412 (IE) 18, Zaporozsec 968 (ZC) 38 ezer forint.

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

Október 4. Keszthely	Szentes Székesfehérvár Tiszakécske Törökszentmiklós
Október 5. Albertirsa Balassagyarmat Cegléd Debrecen Gyöngyös Győr Gyula Jászberény Kiskunfélegyháza Kiskunhalas Körmend Lenti Miskolc Nyíregyháza Oroszlány	Október 12. Baja Békéscsaba Dabas Debrecen Lajosmizse Marcali Miskolc Nagykőrös Nyíregyháza Pécs Siófok Szeged Szombathely Tata Veszprém Zalaegerszeg
Pápa Pécs Szeged	



Olyan, mint egy Porsche

— mondta valaki, amikor a kocsi belsőjébe pillantó képet nézegette, de ezután tisztáztuk, hogy a látszat csal, hiszen egy széria eredetű Polski 126-os kiskocsi egyéni átalakításáról van szó.

A nem csak jól mutató, hanem gyakorlatban is bevált sportos üléseket Lengyelországban készítik, ugyanott kaphatók a kocsi elejére, valamint hátlujára tervezett vaskos műanyag üt-

közök. A háromküllős kormánykerék meg a többi speciális tartozék pedig hol itt, hol ott megtalálható, ha valaki nagyon keresi őket.

A két fiatal autószerelő, Varga Sándor és Kupai Péter ügyesen hasznosította a különböző tartozékokat, de munkájuk nyomán a kocsi szerkezeti részeitől ugyancsak ragyogó teljesítményt kapnak.

BOJAR SANDOR felvételei



AUTÓSOK!

ÜZLETHÁLÓZAT BUDAPESTEN ÉS AZ EGÉSZ ORSZÁGBAN!

MOSZKVIC szaküzlet

1061 Budapest, Paulay Ede u. 29. Tel.: 420-355

ZAPOROZSEC szaküzlet

1061 Budapest, Székely Mihály u. 16. Tel.: 421-944

SKODA szaküzlet

1092 Budapest, Ráday u. 31. Tel.: 176-859

LADA, POLSKI-FIAT szaküzlet

1061 Budapest, Liszt Ferenc tér 4-5. Tel.: 420-183

TRABANT-WARTBURG szaküzlet

1061 Budapest, Paulay Ede u. 48. Tel.: 421-904

POLSKI-FIAT 126 szaküzlet

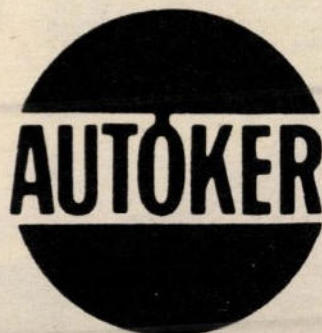
1061 Budapest, Jókai tér 8. Tel.: 124-871

VEGYES-NYUGATI szaküzlet

1092 Budapest, Ráday u. 31. Tel.: 174-822

KISKERESKEDELMI VEVŐSZOLGÁLAT

1061 Budapest, Liszt Ferenc tér 4. Tel.: 211-101





Ajándék autók és meglepetések

AZ „AUTÓS” VÁMHIIVATALBAN

— Önnek milyen autója van? — kérdezem Horváth István pénzügyőr századostól, az autós vámhivatal parancsnokától.

— Sima, tolótetés Wartburgom, de hogy ízibe eloszlassam az ön tévedését is: nem autós vámhivatal a miénk, hanem a 7-es számú —, még ha sokan így is becéznek minket. Ügyforgalmunknak ugyanis csupán 10%-át teszik ki az autós ügyek.

S nem árt tudni, legalább az Autó-Motor kedves olvasóinak, hogy autós részlegünk nem az V. kerület, Alkotmány utca 12-ben, a vámhivatal parancsnokságán található, hanem kevéssel odébb: a Rosenberg házaspár utca 3-as számú épületben, az Országos Testnevelési és Sporthivatal — tiszteletre méltó szomszédunk — mellett.

Most, a moszkvai olimpia után kivált büszkék vagyunk erre, de kissé irigykedünk is, mivel az OTSH előtt bőven van parkolóhely, a mi részlegünk előtt azonban aligha érhet autóst efféle öröm. Ügyfeleink tehát jobbra másutt, innen kisebb-nagyobb távolságban kénytelenek a kocsijukat hagyni, s ami ezzel együtt jár: Horváth Béla törzsszázlós, autós ügyintézőnk szépszerével napjában tucatszor folytat ingajáratot a részleg és a vizsgálandó gépkocsi parkolóhelye között.

Ezt persze nem panaszképpen mondom, hanem csak azért, hogy lássék, ha egyazon időben vagy sűrű egymás után több ügyfelünk érkezik, várakozási idejükbe be kell kalkulálni Horváth törzsszázlós említett körsétáit is.

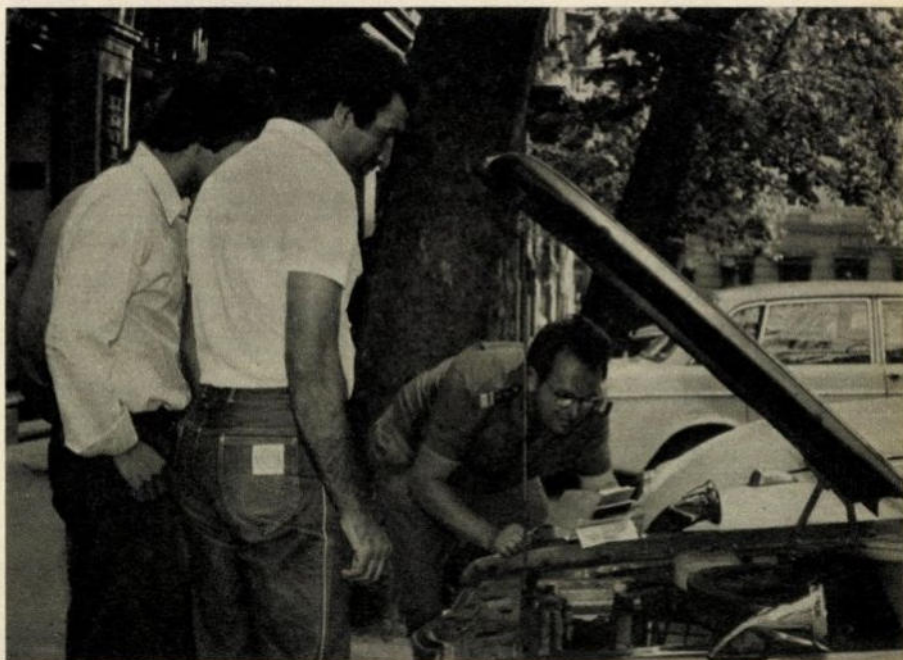
Horváth István százados, parancsnok és Borsa János alhadnagy, a he-

lyettese, egyaránt elismeréssel szóltak Horváth törzsszázlós autós ismeretéről, amely a beavatottak szerint is briliáns. Ahogyan a legjobb kriminálístáknak a büntett helyszíne, neki az elébe kerülő gépkocsik beszélnek. Mindenekelőtt az alváz- és a motor-számok. Aki tehát nála próbálkozik valamilyen turpissággal, máris elkönnyelheti, hogy vesztett.

Legelőbb is az ajándékautók ügyintézése felől érdeklődöm. Megtudom,

hogy 1972-től kezdve már nemcsak külföldön élő rokon, hanem bárki küldhet ajándékba magyarországi szerencsételtettjének gépkocsit, amelyet akár a megajándékozott is behozhat az országba. A vámvétel is egyszerűsödött, hiszen minden esetben a szóban forgó autó új belföldi értékének 60%-a fizetendő, amit játszi könnyedséggel, az esetleges szubjektivitást elve kizárva ki lehet számítani. Ezt a célt szolgálja az a svájci katalógus,

Ezúttal nem kellett körsétát tennie





Van eset, amikor elég egy-egy pillantást vetnie a kocsiira

amelyben az autók ára svájci frankban van megadva — ami természetesen beszorozandó a svájci frank és a forint szorzószámával. Ez pillanatnyilag 19. Az Audi, a Fiat, az Opel, a Volkswagen kocsik és a Volvo 343-as belföldi forgalmi értékét azonban a Konsumex Autószolgálat állapítja meg. Ez utóbbi 312 700 forint.

— *S, ha egy tragacs érkezik ajánlékba?* — vetem közbe.

— A hasznátság foka minden esetben figyelmen kívül hagyandó — hangzik a válasz.

Néhány példa. Az Alfa Romeo családban az Alfasud a legolcsóbb, 209 000 és 262 000 forint között mozog az ára, míg az Alfa „6” típus 638 000 forintot is érhet. A 735i jelzésű BMW csúcsára 870 000, a Peugeot 604 D Turbo Diesel 528 000, a Datsun Cherry 100 A 168 000, a legolcsóbb a Honda, a Civic LS 190 000—256 000, a Zastava 1100-as pedig 188 000 forint a katalógusbeli átszámítás szerint.

— *Vegyük úgy, hogy nekem egy dúsgazdag rokonom él Argentínában, akinél a pénz nem számít. Az én helyemben az alhadnagy elvtárs milyen kocsit kérne tőle?*

— Ha természetesen a vámot is fizetné, az a bizonyos rokon, egy Mercedes 500 SE-t kérné az ön helyében, amely maximálisan 1 194 000 forintot ér a vámmal együtt, tehát „potom” 2 milliójába sem kerülne a rokonnak...

Fontos azt is tudni, hogy a belföldi forgalmi árak a mindenkori alapki-vitelű autókra vonatkoznak, és pedig

az olyan alapvető felszereltséggel, mint: a hárompontos biztonsági öv, sárvédő gumik a hátsó kerekhez, zárható tanksapka, kormányzár, és fűt-hető hátsóablak. Minden más tartozék a belföldi árat emeli.

— *Az ajándékozonak, aki tehát bárki lehet, most is közjegyző előtt kell nyilatkoznia?*

— Hacsak nem külképviseleti szerveink előtt teszi azt, illetve nem a Konsumex Autószolgálatánál rendeli meg az illető az ajándékozendó autót. Ezzel pedig egyre többen élnek, hiszen a Konsumex feltételei igen előnyösek, és a vámtétel ez esetben csak 50%-os.

Ami az ajándékozásról szóló szerződéssel kapcsolatban igen fontos tudnivaló: egyértelműen ki kell derülnie belőle, hogy ki, kinek és milyen gépkocsit küld, ide értendő persze az alváz- és a motorszám is.

— *S mi van akkor, ha valaki önjelöltül vásárol külföldön gépkocsit néhány napos, hetes vagy hónapos „maszek” útja során?*

— Az utasforgalmi vámtarifa alapján a vámtétel ekkor is 60%-os, de ezekben az esetekben a Magyar Nemzeti Bank vizsgálja a tőle megszokott precizitással, hogy a külföldi autótvásárlás mögött nincs-e „bunda” — devizagazdálkodást sértő bűncselekmény.

— *Ajándékkocsikból van több, vagy ...?*

— *Külszolgálatosokra gondol?*

— *Igen.*

— Az autókkal összefüggésben jelentkező vámkezeléseink túlnyomó többségét ez utóbbiak, tehát a diplomaták, külföldön jogszerűen munkát végzők és kiközvetítettek (például zeneészek) teszik ki.

— *Őket tekintve mi a legfontosabb szabály?*

— Ha egy év után térnek vissza véglegesen, a vámtétel a gépkocsi belföldi új értékének a 30%-a, két év után 15%-a, három évet meghaladóan pedig vámentességet élvez.

Ha viszont még a hazatérése előtt, vagy azt követően legfeljebb 6 hónapon belül a Merkurtól vásárolják meg a kívánt kocsit valutából, már egyéves külföldön tartózkodás esetén is csak 15%-a a vám, két év után pedig 10%. A külszolgálat idején a Merkur kontingensére vásárolt kocsit a végleges hazatérés után kell vámkezelni. Ez olykor 35—40%-os kedvezményt is jelent, amely azonban csak addig jár, amíg a kocsit el nem adja az illető! Ez esetben tehát később „bánkódhat”, amikor a kedvezmény összegét be kell fizetnie.

— *S mi van akkor, ha valaki gépkocsit örököl?*

— Az örökség vámentes, de csak akkor, amikor a hagyatékot képező gépkocsi az örökgyógy tulajdonában volt már a halála előtt is.

— *Ha tehát X nagybácsi vásárol egy Datsunt, és másnap reggelre ki-*

szened, ez az autó is a hagyatéék részét képezi?

— Jól jár az unokaöcs.

— Autóslágereik?

— Mintegy két évvel ezelőtt lezárt a nagykocsik időszak. Ma a takarékos Volkswagen, a Renault és a japán autók a menők.

— Jó a külszolgálatosoknak — gondolkodom hangosan, de a százados leint.

— Nehogy azt higgye. Öt éven belül újabb kocsit nem hozhat be az említett kedvezményrel, vagy ha igen: nekik is a belföldi érték 60%-át kell vámként fizetniük.

— Nászajándékként kapható-e autó?

— Legfeljebb gyermekkocsi, hiszen a házasságkötéstől számított 1 éven belül csak 5000 forint értékű ajándék érkezhethet vámmentesen.

Horváth törzszászlóst csak néhány perces beszélgetés erejéig tarthattam fel, mivel újabb ügyfelei érkeztek.

Sokszor hívják fel telefonon a háttárszéli vámhivataloktól is a kollégái, hogy a segítségét kérik, hiszen, ami számukra olykor rejtélyesnek látszik, az neki afféle játszi könnyedséggel megoldható képlet.

Három rövid történetet kérek tőle. Íme:

Egy alkalommal a külföldön karambolozott gépkocsi után az ott fizetett biztosítási összeg csekélyisége keltett gyanút, a nála próbálkozó életművész bánatára. Ebből kiindulva tette fel lelkiismeret-ébresztő kérdéseit, amelyek eredményeképpen kiderült: a roncskocsi a kárt szenvedett magyar állampolgár birtokában maradt, ő pedig a motort kiszerezte belőle, behozta, egy másik kocsiába beépítette, azt az autót átíratva, s végül jó pénzért eladta.

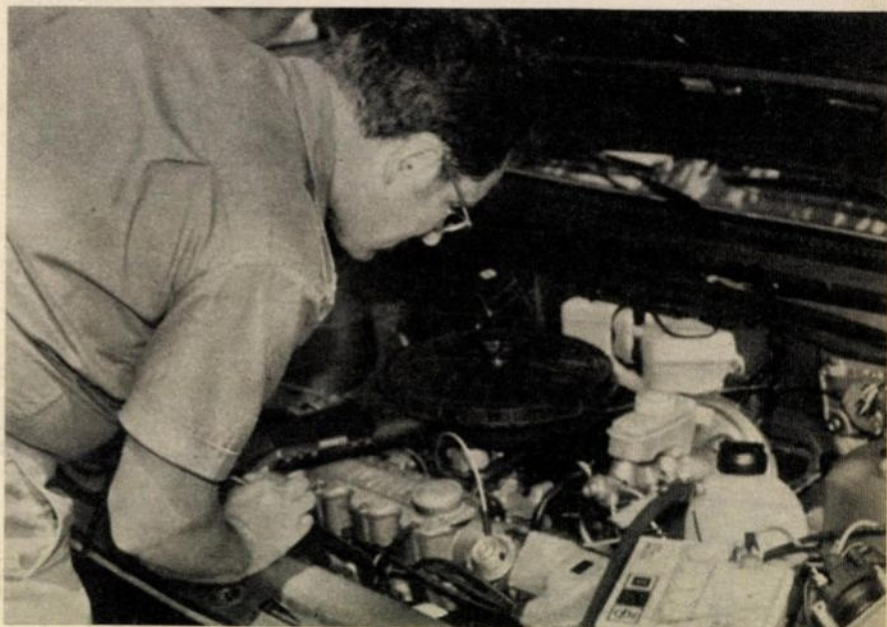
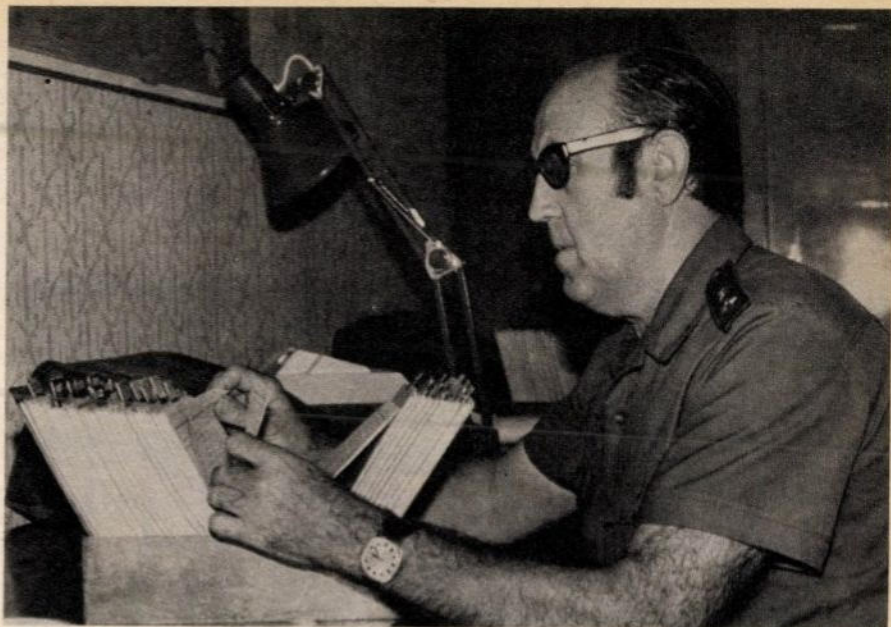
Máskor azt derítette ki néhány perc alatt, hogy azt a bizonyos ajándékkocsit feltehetőleg akkor vásárolta az ajándékozó, amikor még... le sem gyártották. Az alváz- és motorszámok vezették erre a felismerésre. Ezért számára nem a vizsgálendő gépkocsi okmánya a döntő, vagy éppen az, ami az autóra rá van írva.

De az az örökös sem járt jól, aki kénytelen volt bevallani neki néhány „keresztkérdés” után, hogy állítólagos örökhagyója a legjobb egészségnek örvend odakint.

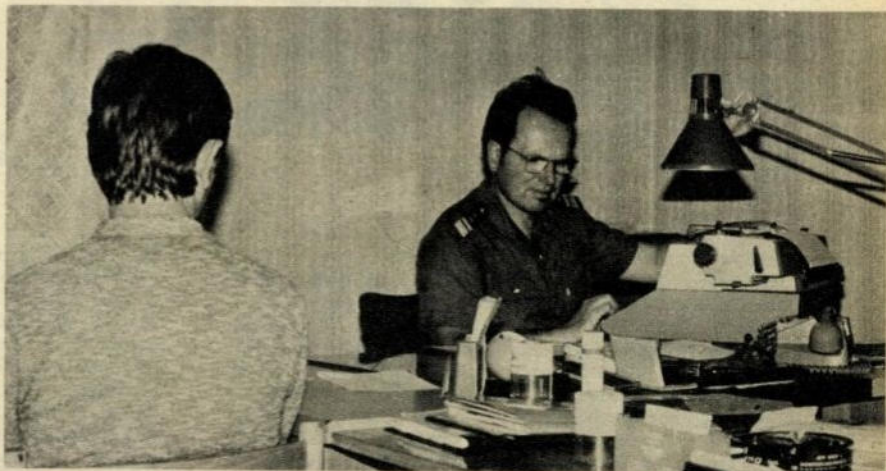
Búcsúzóul megkérdezem őt is, hogy szerinte milyen gépkocsik vezetnek a hazai népszerűségi listán.

— A Golf, s ennek dízelváltozatai, alacsony üzemanyag-fogyasztásuk miatt pedig a Ford Fiesta, az Opel Kadett, a Toyota, a Honda és a Mazda.

Kép és szöveg: MARTINKÓ KÁROLY



Sokatmondó kartonok, azután „lássuk a medvét” jelszóval alaposan átvizsgált motortér és végül minden rendben lehet...



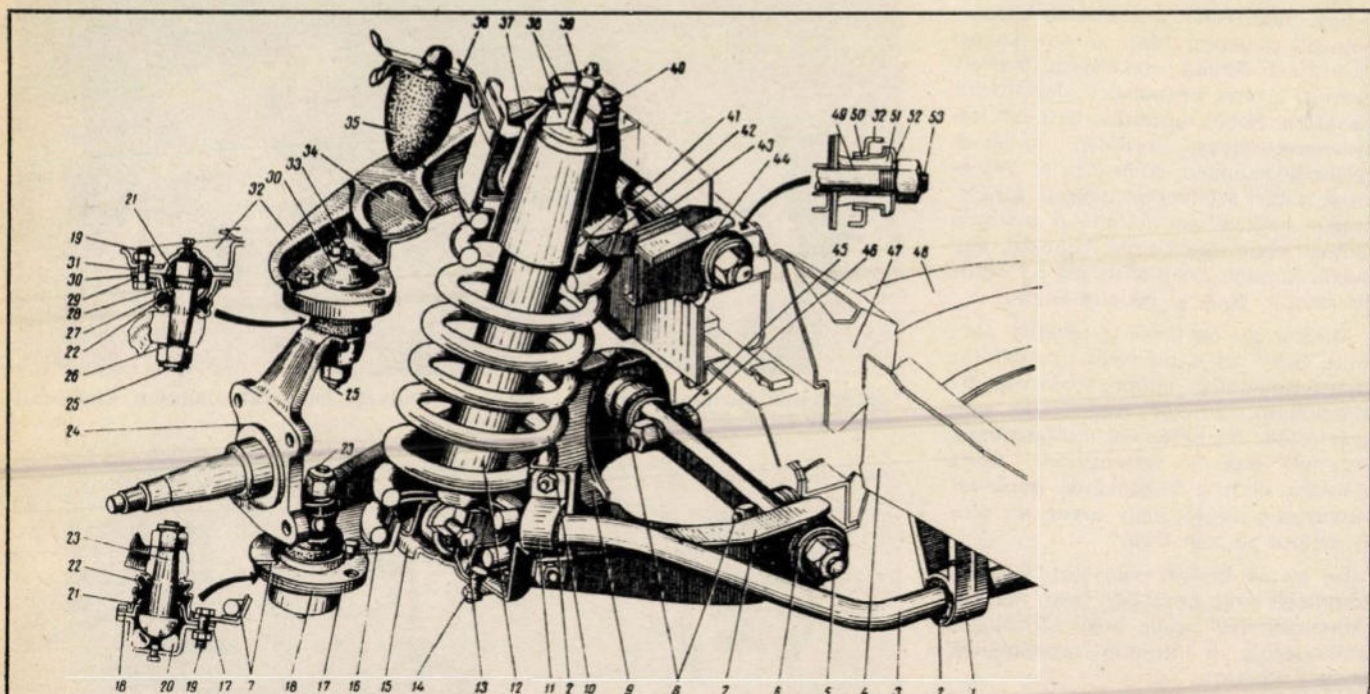
ÚJ KÖNYV A LADÁKRÓL

Hazánkban közel 200 ezer Lada típusú személyautó fut, ám ennek ellenére mindössze három könyv (Tamás—Virágh: Hasznos tanácsok a Zsigulihoz, Szabó L.: Így gondozd a Fiatodat és L. P. Suvalov: A Zsiguli) jelent meg az elmúlt 10 évben. Az ilyen jellegű könyvek iránti igényt igazolja az is, hogy a szóban forgó kötetek még antikváriumokban sem kaphatók.

KÖVETKEZIK A ZSIGULI/LADA

Lapunkban több alkalommal is foglalkoztunk az egy-egy típust feldolgozó népszerű autókönyvek hiányával. Némi enyhülést jelentett a Műszaki Könyvkiadó néhány éve elindított „Hogyan tovább?” című sorozata, ahol egy-egy kötet hasznos, gyakorlati tanácsokat adott a Polski Fiat 126-, a Trabant-, a Skoda-tulajdonosoknak. A sorozat most újabb kötettel bővül, az autós újságíró és autómérnök szerzőpáros új könyvével, amelynek a címe Tamás—Virágh: Hogyan tovább? Zsiguli/Lada.

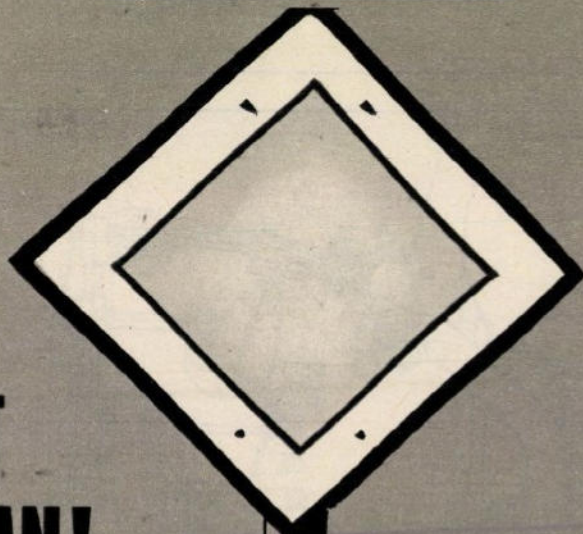
Mielőtt az új Lada-könyvet ismertetnénk, említést kell tennünk egy hiányosságáról is, amiért a nyomdai ipar a ludas. Oly hosszú ugyanis a könyv nyomdai átfutási ideje, hogy az már kifejezetten bosszantó. A könyv kéziratát 1978 végén adták nyomdába, így a közel másfél éves tolódás eleve lehetetlenné tette, hogy a Lada kocsikon ez idő alatt történt



47. ábra. Az első kerekek felfüggesztése

1 stabilizátorrúd-rögzítő; 2 gumipersely; 3 stabilizátorrúd; 4 a kocsiszekrény hossztartója; 5 alsó lengőkartengely; 6 gumifém csukló; 7 alsó lengőkar; 8 rögzítőcsavarok; 9 lengőkar-merevítő; 10 tekericsrugó; 11 stabilizátorrúd-bilincs; 12 lengéscsillapító; 13 rögzítőcsavar; 14 alsó rögzítőcsavar; 15 rögzítőtartó; 16 rögzítőcsavar; 17 az alsó gömbcsap csészefoglalata; 18 a gömbcsap csapágyháza; 19 rögzítőcsavar; 20 gumigömbcsésze; 21 a felső gömbcsapágy csapágya; 22 védőburkolat; 23 alsó gömbcsap; 24 tengelycsonk; 25 felső gömbcsap; 26

önbiztosító rögzítőanya; 27 alátét; 28 gömbcsésze; 29 a porvédőburkolat szorítólemeze; 30 gömbcsapágyház; 31 a gömbcsésze foglalata; 32 felső lengőkar; 33 a gömbcsukló zárócsavarja; 34 lengőkar-merevítő; 35 rugózásahatároló; 36 a gumipárnát támasztó tárcsa; 37 a lengéscsillapítót támasztó csésze; 38 gumipárna; 39 rögzítőanya; 40 támasztótárcsa; 41 szigetelőalátét; 42 rugótámasz; 43 lengőkartengely; 44 gumifém csukló; 45 beállítóalátétek; 46 köztartóalátét; 47 rögzítőtartó; 48 keresztartó; 49 belső persely; 50 külső persely; 51 gumipersely; 52 támasztóalátét; 53 rögzítőanya



**...MINDENÜTT
A CENTRUMBAN!**





a 2105-ös LADA

A VOLGAI AUTOGYAR néhány eddig ismert változtatás után (1500-as karosszériában 1300 köbc centiméteres motor, illetve az 1600-as felépítményben 1500-as erőforrás), most egy valóban új típust fejlesztett ki. Ez az új Lada a VAZ 2105 jelzést viseli és az eddigi 1300-as modellt hivatott felváltani.

A 2105-ös külsőleg ugyan alapvetően nem különbözik elődjétől, mégis modernebb vonalvezetésű kocsivá alakult át. A tervezők ezt a hatást szerencsés kézzel végzett apróbb módosításokkal érték el: szögletesebb orr- és hátsórész-kialakítás, vastag, gumibetétes biztonsági ütközők, új hűtőrács, nagyméretű szögletes fényszóró- és hátsó lámpablokk.

Emelik a külső hatást az új formájú keréktárcsák is. Szembetűnő az „elefántfül” és a díszlécek elhagyása, valamint a belülről állítható visszapillantó tükör, amely mattfekete, csakúgy mint az ablakkeret, az ablaktörlő kar és lapát, és a külső kilincsek. Ez utóbbiak érdekessége, hogy a zárait a kilincsektől elkülönítve helyezik el.

A jármű külméreteiben néhány centiméter eltéréssel megegyezik az 1200 és 1300-as típusokkal, a szögletesebb karosszéria nyújtott, könnyedébb külsőt kölcsönöz a kocsinak, bár az elődjénél 40 kg-mal súlyosabb „egyéniiség”.

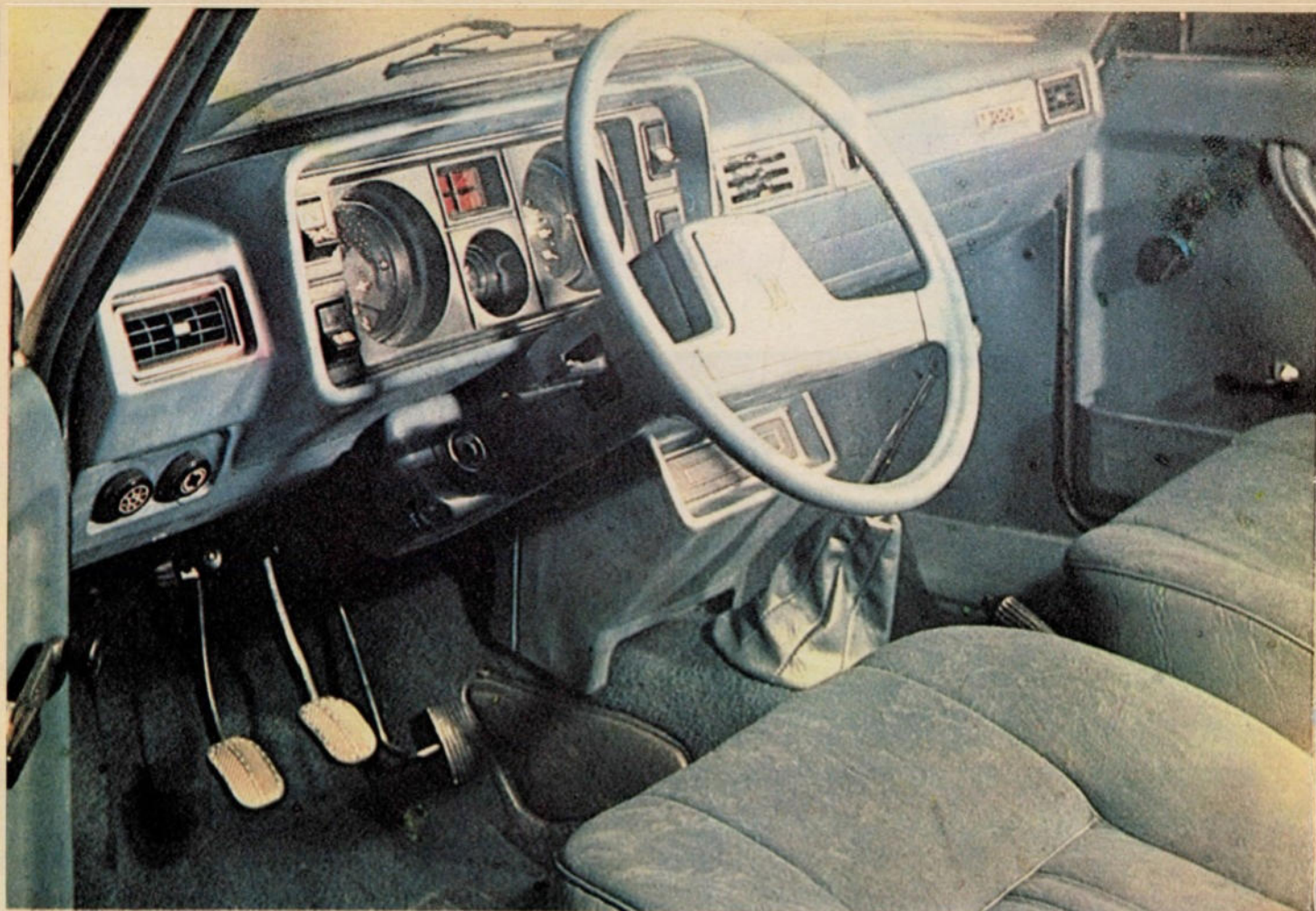
A felsorolt módosítások közül talán leglényegesebb a szögletes fényszóró-blokk, mely egyesíti magában az összes mellső fényjelző berendezést és halogénizzókat rejt. Ilyen formában ezt először alkalmazták szovjet személygépkocsin. A 2105-ösök egy részénél – ugyancsak eredeti újításként – elektromos működtetésű fényszórótörlőt alkalmaznak. A hátsó lámpablokk nyomtatott áramkörű, jól áttekinthető.

A külső hasonlatossággal ellentétben, elődjéhez képest teljesen új a 2105-ös belső „arculata”. Feltűnő az ajtók újszerű belső borítása: a könnyöktámasszal egybepréselt műanyag, amelynek színe megegyezik a belső kárpitozással. Az első ülések kagylósítottak, kényelmességüket és a biztonságot tovább növelik a kivehető és állítható, masszív fejtámaszok. Az új Ladák egy részét automata biztonsági övvel látják el. Balesetbiztonsági és esztétikai szempontból is kedvező az új formájú, párnázott kormánykerék.

Legszembetűnőbb talán az utastérben az előnyére megújított műszerfal: jól áttekinthető, könnyed vonalvezetésű, a műszereket tükrözésmentes üveg fedi. A

műszerek közül egyik a sebességmérőt, a kilométerszámlálót foglalja magába, a másik pedig a hűtővíz hőfokát, az üzemanyagszintet és olajnyomást regisztráló kombinált műszer. Ezekon kívül egy voltmérő és egy ellenőrző lámpablokk segíti a gépkocsi üzemének ellenőrzését. A lámpablokk négy szekcióból áll, ezekből egy tartalék (tetszés szerint beköthető), a többi pedig a hátsó ködlámpák bekapcsolását, a kézifék helyzetét, illetve a fékrásegítő hatékonyságát jelzi. Újdonság még a műszerfalon a vészvillogó külön kapcsológombja. (A 2105-ös típus műszereiről, a vezérmű meghajtásáról és a kocsin több nézetéről az AM Magazin idei nyári kiadványában már közöltünk rajzokat.)

Az „elefántfül” elhagyása a fűtő-szellőző rendszer módosítását tette szükségessé. A tökéletes légáramlást mind a hideg, mind a meleg levegő esetén egy csatorna biztosítja. A műszerfal feletti két rácsos nyílás a szélvédőre irányul, míg a másik két szabályozható nyílás a korábbi típusokkal ellentétben nem középen, hanem kétoldalt van elhelyezve. A fűtő-szellőző rendszer szabályozására szolgáló három kapcsolót a műszerfalon találjuk, csakúgy, mint a hátsó ablak fűtését (!) működtető gombot.



Természetesen nemcsak a karosszérián, hanem a jármű gépészeti egységeinél is tapasztalhatók előnyös változások. Mintegy harmadára csökkent a kormányzás-hoz szükséges erő kifejtés annak következtében, hogy a kormányműben a tűgörgős csapágyazást golyóscsapágy váltotta fel. Előnyére változott a fékrendszer is: vákuumos fékrásegítőt alkalmaztak, új típusú a hátsó fékek betétje és automatikus az utánállítás.

A motorháztető is több újdonságot rejt. Az összes relé és olvadó biztosíték egy közös blokkot képez, melyet átlátó műanyag fedél véd. Az ellenőrzést és cserét ez a megoldás lényegesen leegyszerűsíti, a tájékozódást pedig a fedélen feltüntetett szimbolikus jelek könnyítik. Feltűnő még a motorházban a mostaninál lényegesen nagyobb ablakmosótartály.

A VAZ 2105-ös motorja 1300 köbcentiméteres, és néhány paramétert leszámítva megfelel a Lada 1300-as motorjának. Újdonság a fogazott ékszíj alkalmazása, ezenkívül, egyéb apróbb változtatokat (például módosított, jobban szigetelő szelepházfedél, más elhelyezésű és más megoldású olajsűrű) leszámítva, a két motor között külső eltérés nem fedezhető fel.

A 2105-ös lényeges újdonsága az átalakított üzemanyag-ellátó rendszer. Az új típusú („Ozon”) karburátornál a második torok pillangószelepe pneumatikus

működtetésű, és az üresjárat takarékbereendezése a forgattyústengely fordulatszámának függvényében elektronikus szabályozású. A gyújtásrendszer újdonsága a vákuumkorrektoros gyújtáselosztó, és az új típusú generátor. Az új karburátor, a fogazott ékszíj és a hőszabályozós légszűrő alkalmazása jóval „csendesebbé” tette a motort, lényegesen csökkent a károsanyag-kibocsátás mértéke (CO-tartalom 4,5 százalékról 2 százalékra).

Menetdinamikai szempontból két előnyös módosítás: új típusú sebességváltó és radiál gumiabroncsok.

Az ismertett előnyös módosítások alapján végül is várható, hogy a VAZ 2105-ös, valamint annak tervezett kombi és luxus változatai tovább öregbítik a népszerű Ladák hírnevét.

A VAZ 2105-ös főbb műszaki adatai:

Férőhely	5
Terhelhetőség	400 kg
Önsúly	995 kg
Fő méretek:	
hossz	4130 mm
szélesség	1620 mm
magasság	1444 mm
Tengelytáv	2424 mm
Nyomtáv	
elől	1365 mm
hátsó	1321 mm

Legkisebb fordulási sugár (a mellső kerék nyomvonalának tengelyén mérve)

5,6 mm

Legnagyobb sebesség Gyorsulási idő 100 km/h-ig

145 km/h

17 sec

Belső zajszint

79 dB

Külső zajszint

80 dB

Üzemanyag-fogyasztás ENSZ EGB szerint:

90 km/h sebességnél	7,3 l/100 km
120 km/h sebességnél	10,2 l/100 km
városi forgalomban	10,2 l/100 km

Motor:

lökettérfogat	1294 cm ³
sűrítési viszony	8,5:1
névleges teljesítmény (5600 ford/min)	50,7 kW (69 LE)

Sebességváltó áttételek:

I. fokozat	3,667:1
II. fokozat	2,1:1
III. fokozat	1,361:1
IV. fokozat	1,0:1
hátramenet	3,526:1

Ezzel minden eddig ismert fontosabb tudnivalót leírtam, és remélem, hamarosan közelebből, a mi útjainkon is láthatjuk az új 2105-ös Lada típusokat.

HORÁNYI ERVIN



A 2105-ös alaptípussal párhuzamosan tervezték annak kombiváltozatát is, amelyet itt egy Lada-Niva terepjáró előtt látunk a Togliattiban készült felvételen

*a 2105-ös
TÍPUSOK*



ma





KEVESEBB BENZIN IS ELÉG, HA A MOTORBAN MIND ELÉG!

Korszerű, speciális műszereinkkel
optimalizáljuk üzemanyag-fogyasztását

- elektronikus fogyasztásmérés
- elektronikus motortesztelés és beállítás
- CO és HC (elégetlen üzemanyag) egyidejű mérése

Minden európai típus beállítását vállaljuk.

HUNGAROSZERVIZ

központi üzeme

Bp. XIV. Mexikói út 15–19.

Vevőszolgálat: 631–001
631–003

**Személygépkocsi-vonóhorog
gyártása, szerelése**

PÉCSETT

a Villamosipari és Gépjavító

Szövetkezet autósüzemében

Különbéle típusú személygépkocsi
vonóhorgainak gyártását szereléssel
együtt elvégezzük!

Részletes felvilágosítás: Pécs, Diósi
út 49. szám alatt az üzemvezetőség-
nél. Tel.: 14-496; 11-871.

Várjuk megkeresésüket, megrende-
lésüket!



KERAVILL X KERAVILL X
AUTÓSBOLTOK

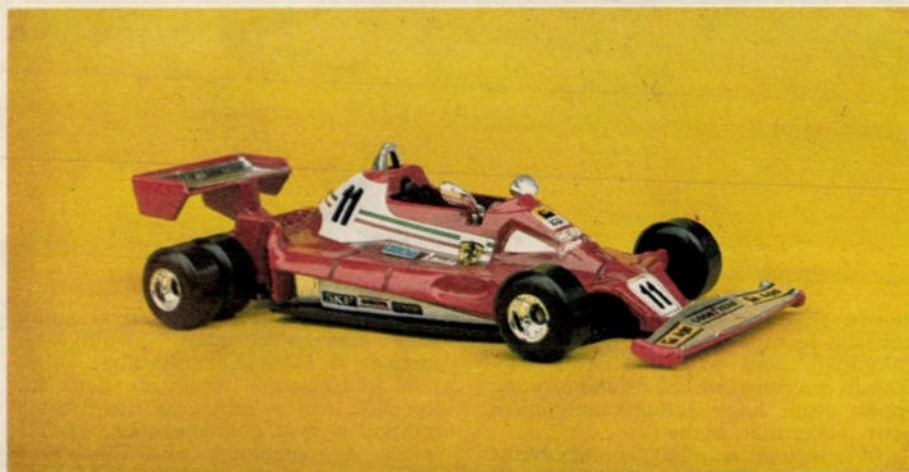
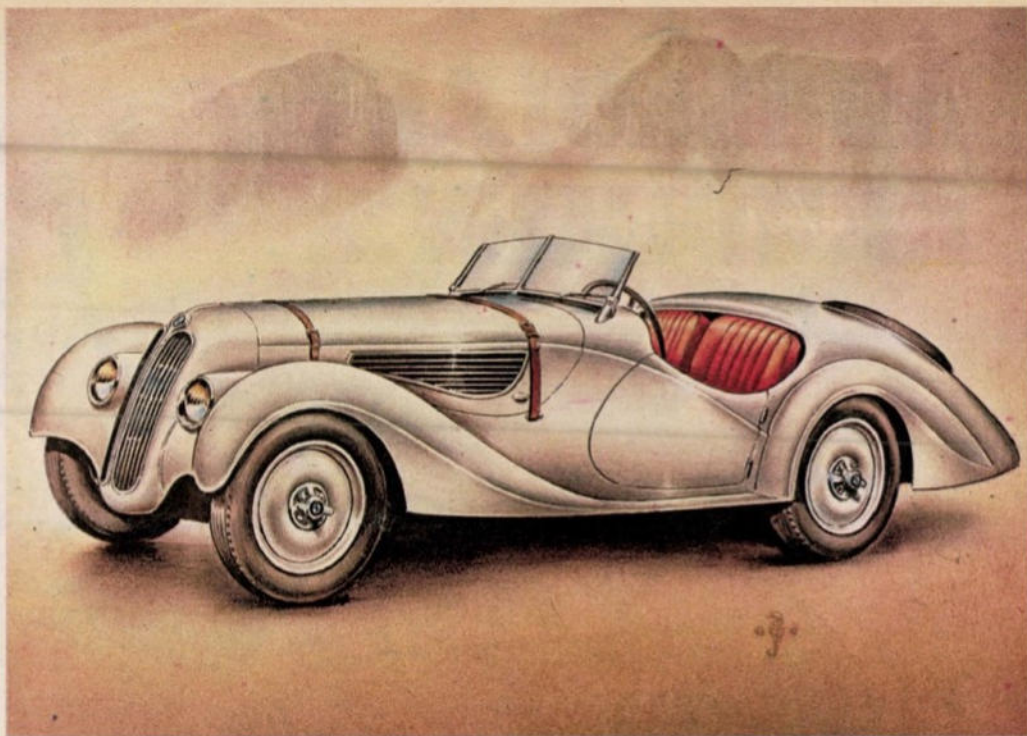
- Trabant-bolt**
Bp. XI. Bartók Béla út 41.
666-727
Bp. XXI. Rákóczi út 91.
147-461
- Wartburg-bolt**
Bp. V. Dimitrov tér 5.
182-106
182-143
- Polski-Flat-bolt**
Bp. XIII. Tahi u. 74.
408-544
- Skoda-bolt**
Bp. XI. Schönherz Z.u. 31.
451-618
- Zsiguli-bolt**
Bp. XX. Mészáros út 1.
Csepeli átjárónál
- autófelszerelési
szaküzlet**
Bp. VI. Lenin krt. 99.
122-853

RÉGI AUTÓ

– egy ismert, híres konstrukció, amely hűen tükrözi azt a képet, amelyet annak idején az igazi sportkocsiról elképzelték a korabeli autósok. A fehér szín a piros ülésekkel, no meg a bőrszíjas motorház is jellemzője az 1937-es évben forgalomba került

BMW 328-as

hathengeres, 1771 cm³-es típusnak, amely 80 lóerő kifejtésére, illetve 145 km/h végsebesség elérésére volt képes, így ezzel a kétliteres kategória élmezőnyébe jutott



MODELL

Legutóbb is egy hatkerekű Forma-1-es versenygép kapott helyet sorozatunkban és most ugyancsak hat keréken futott kocsit, az 1:43 léptékű, olasz POLITOYS gyártmányú kicsinyített mását idézzük itt fel. Ennél ugyan más az elrendezés, hiszen nem három tengelyről, hanem hát-só ikerbroncokról van szó.

Ilyen konstrukcióval kísérleteztek az 1977-es évad vége felé Ferrariék, de a biztató tréningeredményeket nem követték a várható sikerek, mert végül is egyetlen versenyen sem indították a kocsit.

BÉLYEG ÉS KERÉK

Kenya. Anglia egykori afrikai gyarmatterülete – ma önálló állam –, 1964-től köztársaság. Autóközlekedés-témájú postabélyegeiből már néhányat bemutattunk rovatunkban. Jelenleg a legújabb közlekedési motívumú bélyegsorát ismertetjük, amelyet az ország fővárosában, Nairobiban megrendezett IV. Afrikai Ütügyi Konferencia alkalmából bocsátott forgalomba 1980. január 10-én (Michel Rundschau 3/80; 156–159. sz. alatt).

A sorozat 50 ct-es címletén a kongresszus témájára utaló jelképet, útrajzokat láthatunk a földgömbbel – Afrika térképével – és a kongresszus emblémájával. Az 1 shilling névértékű bélyeg képen új főútvonalának súlyellenőrző állomását látjuk, egy, a hídmérlegén álló kamionnal. A 3 sh névértékű bélyegen nagyon szép vonalú új közúti hidját, a Nyali-hidat látjuk – Mombasánál. A sorozat záróértékének rajza Kenya nemzetközi, Jomo Kenyatta repülőtérét ábrázolja az itt elvezető új és korszerű főútvonallal.

Dr. Jasinszky István



AZ ISKOLAÉV KEZDETÉN...



Még az eminens diákok is egy kicsit szomorkodva konstatálják: ismét ősz van, újra elkezdődött egy tanév.

Még frissek — hiszen oly közeliek — a nyári vakáció élményei. Sok kisgyermek vidéken töltötte a nyarat, talán egy kicsit szokatlan is, furcsa is nekik ismét a városi forgalom. Vanak akik új iskolában folytatják tanulmányukat, új útvonalon, új közlekedési eszközökön érhetik el iskolájukat. Az országban több ezer diák kerékpáron, vagy éppen szüleik autóján teszi meg a számukra idegen, vagy éppen a már ismert útvonalat.

A statisztikák szerint évek óta emelkedik a gyermekbalesetek száma. Ugyanakkor a gyermek passzív résztvevője a balesetnek, mivel az esetek többségében éppen az ő sérelmére követnek el közlekedési szabálysértést, illetve helytelen magatartásával nem ő okozza azt. Legtöbbször a felnőtt járművezetők vétkes mulasztása okoz gyermekbalesetet, tragédiát. Gyakran ezek a felnőttek maguk a szülők, akik megfelelnek arról, hogy a hátsó ülésen ott ül gyermekük.

Ezért szólunk most a tisztelt autós szülőkhöz is az iskolaév kezdetén. Talán mondanunk sem kell, hogy a biztonságos közlekedés egyik alapszabálya, hogy sohasem szabad sietnünk. Ha

időben elindulunk lakásunkról, akkor kevésbé leszünk türelmetlenek a forgalomban, nem rettegünk attól hogy elkésik gyermekünk az iskolából, vagy éppen attól, hogy a munkahelyünkre nem érkezünk időben.

Ha az iskolát a „régit”, a megszokott útvonalon közelítjük meg, győződjünk meg arról, hogy az elmúlt három hónapban nem változott-e a forgalmi rend. Gyakran éri meglepetés az embert, így az első napokban különösen óvatosan kell közlekednünk.

A kísérletezés napjait éljük át azok a szülők, akik keresik a legrövidebb és leggyorsabb útvonalat, mely az új iskolához, és utána a munkahelyre vezet.

Biztosan nem feledkeztek meg arról sem a kedves autós szülők, hogy az iskolás korú gyermekeknek biztonságosabb a hátsó ülésen utazniuk. A nagyobbacska, felsőtagozatos fiúk már szívesebben ülnek az első ülésen, ahol „elleshetik” az autóvezetés csínját-bínját. Kérjük, ne feledkezzenek meg a helyesen beállított biztonsági öv használatáról! Ha már autóval viszik gyermekünket, arra is gondoljunk, hogy olyan helyen álljunk meg az iskola közelében, ahol a gyerek a legbiztonságosabban — a járda felőli oldalon — szállhat ki.

A legtöbbször azonban gyalogosan vagy tömegközlekedési járműveken mennek a diákok az iskolába. Talán már unalmasnak tűnik, de nem árt ilyenkor még a kamaszok figyelmét is felhívni a gyalogosközlekedés szabályaira. A kisebbekkel újra „bejárhatjuk” az útvonalat, és ekkor felhívhatjuk a figyelmüket a veszélyes helyekre. Gondoljuk meg, hogy mikor engedjük el az elsőosztályos kisgyermekünk kezét, hiszen ezután is felelősek vagyunk érte. A baleseti statisztika is bizonyítja, hogy októberben — amikor rendszerint megszűnik a szülői kísérlet — több kisdíák lesz közlekedési baleset áldozata.

A reggeli csúcsforgalomban zibongó gyermekek lepik el az iskolák környékét. Az út szélén álló kistárcás úttörő közlekedési rendőrök segítik át tanuló társaikat a kijelölt gyalogosátkelőhelyen. Vegyük olyan komolyan a jelzéseiket, mint ahogy ők megbízatásukat végzik. Ott, ahol „gyermekek” jelzőtáblát láttunk, fokozottan óvatos körültekintő vezetés, s lassúbb tempó indokolt. Így nagymértékben hozzájárulunk a gyermekbalesetek megelőzéséhez. Gondoljunk arra, hogy a mi gyermekünk is ott van a járdán játszódozók között...

RÓZSA TAMÁS

Parkolási anomáliák

Évekkel ezelőtt valaki visszakapta a hivatalos útvonalról készített elszámolását, a taxiszámlára tűzött céduával: „Kérem a hátoldalon feltüntetni, milyen célra vette igénybe a taxit!” Másnap újra beadta az elszámolását, a hátoldalán a közlésével: „A taxit közlekedés céljára vettem igénybe.” Így már elfogadták.

Meglepő? Mulatságos? Gyakran eszembe jut a régi történet, mert gyakran kellene fölismerni: az autót általában és a legtöbbször közlekedés céljára veszik igénybe. Lehet, akad, aki csupán csak státuszszimbólumnak tartja, vagy dísz tárgyképpen, esetleg afféle házibálványnak. De ők vannak kevesebben. S nem szabad miattuk megítélni azokat, akik az autót közlekedni akarnak, munkába, színházba, vásárolni, kirándulni, látogatóba menni, országot-világot járni.

Néha jó volna megfordítani a divatos jelszót: $P + R$ — azaz parkolj s aztán közlekedj; néha meg kellene fordítani: $R + P$ — azaz közlekedhessen az autós, és aztán parkolhasson is valahol. De hol?

Például bölcs ötlet volt a „rakodó-parkolók” létesítése, de ideje talán megvizsgálni, a megfelelő helyen vannak-e mindenütt? Bizonyára mindenki tud példákat idézni. Aki az *Autó-Motor* szerkesztőségének környékén jár, tapasztalhatja, hogy a Dohány utcában a Körút előtti szakaszon par-

ról pedig önkényesen, ládákkal foglalt szakaszok. (E sorok írója sosem mer ilyen helyre állni. Ha „véletlenül” ráesik a kocsi egy láda, ki vállalja ezért a felelősséget?)

Vagy mérlegelni kellene, hogy itt, és sok helyütt másutt csakugyan jó helyen jelölték-e ki a rakodó-parkolókat, s ha nem, hát áthelyezni, vagy, ha igen, érvényt szerezni a szabálynak. Az önkényes helyfoglalást nem



önkényesen kell megakadályozni: ez hatósági feladat volna. Persze, illetékesek talán azzal válaszolnak erre, hogy a rakodó-parkolóban (ahol tehát másoknak várakozni tilos) ott állnak a személyautók. Igaz: hiba. Csakhogy: mára már aligha deríthető ki, mi volt előbb, az-e, hogy autósok foglalták el önkényesen a rakodóhelyeket, vagy az, hogy a rakodóautók álltak el a szabad helyeket — talán alig egy-két lépésnyire a számukra fenntartott helyektől. (Mellesleg: rövidebb időre kellene korlátozni a rakodó-parkolást a legtöbb helyen. Hiszen az is „szabálytalan” odaállásra készítet másokat, ha üres a fenntartott hely.)

Ami a Kertész utcát illeti, még valamin érdemes elgondolkozni. Itt a taxi Cyklop-garázsa, amelyet már nyilván rég kinőtt a vállalat. Kevésbé forgalmas helyen kellene létesíteni egy új taxigarázst, itt meg parkológarázs nyílhatna. S akkor nemcsak ennyivel szaporodna a belső város parkolólehetőségeinek száma. Tessék egyszer megszámolni, hogy ezen a környéken hány taxi áll, ácsorog órák-hosszat, talán váltásra várva. Azt azonban nem lehet megszámolni, hány taxis saját kocsija vár itt naphosszat, amíg a gazdi dolgozik.

Ezen a környéken maradván, az is feltűnhet: a Hungária kávéház oida-

lánál újabban ott a megállni tilos tábla. Nemrégiben átmenetileg idehelyezték a troliallomást, amíg a Dohány utca más részét fölásták. (Azon is töprengeni kellene, hogy miért zárták le az építkezési szakaszt két-három héttel a munka kezdete előtt. Nem önkény-e, hogy oktanul akadályozta valaki itt a parkolást és ezáltal a közlekedést is?) A munka véget ért, a tilalmi tábla ott maradt a Hungária mellett. Pedig aligha van itt értelme. A Dohány utcai sáv az út közepére vezet, a körútról bekanyarodó járművek ugyancsak szélesebb ívből jönnek, s az út közepén haladnak tovább. A parkolósáv kihasználatlan — vagyis mégsem az, mert itt bizony mindig állnak a tilosban autók. Nem ezeket kellene büntetni. Az oktanul táblát leszedni.

Kanyarodjunk be az Osvát utcába. Jobbfelől menve itt is főlvtábla állnak engedélyező és tilalmi táblák (s ott is félkerékkel a járdára kell állni, ahol ez a kerék sérelme nélkül aligha lehetséges), balfelől menve pedig érdekes szabadtéri múzeumra talál a járművezető és a járókelő egyaránt. Évek óta itt áll, olykor errébb, olykor arrébb egy óriási fa kábeldob. Meny nyien szóvatették már! Kíé? Senkié? Szabad ott „parkolnia” évek óta, s magában rejteni a veszélyt, hogy egyszer valaki mekigurítja egy autónak? Fizet-e a biztosító akkor?

S végül még egy javaslat. A színházak körül is sok a várakozást tiltó tábla, márpedig elképzelhető, hogy sokan szívesen mennek kocsin színházba. A tilalmi táblák jó részén az időkorlátozás vége 19 óra. Vagyis épp az előadás kezdete. Amúgy is kétkedni lehet azon, kell-e mindenütt egész napon át tiltani a várakozást, de a színház közelében kivált fölvetődik a kérdés: ha legalább egy órával az előadás kezdete előtt feloldanák a tilalmat, nem könnyítenék-e meg a színházszereplő autósok parkolását — vagy a lelkiismeretét, hogy nem kell még kis időre sem tilosban állniuk?

Segíteni kell bizony egymásnak: a szabályokat kölcsönösen betartani. Kölcsönösen, vagyis azok, akik egy-egy táblát elültetnek, időről időre vizsgálják meg, ott-e a helye, kell-e ott, kell-e az a korlátozás, ami rajta áll. Be kellene tartani minden szabályt (s voltaképp az a jó szabály, amelyet önként betart az ember, mert egyetért vele, mert logikus), azt is, hogy az autó közlekedési eszköz, az autós is ember, s néha úgy sorolni a betűket a jelszóban, hogy közlekedni és aztán parkolni is lehessen.

ZAY LÁSZLÓ



koló, 15 méternyi várakozási tilalom, újabb parkoló, majd megállási tilalom váltakozik. Nem volna okosabb az Akácfa utcától kezdve engedélyezni a parkolást, aztán következzen a rakodóhely, s végül a tilalmi zóna? Aki pedig a Kertész utcában jár, feltűnhet neki, hogy a szabad parkolási lehetőségek és a tilalmak sűrűn váltakoznak. Itt ennyi méter, ott annyi. Jó ez? Feltétlenül szükséges ez? S az utca végső szakaszán, a Dohány utca előtt, balkezről rakodó-parkoló, jobb-

AUTÓSOK FIGYELEM!

Várjuk Önöket szaküzleteinkben!

Abronsok és tömlők
Budapest VI., Nagymező u. 25.
Telefon 118-095

Ékszíjak és abroncsok,
autóüléshuzatok, párnák,
autószőnyegek.
Budapest VI., Nagymező u. 21.
Telefon 318-172

Ékszíjak
Budapest VIII., Baross u. 41.
Telefon: 337-305

Autóüléshuzatok, fejtámlák,
gumiszőnyegek, campingcikkek.
Budapest VIII., József krt. 33.
Telefon: 341-329

Műszaki gumiárak, ékszíjak
és hajtószíjak, munkavédelmi
cikkek, csiszolóárak.
Budapest VI., Desseffy u. 18-20.
Telefon: 126-005

Autóabroncsok, ékszíjak,
autós és garázsipari szerszámok,
autóápolási és felszerelési cikkek
Budapest V.,
Rosenberg-házaspár u. 10.
Telefon: 318-327



A Dunamenti Takarító Főágazat

vállalja
garázsok, intézmények, hivatalok
bármilyen jellegű takarítását, így pl.
napi karbantartó takarítást,
üvegfelületek tisztítását stb.

Címünk: Budapest, Szamuely u. 58. 1093
Telefon: 170-408, 181-807

Munkatársat keresünk! SZAKOKTATÁSI ELŐADÓI munkakörbe

érettségivel és gépipari
szakmunkás-bizonyítvánnyal
rendelkezők jelentkezését várjuk

Érdeklődni lehet:
AFIT I. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT
Budapest XIII., Váci út 45.
Telefon: 295-293



A tárgyaló- teremből

Egy fiatal ember ismeretlen mennyiségű és töménységű szeszes ital elfogyasztása után a késő esti órákban édesapja megfelelő műszaki állapotban levő személyautójával a forgalomba indult, hogy szabálytalanul bénfuvarozást végezzen.

Amikor az egyik dunai híd budai hídfőjénél túl a belső forgalmi sávban haladt, a külső sávban egy külföldi autóbusz állt.

Az időjárás borult volt, a közvilágítás kielégítő, a látási és útviszonyok kifogástalanok.

Az autóbusz vezetője a megállást megelőzően bizonytalanokodva haladt. Ezt látva, az utána jövő taxi vezetője az autóbusz elé kanyarodott, az autóbusz vezetőjét megállásra intette, majd gyalogosan visszament a megállt autóbusz vezetőfülkéjéhez és kinyitotta annak ajtaját, hogy útba igazítsa a nyilván tájékozatlan külföldi kollégát.

A járdával párhuzamosan megállt autóbusz vezetője a segítségére jött taxissal igyekezett szót érteni: bal kezét az ajtó belső fogantyúján tartotta, s ülő helyzetben kissé balra dőlve az ajtónál álló kollégájához fordult. Az, lazán behajlított könyökkel, ugyancsak bal kézzel fogta az ajtó külső kilincsét, igyekezett minél közelebb kerülni a buszvezetőhöz, s így testét a kb. 56 cm-nyire kinyitott ajtó félig takarta.

Ebben a helyzetben az álló autóbusz, a kinyitott ajtó és a taxisofőr is a külső forgalmi sávban volt, bár kö-

zel a két sávot elválasztó terelővonalhoz.

A vádlott tompított fényszóróval, legalább 40 km-es tempóban közlekedett az álló, nyitott ajtajú autóbusz felé, amelyet az ajtó mellett tartózkodó taxissal együtt kifogástalanul lehetett látni. Semmi külső körülmény nem zavarta, korlátozta abban, hogy 161 cm szélességű kocsijával a 3,2 méter széles belső sávban zavartalanul haladjon. A helyszínt megközelítve azonban mindkét sávot használta, olyanformán, hogy a kocsí jobb széle a terelővonalon túl a külső sávba ért.

Ennek következtében a személyautó jobb első sarka nekiment a taxisofőrnek, testét hozzászorította az autóbusz nyitott ajtajához, amelynek eltört a teljes nyitást gátló ütközőszerkezete; az ajtó kifordult, s a szerencsétlen ember a személykocsi jobb oldala és a kinyúlt autóbuszajtó között végigsodródva eredeti helyétől mintegy 4,5 méternyire az úttestre zuhant. Olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy az ezekhez társult heveny vérzés folytán rövidesen a helyszínen elhunyt.

Az autóbuszvezető kiesett az ülésből, de csak jelentéktelen sérülést szenvedett.

A vádlott tudomást szerzett ugyan az elütésről, de megállás nélkül folytatta útját anélkül, hogy segítséget nyújtott volna, tájékozódott volna a baleset következménye felől. Először

áttért a külső forgalmi sávba, majd tilos jelzést kapva felhajtott a jobb oldali járdára, jobbra kanyarodott a kereszteződésben, s egy forgalommentes ingatlan előtt megállt. Itt kitépte kocsija műszerfalából a vezetőkeket, a rövidrezárás látszatát, s így a kocsí indítókulcs nélküli, tehát jogosulatlan használatának benyomását akarván kelteni, majd a jármű jobb oldaláról az elütéskor letört tartozékokat (antenna, szellőzőablak-kilincs) az utasterbe dobva, a járművet elhagyta, gyalogosan eltávozott, majd taxival hazament, és lefeküdt.

A lakásán megjelent rendőrök előtt azt állította, hogy a baleset idején otthon volt, s ha a kocsí nincsen szokott parkolóhelyén, akkor azt ellopták.

A két és fél órával a baleset után vett vérmintából a vérvizsgálat 0,48 ezrelék véralkoholszintet mutatott ki.

A vádlott a balesetben nem érezte magát bűnösnek, a segítségnyújtás elmulasztásában igen.

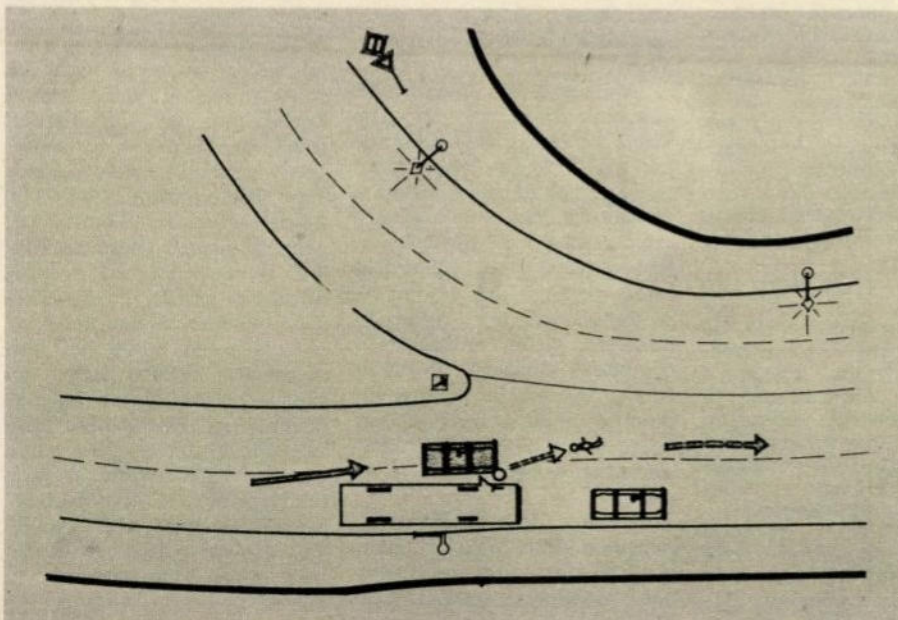
A bíróság a vádlott mindkét bűncselekményben való bűnösségét a bizonyítás során felvett, hített érdemi, egymást kiegészítő bizonyítékokra (a helyszínről készült fényképek, helyszínrajz, a bíróság által végzett bizonyítási kísérlet, műszaki és orvosszakértői vélemények és tanúvallomások) alapította. Eszerint a vádlott által vezetett kocsí jobb oldalán levő rongálódások és porletörések, az áldozat ruházatán talált, ennek a kocsinak a festékanyagából származó felkenődések, valamint a szerencsétlen ember sérüléseinek jellege — mind egyértelműen azt bizonyította, hogy a balesetet a vádlott okozta.

A vezetés előtt szeszes ital fogyasztott vádlott szabálytalanul a sávok közötti terelővonalon közlekedett, s a helyszínhez közeledve figyelmenlenségéből, esetleg ittasságára is visszavezethetően, nem szerzett kellő időben tudomást a haladása útjában levő és időben észlelhető akadályról, személyről, s ezért a veszély elhárítása, a kellő oldaltávolság tartása érdekében sem cselekedett. Mindezt fokozta azzal, hogy a baleset helyszínét segítségnyújtás nélkül elhagyta.

Hogy a vádlott a cselekmény elkövetésekor alkoholos állapotban volt-e, azt nem lehetett bizonyítani. Amikor a helyszínről eltávozott, az áldozat — az orvosszakértő véleménye szerint — még élt, a segítségnyújtási kötelezettség tehát fennállt.

A bíróság a vádlottat halálos közúti baleset gondatlan okozásának vétségéért és segítségnyújtás elmulasztásának a veszélyhelyzetet előidéző által elkövetett bűntettéért 3 évi szabadságvesztésre ítélte és 6 évre eltiltotta a járművezetéstől.

DR. IMRE IVÁN



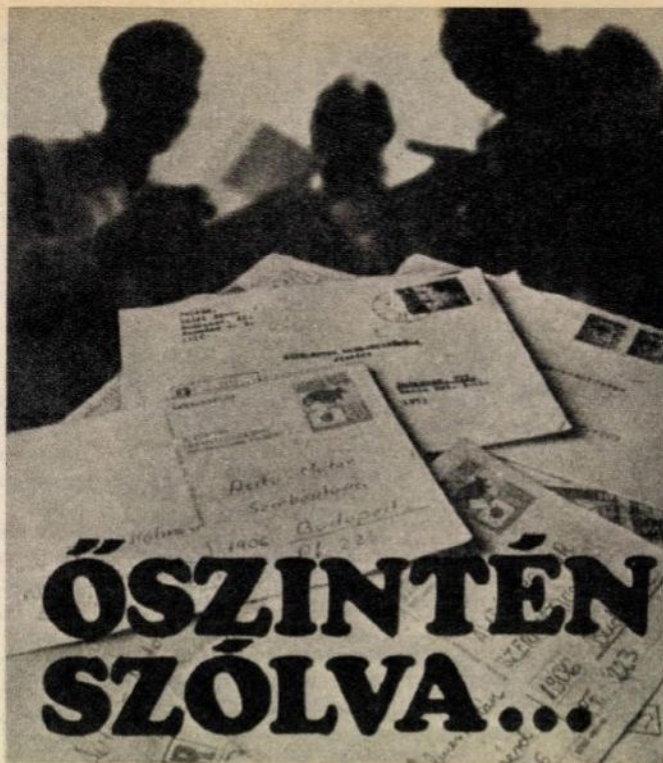
Ezúttal két olyan olvasólevelet közlünk rovatunkban, amely — e sorok írójával együtt — minden tisztességes autóst arcpirulásra készítet. Sokat írtak már a kivagyiságból fakadó mánkaharcról, az „úrvezetőkről”, akik nem képesek elviselni, hogy egy, az övékétől olcsóbb autó például megelőzze őket. Kuti Csaba (Siófok, Tanácsház u. 4.) ilyen esetről tudósít bennünket levelében.

„Nem tudom, uram, emlékezik-e még arra a »kedves« jelenetre, amelyben f. évi július 26-án, du. 2 óra körül az M7-es autópálya Székesfehérvár—Siófok közötti szakaszán (a tihanyi leágazó előtt) részesített bennünket. Ön 1600-as krémsárga Lada személygépkocsijával kb. 80 kilométeres sebességgel haladt, kímélve új, gyönyörű, valószínűleg még bejáratás alatt álló kocsiját. Én, Trabantommal elkövettem azt az arcátlanságot, hogy bátorkodtam Önt megelőzni. Miután visszatértem a külső sávba, visszapillantó tükrömben észleltem, hogy azonnal gépkocsim előzésébe kezdett. Mikor mellénk ért, jobb kezével több ízben összefogta mindkét orrlükát és e műveletek közben — méla undorral — legyező mozdulatokat tett felénk.

Miután az előzést befejezte, a külső sávba elénk visszatérve, sebességét újra 80-ra csökkentette. Mivel ezt a sebességet már korábban is keveselltem, tekintettel arra, hogy »egyébként« a forgalmi viszonyok, továbbá az út- és látási viszonyok ideálisak voltak, újra előzéssel kívántam korábbi sebességemet megtartani. Ön — irányjelzés nélkül — már az előzésben levő autónk elé vágott, megakadályozva az előzést. Meg szeretném itt jegyezni, hogy ezzel a közlekedés többi résztvevőjét szerencsére nem veszélyeztette, mert előttünk és mögöttünk kb. 500 méteres távolságon belül más jármű ebben az időszakban nem tartózkodott.

Miután visszatértem a külső sávba, Ön kissé tovább lassítva, a belső sávban maradván, újra megismételte produkcióját. Ez az előadás már olyan tökéletes volt, hogy, ha eddig kéteyleim lettek volna, be kellett látnom: Ön egyszerűen bűdösnek találja a Trabantot. Épületes jelenete serdülő gyermekeimnek életre szóló élményt jelentett. Tanulhattak belőle!

Rendszámát, ezek után természetesen hátulról írta le feleségem. Engedje meg, hogy ezúton kérjek bocsánat-



ŐSZINTÉN SZÓLVÁ...

Arcpirító

tot azért, hogy egészségi állapotát veszélyeztettem, nyugalmát, tempóját megzavartam. Mélységesen sajnálom és iszonyattal gondolok arra, hogy Ön ebben az országban, ahol oly sok, az én gépkocsimhoz hasonló »szagos« gépjármű közlekedik, milyen bosszantó körülmények között kényszerül a járműforgalomban résztvenni. És a jövő sem valami biztató: sok tízezren várnak a »bűdöskérek«, lapos pénztárcájú, arcátlan emberek, akik nem átnak tekintettel lenni Önre, és »Trabant-allergiájára«.

Remélem, hogy jelen levelemmel sikerül teljes bosszánatát elnyerem. De ha nem és Ön ragaszkodik hozzá, hogy a többi trabantos társammal elkerülhesse a hasonló kellemetlenségeket, készséggel nyilvánosságra hozom gépkocsija rendszámát a trabantosok további miheztartása érdekében.”

Arcpirító? Nem, ez több annál... A magam részéről mégis csak sajnálni tudom az 1600-as Lada vezetőjét. Beteg, vagy legalábbis beteges

emberke lehet... Vigyáznia kellene magára. Mielőtt a rendőrök, vagy a mentők vigyáznak rá. Erről ennyit...

És itt egy másik levél, amelyet *Buzás Endre* (1146 Budapest, Thököly út 86) személyesen hozott be szerkesztőségünkbe. Ez áll leveleiben:

„Amikor a baj megtörtént, bosszankodtam. Hogyne bosszankodtam volna, amikor százhuszas Skodából egyszer csak hátul kihullott a levegőszűrőház végét lezáró szívócsőtakaró. Alig 500 métert tettem meg augusztus 8-án, reggel 9 óra tájban az Autóklub műszaki állomása elhagyása után, amikor csőrömpölve kiesett. Nyilván rosszul szorította le az egyik bajonettzárját a 8-as álláson dolgozó bajszos — egyébként rokonszenves és hozzáértő — szerelő.

A kékre festett alkatrész csőrömpölését először nem tudtam mire vélni, csak egy-két másodperc múltán láttam, a belső tükrömből ország-

úti vonaglását. A bajszos szerelő rögtön veszített rokonszenvéből, miközben a belső sávból a járdához kormányozva megálltam, úgy 50 méterre önállósult szívócsőtakarómtól.

Futni kezdtem visszafelé, amikor egy piros Lada állt meg az alkatrész előtt. Vezetője kiszállt, és felvette. Kiabálva, integetve indultam feléje, ám ő beszállt autójába, és gázt adott. A járda szélén integetve vártam a piros Ladát. Bizonyos voltam abban, hogy majd lassít, és odanyújtja tulajdonomat, a számára teljesen értéktelen valamit. De nem lassított... Elsőpört előttem a felüljáró felé...

A döbbenettől még ma sem ocsúdtam fel. Hát ilyen is létezhet?!

Mert, ha nem akart keresztülmenni rajta, rendes dolog tőle. De hogy elvitte, már kevésbé azt. Lehetséges lenne, hogy esetleg nem is vette észre, hogy kiabálók, integetek neki? Akkor miért nem tette azt, amit minden tisztességes autós tett volna a helyében: a talált alkatrészt biztonságba helyezi, leteszi a járdára, vagy inkább az úttest két oldalát elválasztó középső felezővonalra, hogy a kárvalott megtalálja, ha keresi.

De elvinni! Vajon mire jó az a piros Lada vezetőjének. Megkeresni sajnos nem tudom őt, mert a látványtól megkövülten álltam és mire felocsúdtam, már messze járt tőlem, így a rendszámát sem tudtam felírni.

Ma, amikor ezeket a sorokat írom, már túl vagyok több mint fél tucat roncskocsibontó, és alkatrészbolt meglátogatásán — természetesen eredménytelenül. Ezt a szívócsőtakarót én az életben nem tudom megvenni. Kérem, segítsen rajtam aki tud! Aki felvette azt, még visszahadhatja, akinek van ilyen, szívesen megveszem tőle.”

Egyszerűen lehetetlen magyarázatot találni arra: mi szükségére lehet vajon egy ladásnak egy Skoda-alkatrészre. Figyelmetlenség lenne csupán vajon? Vagy arcpirítóan szándékos otromba tett? Reménykedjünk levélírónkkal együtt: hátha nem. De szép lenne hinni ebben!

Közlekedési Rendőrség Héberlap



Minden eddiginél korszerűbben felszerelt motorokat használ a lengyel rendőrség a közúti forgalomellenőrzésre. Az URH adóvevővel, hangszóróval és még néhány más „specialitással” is kiegészített járművekből minden bizonnyal nagyon sok van, mert perceként ott teremnek, ahol rendőri intézkedés szükséges. A közlekedési fegyelem szilárdítását szolgálja feltehetően az a tény is, hogy az országúti és a városi forgalomban szinte mindenütt, igen gyakran számolni kell a megjelenésükkel.

Jó ütemben haladnak az útépitők a 25. sz. útvonal korszerűsítésével Eger és Kerecsend között. Az útkanyarulatokban bővelkedő szakasz eddig is nagy gondot okozott az autósoknak, mert két kocsi találkozásakor bizony alig maradt hely az előzésre, vagy a kitérésre. Most, az építkezés ideje alatt éppen ezért kell ezekre a manőverekre jobban ügyelni – bár a 40 km sebességkorlátozás egyértelműen erre int –, mert a 25. sz. út hosszú szakaszán dolgoznak az építők. A szélesítést Eger felől és Kerecsend felől is folyamatosan végzik. Az útvonal javításra, illetve szélesítésre kijelölt részét oszlopokkal, a kanyarok egy részét zászlókkal is jelölik. Mindettől függetlenül nagyobb óvatosságot és figyelmet kérnek az erre közlekedő gépkocsivezetőktől. Az útszélesítés befejezése után biztonságosabban lehet majd közlekedni ezen a kanyarokkal tűzdelt útvonalon is.

A MÉH Vállalatok

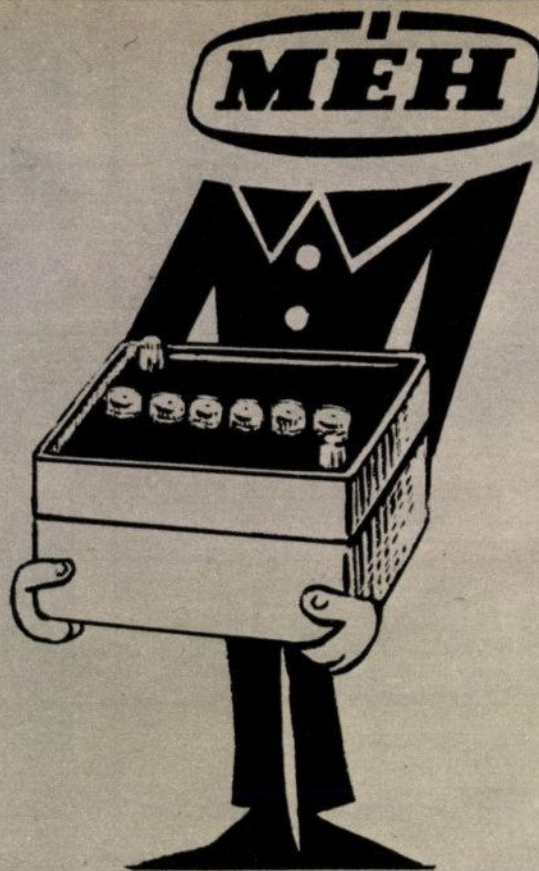
kijelölt budapesti és vidéki átvevőhelyein
és telepein az elhasznált,
felújíthatatlan ólomakkumulátort
minden mennyiségben megvásárolják.

**Átvételi ár:
kilogrammonként 5,50 Ft**

Az ár a nettó súly (akkumulátor ólomtartalma)
után fizethető, ezért a ládás vagy dobozos
akkumulátor bruttó súlyából 40%⁰/₀ levonásra kerül.

Tájékoztatóst adnak

a vidéki MÉH vállalatok központjai, telepei,
Budapesten a VEVŐSZOLGÁLAT:
422-728 telefonszámon.



Az **Armafilt** Ipari Szövetkezet
levegő- és olajsűrőket, tömitéseket gyárt.
Keresse Ön is termékeinket!



Tulajdonos — vagy üzembentartó

MÓDOSULÁSOK A KÖZÜTI KÖZLEKEDÉSI IGAZGATÁS SZABÁLYAIBAN

A rendőrségnek a közúti közlekedésben kifejtett igazgatási tevékenységét (vagyis a vezetői engedélyeknek, valamint a gépjárművek hatósági engedélyének, jelzésének kiadását és visszavonását) az 1/1976. (I. 10.) BM-rendelet szabályozta. Ezt most néhány pontban módosította a 2/1980. (VII. 31.) BM-rendelet. Ismertetjük az érdekesebb változásokat:

Az eljárásra ezentúl nemcsak az a rendőrhatóság illetékes, amelynek területén az ügyfél állandó lakóhelye van, hanem az is, ahol az ügyfél „ideiglenes bejelentésének tartama a három hónapot meghaladja”.

Az A, B, C, D, E, F, jelzésűeken kívül két új járműkategóriát vezettek be: „I” járműkategória: olyan jármű, amely az úttestbe épített, vasúti pályaként meg nem jelölt sínpályán való közlekedésre szolgál; — „II” járműkategória: elektromos felsővezetékhez kötött gépkocsi. Villamost, illetve trolibuszt tehát ezentúl csak ezekre a kategóriákra érvényesített járművezetői igazolvánnyal szabad vezetni.

Lassú járműre vezetői igazolvány nem 14, hanem csak 16 éves koron túl adható, és az illetőnek nem csupán közlekedésrendészeti, hanem „lassújármű-vezetői” vizsgán kell megfelelnie.

Az eseteket, amelyek valakit a jogosítvány megszerzésére közbiztonsági szempontból alkalmatlannak minősítenek, egyeztettek az új Btk. előírásaival. Kiegészítették néhány új indokkal (pl. ittas járművezetés, a járművezetés tiltott átengedése, közfeladatot ellátó személy elleni erőszak, hivatalos személy támogatója elleni erőszak stb.). Ez az alkalmatlanság kiterjed arra, aki ellen „más olyan büncselekmény miatt folyik büntető-eljárás, amelynek elkövetéséhez járművet használtak” — és arra is, „akinek vezetői engedélyét a rendőrhatóság visszavonta, a visszavonás időtartamáig”.

A tanulóvezetői engedély ezentúl nem a kiállítás napjától számított 3 hónapig, hanem hat hónapig érvényes, s ez hosszabbítható meg — alapos indok esetén — még három hónappal. „Az ilyen engedély és a gépjárművezető-képző szervek által kiállított vezetési kárton a gyakorlati vizsga idejére önálló vezetésre jogosít.”

A vezetői engedély visszavonásának első pontja módosult. „A rendőrhatóság a vezetői engedélyt visszavonja, ha azt a rendőr a helyszínen azért vette el, mert a gépjárművezető azzal — annak ellenére, hogy egész-

ségügyi vagy pályalkalmassági szempontból érvénytelen — gépjárművet vezetett, és a vezetői engedély érvényesítéséhez szükséges igazolást az elvételtől számított 15 napon belül az illetékes rendőrhatóságnál nem mutatta be; az alkalmatlanság időtartamára.”

Ittas vezetés esetén nemcsak akkor vonja be a rendőrség feltétlenül — az eljárás befejezéséig — a jogosítványt, ha a járművezető ellen e miatt büntetőeljárás folyik, hanem akkor is, ha csupán szabálysértési eljárás indult.

A vezetői engedélyt ezután nem egy hónaptól két évig, hanem „két hónaptól egy évig terjedő időtartamra lehet visszavonni”.

Mint tudjuk, a visszavont jogosítvány csak újabb vizsga alapján adható vissza, ha a visszavonás időtartama az egy évet elérte. Az újabb vizsgára azonban ezentúl nem kötelezhető, akit csak egyes járműkategóriák vezetésétől tiltottak el.

Az okok között, amelyek miatt a rendőr a jogosítványt a helyszínen elveszi, eddig is szerepelt: „ha kétséget kizáróan megállapítható, hogy a jármű vezetője alkoholtól befolyásolt állapotban vezetett”. Most ez kiegészült: a rendőr megteheti ezt akkor is, ha valaki „a jármű vezetése közben, vagy közvetlenül vezetés előtt fogyasztott szeszes italt”.

„A vezetői engedély visszavonása tárgyában a rendőrhatóság legkésőbb az elvétel napjától számított 30 napon belül határoz.” Ez az időpont eredetileg 8 nap volt.

A rendszámot eddig „a rendszámotablartón” kellett elhelyezni — most fel lehet szerelni „a jármű ezt helyettesíthető szerkezeti részére” is.

Lényeges változás, hogy „A gépjármű-üzembentartói jogosultság átírása” című 9. § helyébe új szakasz lépett, amelynek címe: „A gépjármű tulajdonosára (üzembentartójára) vonatkozó kötelezettségek”. Vagyis ezentúl külön lehet a gépjárműnek tulajdonosa és üzembentartója! Erdemes tehát az új rendelkezéseket teljes egészében idézni (figyeljük meg, hogy az egyes kötelezettségek a tulajdonost vagy az üzembentartót terhelik-e):

9. § (1) E rendelet szempontjából a gépjármű tulajdonosa az a személy, aki a gépjármű tulajdonjogának megszerzését hitelt érdemlően igazolja.

(2) A gépjármű üzembentartója:

a) a gépjármű tulajdonosa,

b) az, akinek a gépjármű tulajdonosa — tulajdonjogának fenntartása mellett — az üzembentartói jogosultságot átengedte.

(3) A rendőrhatóság a gépjármű forgalmi engedélyébe bejegyző a gépjármű-üzembentartói jogosultságot, valamint — ha a tulajdonos és az üzembentartó nem azonos — a tulajdonjogot is.

(4) A gépjármű tulajdonosa a rendőrhatóságnak köteles bejelenteni:

a) a forgalmi engedély adataiban történt változást — kivéve, ha azt az arra illetékes hatóság a forgalmi engedélybe bevezette — a változás időpontját követő 8 napon belül,

b) a gépjármű üzembentartói jogosultságában beállt változást — az üzembentartói jogosultság megszerzésével együtt — 15 napon belül,

c) a gépjármű tulajdonjogában beállt változást — az új tulajdonossal együtt — 15 napon belül.

(5) A (4) bekezdés b) és c) pontjában meghatározott esetekben a tulajdonos tartós akadályoztatásakor:

a) az üzembentartói jogosultság átengedésének tényét — a jogosultság megszerzőjének adott — két tanú által aláírt írásbeli nyilatkozattal;

b) a gépjármű tulajdonjogában beállt változás tényét — az új tulajdonos által bemutatott — adásvételi szerződéssel köteles elismerni.

(6) Nincs szükség az (5) bekezdésben meghatározott nyilatkozatra, illetőleg az adásvételi szerződésre, ha a jogosultság átszállása jogerős bírói ítéletből, hagyatéki végzésből vagy más közokiratból kikülnk.

(7) Az üzembentartónak a forgalmi engedély, rendszámotablát elvesztését vagy megrongálódását legkésőbb 48 óra belül be kell jelenteni a rendőrhatóságon.

A rendőrhatóság a forgalmi engedélyt és a rendszámotablát visszavonja akkor is, ha

b) a 9. § (4) bekezdésének c) pontjában előírt bejelentési kötelezettségek nem tettek eleget;

c) a gépjárművel érvénytelen forgalmi engedéllyel vettek részt a közúti forgalomban;

d) a tulajdonos kéri.

(Ezt tehát az üzembentartó nem kérheti, csak a tulajdonos!)

Végül. Azok közé az esetek közé, amikor a rendőrhatóság a forgalmi engedélyt és a rendszámotablát visszavonhatja, felvették ezt is:

c) a 9. § (4) bekezdésének a)–b) pontjában előírt bejelentési kötelezettségnek nem tettek eleget.

(Másként bírálják el tehát, ha a tulajdonos, és másként, ha az üzembentartó személyében beállt változás bejelentését mulasztják el.)

REMÉNYI-GYENES ISTVÁN

Növényellenes autópálya

Az autópályák mentén nyomorúságosan fejlődnek a növények, csak kis leveleket hajtanak, s szélei ezeknek is általában égettek. A baseli egyetem botanikai intézetének három professzora, J. J. Oertli, W. Flüchiger és H. Flüchiger-Keller nemrég jelentést tett közzé ezeknek a szárazsági károknak az okairól. A botanikusok először a nagyobb szélsőségek károsító hatását fedezték fel, melyeket az elhaladó gépkocsik idéznek elő. Már az óránkénti 22 kilométer sebességű, rendszeres széllokkések felére csökkentik a levelek felületét, s ennek oka a legnagyobb valószínűség szerint, a megzavart vízháztartás.

Az autósutrádák melletti növények erős vízvesztésére még egy másik magyarázat is van. A nagy szélsőségek sok porrézecsékkel ragadnak magukkal, melyek a levelekre hullanak, és ott eltömik a légzőnyílásokat. A növények ezeken keresztül veszik fel a fotoszintézishez létfontosságú szén-dioxidot. Ezeket a nyílásokat, normális körülmények között be tudják zárni, ha a kiszáradás veszélye áll fenn. A mikroszkopikus felvételek kimutatják, hogy a porrezecsék elzárják a légzőnyílásokat, úgyhogy ez a zárómechanizmus nem tud működni. Az állandóan nyitott légzőnyílásokon keresztül elpárologhat a növények számára létfontosságú víz.



A porrézecsék sötét színe is hozzájárul a fokozott vízleadáshoz. Egy sötét test több hőszórást vesz fel, mint egy világos, és ezáltal az egyébként azonos feltételek mellett növeli hőmérsékletét. E tulajdonsága és az energia-egyensúly sajátossága alapján, az autópályák menti növények leveleinek hőmérséklete 2–5 fokkal magasabb, mint más tájakról származó kontrollnövényeké. Mivel a magasabb hőmérséklet mozgékonyabbá teszi a vízmolekulákat, azok gyorsabban elpárolognak a levelekről, és fokozzák a vízvesztésüket.

A „Csúcsforgalom” postája

Szerkeszti: JUHÁSZ ANDOR

J

KINÁL: 500-as Trabanthoz első ajtókat, első sárvédőket, motorháztetőt, szélvédőt és oldalüvegeket, Bodnár Zoltán (4400 Nyíregyháza, Damjanich u. 11.) — Ford Anglia tip. gépkocsit, alkatrészeként, Sándor Pál (1118 Bp., Kelenhegyi út 42/a.) — Egy garnitúra Bilstein gázos lengéscsillapítót, Lada 1300, 1500, 1600-hoz, lakókocsi-vontatáshoz visszapiillantó tükröket, Trabant kilométerórát napi számlálóval, Bihary Gyula (8611 Siófok, Vöröshadsereg u. 25.) — 1964. évi Renault Dauphine-t, üzembéké-pest, bontásra is, Puszkás István (2900 Komárom, Kun B. u. 13.) — 350 kcm-es „Junak” motorkerékpárt, alkatrészeként is, Szabó Zoltán (2543 Sütő, Fehér u. 3.) — 850-es Fiat Kupé-t alkatrészeként is, Jaglicza János (6500 Baja, Klapka u. 15.) — Elektronika M tip. gyári, új, szovjet gyártmányú tirisztoros gyújtóberendezést, Székely Gábor (1024 Bp., Keleti K. u. 26.) — 127-es Fiat alkatrészeket, Bessenyei Gyula (4032 Debrecen, Thomas Mann u. 15.) — Simca-1300-ast, műszakival, 8000 forintért, Duleba Tibor (4552 Napkor, Dózsa Gy. út 6.) — Komár S-3834 tip. segédmotort, egyben vagy alkatrészeként, Zemplényi László (2800 Tatabánya, Dózsakert 47. ép. I. lépcs.) — Jeep-et szétszedett roncs állapotban, összeépíthető hobbikocsinak, Kónya Mihály (6722 Szeged, Gutenberg u. 3.) — Jawa 350-es motorkerékpárt, sok alkatrésszel, Gömzsig József (6413 Kunfehértó, Kinizsi u. 6.) — 250 kcm-es Jawa alkatrészeket, Tóth István (6237 Kecel, Ságvári E. u. 21.) — Teljesen felújított 407-es Moszkvics karosszériát, valamennyi fődarabot, egyben vagy alkatrészeként, Papp József (9024 Győr, Vöröshadsereg u. 56.) — Kiskerekű Wartburgot, vizsgára előkészítve, egy db 190-es Mercedes komplett felújított motort, 4 db 175x13 francia abroncsot, 2 db olasz Pirelli 155x12 komplett kereket, Virágh Kálmán (8230 Balatonfüred, Horváth Mihály u. 15.) — Moszkvics 407, 408, 412-höz első, hátsó szélvédőt, Arvai József (Bp. XVII., Újakkadémia lakótelep 539. utca 7.) — Danuvia motorkerékpárt, most vizsgázott, sok tartalékalkatrésszel Abel László (1224 Bp., Kőházor u. 2.) — 412-es Moszkvics dugattyúgyűrű-garnitúrát komplett, Németh László (9700 Szombathely, Hunyadi u. 29.) — Danuvia 125 kcm motorkerékpárt, műszaki vizsgája lejárt, kínál még komplett Danuvia hengert, 1 db külső gumit, 2 db belső gumit, valamint rengeteg egyéb tartalékalkatrészt is, Lerch János (1033 Bp., Szerűskert u. 34.) — Renault-10 kerekilámpás gk-hoz 1 db hátfalat, Mornailla Tivadar (5741 Kétegyháza, Kossuth u. 92.)

KERES: Renault-10 oválilámpás gépkocsit 1 db hátfalat, Mornailla Tivadar (5741 Kétegyháza, Kossuth u. 92.) — 127-es vagy 128-as kevés kilométert futott Fiatot, Bessenyei Gyula (4032 Debrecen, Thomas Mann u. 15.) — 2 kg piros Neolux festéket, Fazekas László (8291 Nagyvácsány, Ady Endre u. 19.) — 1500-as Polski Flathoz irányjelző lámpát, Szabó Kálmán (1183 Bp., Ipolyság u. 16.) — 50 kcm-es Jawa mopedhez első villát, vagy bontásra ítélt Jawa Mustang iksmotort, Bogdány András (3200 Gyöngyös, Kiss Antal u. 6.) — Renault-5 GTL tip. gépkocsit alkatrészeket, Babiczky Pál (8638 Boglárlelle, Sallai u. 9.) — Trabanthoz bármilyen meretű autósátrat, Kálozi Imre (1145 Bp., Gyarmat u. 56-64.) — Skoda Feliciát, üzembéképtelent is, Szigeti József (Bp. XVI., Marx út 11.) — Utolsó kiadású Fiat 850 Sport kupét vagy Spidert, lejárt műszakival vagy rendszám nélkülit is, és ezekkel kapcsolatos szakirodalmat, Surányi László (9200 Mosonmagyaróvár, Városkapu tér 1.) — 1200-as Zsigulhoz hajtókarcsapágy garnitúrát, Dobók György (2255 Szentlőrincváta, Zöldmező út 52.) — NSU Prinz 600-as tip. gk-hoz feszültség-szabályozót (12 V, 200 W), hátsó féltárcsát (jobb, bal), hátsókerék tengelycsontot 2 db-ot, Pados Ferenc (Baja, Vásárhelyi Pál u. 5. II/8.) — IZS Planetta 3-hoz berúgókarhoz tengelyt és rugót, Kiss Gyula (3555 Harsány, Szabadság út 7.) — Trabant 601-hez bölcstartót, Szilágyi András (5100 Jászberény, Vöröshadsereg 17/6. 1. lh.).

Továbbra is várjuk leveleiket. Címünk: Magyar Rádió „CSÚCS-FORGALOM”, 1800 Budapest, Bródy Sándor u. 5-7. Telefon-szolgálatunk a műsor ideje alatt: 343-732.

Persze az elsőség mindig változó, ahogy a közmondás mondja: utolsóból lesznek az elsők és következésképpen vice versa.

Most, talán kicsit sportisikerei alapján is, a műszaki színvonal éllovasának tartják a négy japán motorkerékpárgyár legkisebbikét, a Kawasakit.

Látványosat ő sem alkotott, hiszen motorjai maradtak a többé-kevésbé hagyományos formátumúnak, a váz még akkor is váz maradt, ha uni-track villán himbálódzik a hátsó kerék, és kívülről a blokk sem „bontott formát”. Az utóbbi időben főképpen sok-sok apróbb technológiai gátlástalansággal sikerült felhívnia magára a figyelmet.

A Kawa publicitásának az első és legerősebb lökést a máig is leglátványosabb húzásuk, a legnagyobb vízhűtéses országúti motorkerékpár bevételése adta. A hathengeres 1300-as, vízhűtéses még a valóságban meg sem született, de a róla szóló mendemondák több kötetet tettek ki. Jó időre témát adva a sajtónak, akárcsak a zöld szörnyek (a gyári színre utaló becenév) elsőprő sikerű megjelenése a gyorsasági ág 250-es, 350-es kategóriájában.

Aztán nagy sajtó-dírral durrall bemutatatta az ugyancsak szériagyártásban világ első benzinbefecskendezéses Z1000-esét. És miután az 500-as kategóriára is kitenyészítették paripájukat, a Kawarajongók kéjzérte már-már a tetőfokra hágott.

Az apróbb műszaki csudákat viszont csak most színpantják bele a világsajtó hatalmas injekciós fecskendőjébe, hogy beoltsák vele az olvasókat. Ilyen például a szinter fékbetét, ami egyforma keménységgel markolja meg a féktárcsát, száraz és nedves időben egyaránt. Jóllehet a fék egyébként is kedvenc vadászterülete a Zöldek Világának. Kifejlesztettek egy kis kaliberű féksorozatot és a hozzávaló tárcsákat a rugózatlan tömeg csökkentésére. És a kerekeket is elképzeléseikhez igazítva nagyobb kerékgaggyal készítik, hogy a közvetlenül rászerezelt tárcsával megspórolják a tartó herkenyűk súlyát. A tárcsa maga azt a képzetet kelti, mintha találomra furkálták volna össze. Persze a valóság mást mutat. A furcsán perforált tárcsa minden szegmense más rezonanciapontra került.

A szinter fékbetét nyitott, porózus szerkezetű. „Helyi

magaslatok” állnak ki belőle, és ezek leesztorgálják a vizet a tárcsáról. A hőtadásuk olyan jó, hogy szigetelővel kell rontani rajta, mert egyébként tojást lehetne főzni a fékfolyadékban.

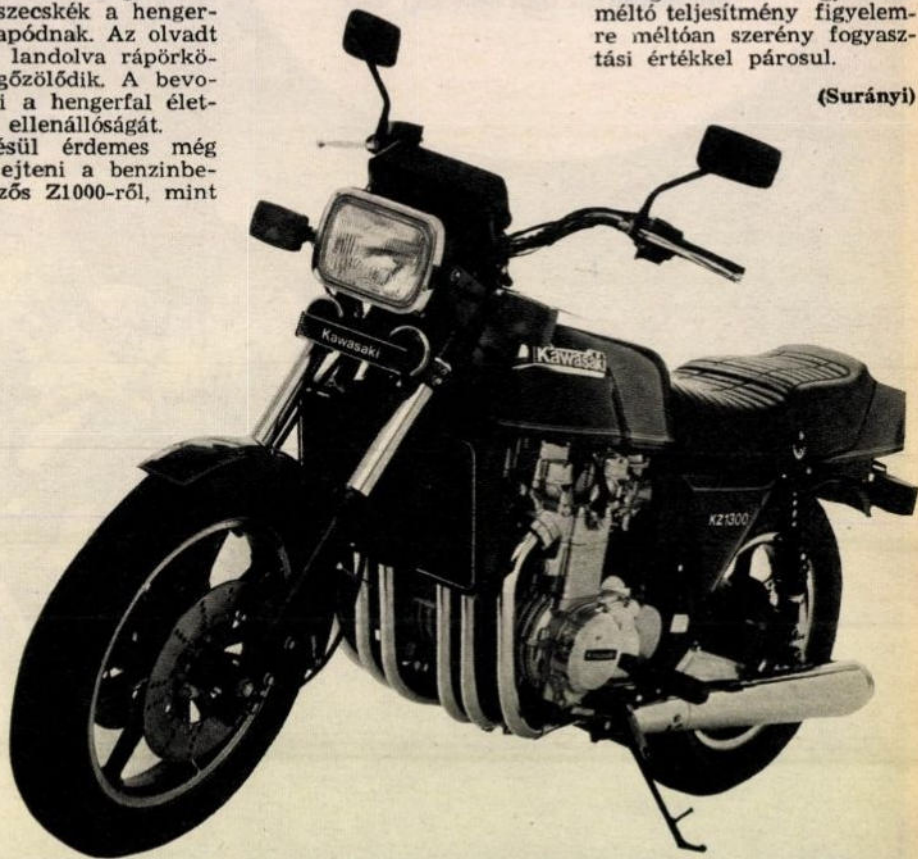
Számunkra talán a legmeglepőbb technológiai hőkuszpókuszt a zöld szörnyek barlangja a KX 125-ös, 420-as és a KDX 125-ösön alkalmazza. A hengerfal bevonására egészen meglepő módszerrel eszeltek ki a technológusok. A hosszadalmas galvanikus kezelés helyett a henger szimmetriatengelyében ötvözőanyag gyújtószinórt robbantanak fel. Az átfűzött szálon nagyfeszültséget vezetnek át. Ettől az ötvözőhuzal, akár a biztosíték, robbanásszerűen elég, és az olvadt részecskék a hengerfalnak csapódnak. Az olvadt fém azon landolva rápörkölődik, felgőzölődik. A bevonat növeli a hengerfal élettartamát, ellenállóságát.

Befejezésül érdemes még pár szót ejteni a benzinbefecskendezős Z1000-ről, mint

Aki az irányt mutatja: Kawasaki

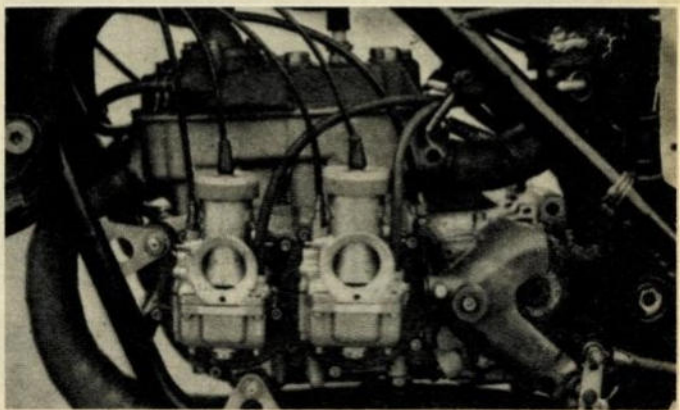
iránymutató alkotásról. Az elektronikával ellenőrzött és vezérelt befecskendező pillanatilag a legkorszerűbb porlasztási forma, még akkor is, ha ára és bonyolultsága miatt kérdéses is a létjogosultsága. A rendszer méri a légsebességet, a motor hőmérsékletét, fordulatszámát, valamint a gázmarkolat állását. Aztán oszt, szoroz, és pontosan szállítja a szükséges benzinmennyiséget. A berendezés az állandó üzemanyagnyomás elvén dolgozik. Elektromos szivattyú adja a nyomást, és a befecskendező szolenoid csak éppen annyi ideig marad nyitva, míg a kikalkulált finom permet bespriccelődik a szívócsőbe. Az eredinyen egy számpárban összegződik. A figyelemre méltó teljesítmény figyelemre méltóan szerény fogyasztási értékkel párosul.

(Surányi)



A Kawáék zászlós hajója, a modern technológia csodája: a hathengeres, vízhűtéses. Ez a két keréken gördülő autó a KZ 1300-as, a világ egyik legerősebb motorja. Az első féktárcsán jól láthatóak a „véletlenszerű” furatok

Ez az úgynevezett tandem-összeállítás két kategóriában háromszor egymás után hozott világbajnoki győzelmet a gyárnak. Az egymás mögé fordított hengerpárban két főtengely forog, végükön egy-egy forgótárcsával és porlasztóval



A legelső nemzetközi Hatnapost, vagy ahogy a versenyt alapító britek elnevezték, a Six Days Trial-t, 1913-ban rendezték meg először, Nagy-Britanniában, és a Nagydíjat, a „Trophy”-t természetesen a szigetlakók nyerték el. Ha a Trophy aranyéremnek számít, akkor az ezüst a „Silver Vase”, amelyet csak 1924-ben irtak ki, és azt elsőként a norvég motoros válogatott nyerte.

Amikor ezeket a motorsport-történelmi emlékeket írjuk, már nagyban készülődnek az 55. Six Days-re, azaz franciául a „Six Jours”-ra, ugyanis idén a franciaországi Moto-Club D’Auvergne rendezi Clermont-Ferrand-tól dél felé 70 kilométernyire, Brioude vidékén.

Ez a kép hűen tükrözi a szeptember 27-én befejeződött Six Days nehézségi fokát.



55. Six Days

LÓPÓTLÓ PÓTLÓ

„Születésem után a csepeli istállóban egy T-5-ös Pannónia-csővázba szereltek. Tíz évig pörgettem gazdám két-kerekűjét, majd pár évig egy pajtában árválkodtam. Egy szép napon ismét foglalkozni kezdtek velem. Akkor már tudtam, hogy társaim gyártását beszüntették, noha még jó pár ezer utódom rója az országutakat, no meg alkatrészt is lehet kapni hozzám.

Közölték velem, hogy lópótló pótló, azaz négy lábú leszek. Az ügyes kezű szerelő lefűrészelte a lánc fejöli deklimet, erősebb fogaskerekeket maratott, s egy kiszolgált kombájlánccot akasztott rám. Főtengelyem végére turbóhűtést szerelt, hogy ne izzadjak annyira. Új, rövid kipufogódobot készített nekem, hogy az emésztésem során keletkezett gázok halkán távozzanak belőlem. Ekkor még azt gyanítottam, hogy stabil motorrá válok, ami nem lett

volna igazán inyemre. S ezután következtek a további meglepetések.

Kombájláncom másik végét házasították keresztcsontommal, egy szűkebb tengelytávra letarolt Gaz-dífivel. Vele, meg nehéz csontvázammal, egy erős vasvázal állok szerves kapcsolatban. Így hajtom meg patáimat, az eredeti Gaz-kerekeket, melyekre még egyenként félmázsás súlyú korongokat is lehet akasztani. No nem béklyóként, hanem azért, hogy az ötös méretű ekével szaporábban gyártsam a barázdákat.

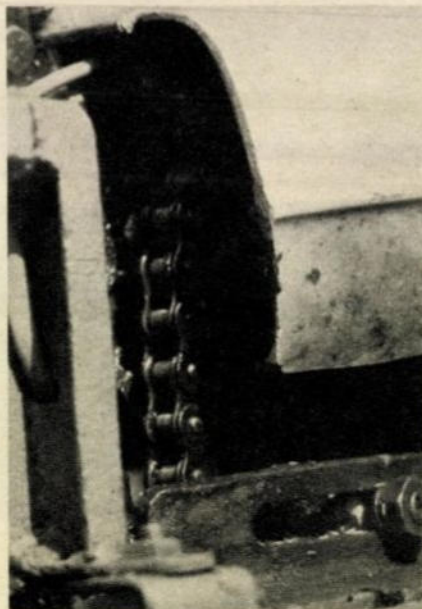
További két patámat egy Moszkvics-dífi köti össze, melyben benne maradt a dífi-szupport és a fék is.

„Cuppán-csavar” inaim kötik rám a teherplatót. Olykor jó pár mázsával buggyantanak meg, de gazdám „hő” jelzésére azonnal meg tudok állni.

Gyeplőm csőből készült, erre szereltek kardános megoldással egyik idegpályámat, a váltókart, s gázhuzallal noszogatnak tempósabb kocogásra. Általában kettes-hármas gangban trappolok, egyenesben szántok. A takarmányt egy kétliteres lemeztankból kapom. Étvágyam szerény, beérem egy pár decivel.

Régi istállóba kötöttek be, itt is alszom. Gazdám szeret, ápol. Úgy érzem, hogy még sokáig jó barátok maradunk. Így lettem négy lábú pótló, hiszen ugyanazt tudom, mint húsból-vérből levő elődeim: fuvarozok, szántok, segíték a háztájiban.”

(A mesélő lópótló pótlóval a Veszprém megyei Pulán, Leitold Istvánék portáján Kratochwill Balázs „beszélgetett”.)



▲ A kombájlánccal meghajtáshoz lefűrészték a deklimet

◀ Így néznek ki mellső végtagjaim, turbó-hűtési szívem, és a kétliteres zabos-zsákom

▶ Csőből készült idegpályámat karmanlyú közbeiktatásával hajlították

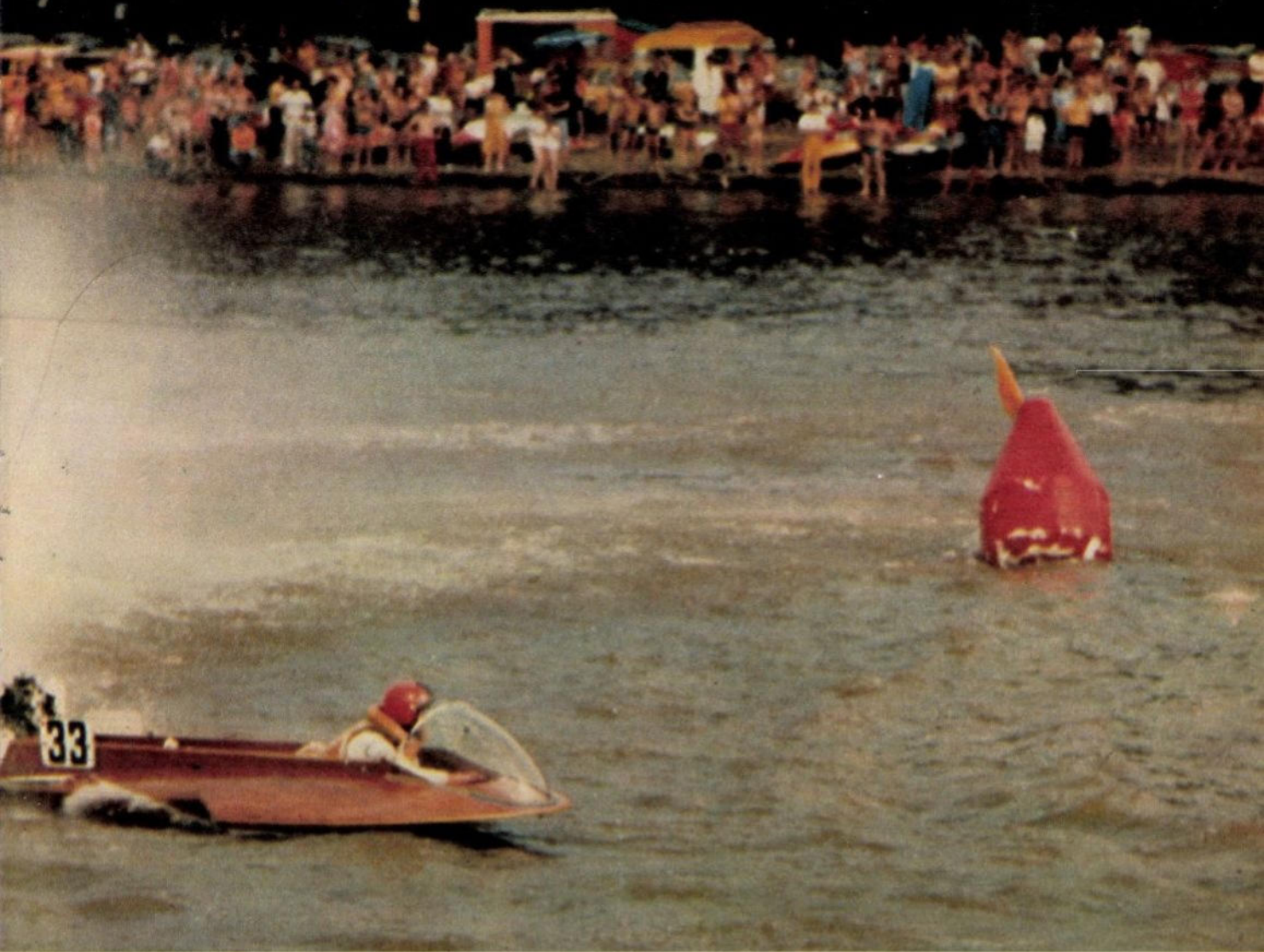
(A szerző felvételei)





ILLY- BRAVÚR





Csekélyke túlzással talán azt is mondhatnám, hogy a vizen születtem. Persze ez csak annyiban igaz, hogy két éves voltam, amikor apám először vitt vizre, ugyanis ő „fertőzött” meg a motorcsónakkal. Mit is beszélek, családunk valamennyi tagja ilyen vagy olyan módon tölti szabad idejét a vizen: vitorlával, vízisível, szélvitorlással, na és motorral...

(Igy emlékezik a 27 éves vegyésztechnikus, Illy Zoltán.)

Erettségi után kaptam apámtól egy öreg, 500-as Königet, amellyel az ESMTK győzelmeit akartam növelni – persze eredménytelenül. Később, néhány év múlva, amikor megkomolyodtam, megjött az első siker, harmadik lettem az országos bajnokságban. A következő esz-

tendőben, 76-ban második helyen végeztem a BBK-ban. Aztán három éven át, 77-től 79-ig én viseltem a 350-es osztály bajnoki címét, közben volt egy 2. helyem a BBK-n.

Tavaly áteveztem az Óbuda Tsz sportklubjába, és ez, úgy tűnik, jó húzás volt, mert a VB-n hatodikként intettek le, aztán én lettem az EB-cim tulajdonosa, és a hazai rekordnapon 134,8 km/h átlaggal megjavítottam a kategória magyar csúcsát, valamint a 750-es osztályban régen fennálló 98 km/h rekordot 142 km/h-ra emeltem, na és az idén elnyertem a Világ Kupát.

Azt kérdezi: babonás vagyok-e. Nem, de azért – mindenesetre – van velem valami kabala, amikor a hajóba szállok...

(Feljegyezte: Rózsa György)



Mire jó az oldalkocsi?

Furcsa kérdés, hát...

Tényleg, mire is jó az a derék oldalkocsi, amely már majdnem olyan idős, hogy ne mondjuk öreg, mint maga a hőn szeretett motorkerékpár. Hiszen már szépnyánk is, bokát mutogató szoknyalibbentéssel kapaszkodott fel az oldalkosárba (merthogy akkor fűzfavesszőből fonták ezt az alkalmazást).

Aztán, az évtizedek nyomán a csodás harmadik kerék egyenjogúságot nyert, noha a különféle hatóságok megpróbálták a szokásos, és bevált bürokráciával gátat vetni az oldalkocsi népszerűségének. De a gördülő fötet túlélt mindenféle „okos” intézkedést, és ma már úgy hozzátartozik mindennapi életünkhöz, mint szódavízhez a buborék.

Az ipar, a kereskedelem mellett az utazást, a sportot, az áruszállítást, a pihenést, a kikapcsolódást és talán egy picit az álmodozást, az Ámor szolgálatát is segíti — a maga módján, a harmadik kerékkel.

SZÉKELY TAMÁS felvételei





SZUPER HD

A Harley-Davidson tulajdonképpen nem is motor-kerékpár. Szimbólum, a jó mód két keréken gördülő hirdetőoszlopa. A Harley-Davidson nem a különleges és előremutató műszaki megoldásairól híres, hanem arról, hogy műszaki inyencek vásárolják.

Végso soron típusválasztékuk is ezt igazolja. A 75 éves gyár a motor alapfelépítésén nemigen változtat, és az elegáns, ós-amerikai típusainak szinte autónyi komfort kínáló vázaiba kizárólag 1000 cm³-es, illetve annál nagyobb OHV V-motorokat épít.

A Harley-nak nem célja az erőfitogtatás (legerősebb típusuk sem éri el a 60 lóerőt!), csupán a rugalmas, elegáns járásra, a hivalkodó „legamerikaibb” megjelenítésre törekedik. Az elegáns járás egyik kritériuma persze a rugalmasság. A „törpe” teljesítményű motornak a nyomatékí görbéje magasan és laposan húzódik, akár a Tibeti-fennsík. Képes, például, 30 km/h-s sebességről – kapcsolás nélkül – akár 5 mp alatt a 80 km/h-s tempót elérni.

Most, hogy a jó módúakat már meghódította, a még gazdagabbakat vette célba. Korlátozott mennyiségben drágított kivitel dobott a piacra.

Képünk az egyik ilyen drágító festéssel és felszereléssel felruházott típust tárja olvasóink elé.

Gépkocsik javító festése



A gépkocsik számának rohamos növekedése, valamint az egyre nagyobb méretű forgalom eredményeképpen rendkívül megszorodtak a koccanásos balesetek. E kisebb jellegű festési sérüléseket igen sok autótulajdonos szeretné saját maga kijavítani. Alábbi rövid ismertetőnkkel nekik szeretnénk elsősorban segítséget nyújtani.

Az autógyárak a személygépkocsikat általában hőre keményedő festékbevonattal látják el. A javító fényezésnél azonban nincs lehetőség hőre keményedő anyagok alkalmazására, hanem az eredeti bevonatokkal azonos minőségű műgyanta alapú, levegőn száradó festékek alkalmazása vált szükségessé. Ezen szempontok figyelembevételével dolgozta ki a BUDALAKK Festék- és Műgyantagyár a NEOLUX bevonatrendszerét.

A sérült helyeket, ha a bevonat a fémgigéig sérült meg, mechanikai rozsdátlanítás (csiszolás) és zsírtalanítás (lakkbenzines letörlés) után PROMET vagy RAPID cinkkromátos alapozóval kell lealapozni. A műgyanta lapú, passzíváló hatású alapozófestékek gyorsan száradnak, a felületen jól tapadnak, elősegítik a további rétegek tapadását. Az alapozóréteg száradása után, amennyiben szükséges, tapaszolni kell.

Az EUPLASZT L20 kétkomponenses mélyedéstapaszt a nagyobb felületi egyenetlenségek, mélyedések kitöltésére alkalmas, mivel kikeményedése nem jár térfogatcsökkenéssel. A két komponens keverési aránya A:B = 100:2 súlyrész. Az öszekeverést követően 15-20 perc alatt fel kell dolgozni a tapaszt, mely kb. 3 óra múlva csiszolható.

A kisebb hibahelyek kijavítására a szintetikus késtapaszt ajánljuk, mely gyorsan szárad, jól csiszolható és mivel átvondfesték kötőanyagát nem szívja magába, nem jelentkezik az ún. „térképesedés” jelensége.

Ha gépkocsin több hibahelyet kell kijavítani, célszerű az UNIFLEX szóróapaszt használni is, melynek segítségével igen

szép, sima felületet lehet kialakítani, ha a réteg száradása után nedves csiszolást is végzünk.

A pormentes, sima felületre lehet a NEOLUX autózománcot egy vékony, és egy jól takaró rétegben felhordani. A NEOLUX zománc bármilyen más festékkel korábban fényezett gépkocsi felújítására alkalmas. Mivel a színek egymással keverhetők, változatos, tetszés szerinti színárnyalatok állíthatók elő. Tízféle alapszínben gyártjuk, melyek közül a 600-as zöld és a 700-as kék keverőszínek. Ezek önmagukban nem takarnak, tehát más színekkel (pl. fehér) kell keverni. A NEOLUX-zománc szobahőmérsékleten is gyorsan szárad, de a száradási idő mesterséges szárítással (max. 60 °C) nagymértékben lerövidíthető. Fényes, kemény, kopás-, időjárás-, víz- és benzinálló bevonatot ad. A bevonat 24 óra alatt annyira megszárad, hogy a szerelési munkák már elvégezhetők a gépkocsin. A bevonat a végleges keménységét azonban csak kb. 2-3 hét múlva éri el, ezért ez alatt az idő alatt a gépkocsit lehetőleg ne, vagy csak bő vízzel és szarvasbőrrel tisztítsuk.

A NEOLUX zománcok aerosolos kiszerezésben is forgalomba kerülnek, mintegy 17-féle színben. Ezzel a kiszerezési formával is elő kívánjuk segíteni a kisebb fényezési hibák saját kezűleg történő kijavítását.

A fenti anyagokra, azok használatára vonatkozó részletes felvilágosítást ad a

**BUDALAKK FESTÉK- ÉS MŰGYANTAGYÁR
MŰSZAKI VEVŐSZOLGÁLAT**

1055 Budapest, Balassi Bálint utca 7.

Telefon: 110-657, 314-579

Telex: 22-5667

(X)

Erőd utca 10.

Autósbolt

**LADA,
TRABANT,
WARTBURG**



**Karosszéria- és szerkezeti elemek,
gumiabroncsok, köpenyek, tömlők,
különböző akkumulátorok
Fagyálló folyadék 1-10 literes csomagolásban,
autóápolási és felszerelési cikkek
kaphatók**

cím: Bp. II., Erőd u. 10.

tel: 150-781

● No-no, csak lassan a testtel és a hasonlatokkal. Hol itt a sas? Merre van a veréb?

Hol lenne, hát a fotón, persze csak úgy képletesen. Arról van szó, hogy Heinrich Favrod, becenevén Linus (ahogy barátai nevezik), svájci kosárfonó kapta magát, a régi mofáját kicserélte erre a KTM Sachs-ra. Aztán készítetett egy kétkerekű, csukott utánfutót és azzal búcsúzott el szüleitől, hogy ő most elkerekezik Törökországig, és az útravalót megkeresi ilyen-olyan munkával. Ami éppen jön. Útja közben, fővárosunkban beszélgettünk vele.

Linus-nak nincsen jogsija, és nem is akar ilyet szerezni, mert haragszik az autóra, amely tunyává teszi az embert, veszélyes és fertőzi a környezetet. Mindezt nagy vehemenciával magyarázta.

— Nehéz az autóval együtt élni, pedig tudom, szükség van rá. A leg-egészségesebb közlekedési jármű a kerékpár, és mint látom, kezd újra divatba jönni. Eddig majd háromezer kilométert húzott a 2,2 lóerős, turbóhűtéses Sachs motorom, és ez dicséretes, mert mintegy 170 kilónyi terhet cipel. Tizenhat évvel ezelőtt ültem mofára és nem kívánok ennél többet.

Ha találok itt valami munkaalkalmat, akkor maradok egy ideig, annál is inkább, mert maguknál olyan barátságosak, segítőkészek az emberek.

Jó utat, Linus!

SASSÁ VÁLT VERÉB

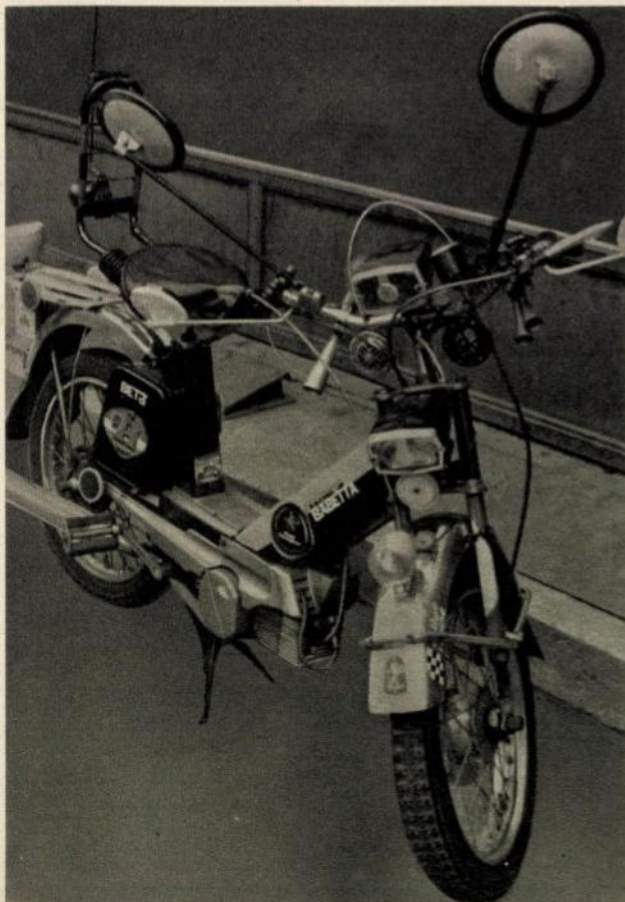


Guruló karácsonyfa

A jóból is megárt a sok, tartja a mondás, és az effajta népi bölcsességek a valóságra tapintanak. Ki tudna arra választ adni, hogy mire szolgál 4 (négy) visszapillantó-tükör, 3 (három) lámpa, az elektromos és kézikürtök és amennyire a képből kivehető, még rádióantennája is van a Racing-Babettának. Vajon milyen állapotban vannak a a mofa fékjei, milyen a gumibroncsainak mintázata...?

RANDEVÚ

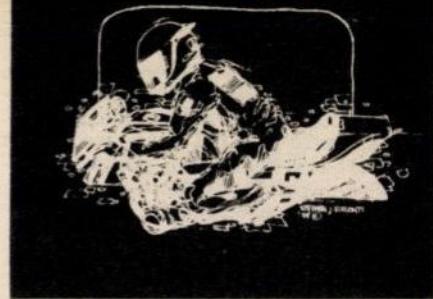
Ifjú veteránok, földön és vizen, figyelem! Az Autó-Motor szerkesztősége idén is szeretettel várja a 2-3-4 keréken, valamint a vizen sikkó versenyzőket a hagyományos baráti találkozóra. Az időpontról és a helyszínről még mit sem tudunk, de türelem, lapunk következő számaiban visszatérünk a már múlttal rendelkező sporttársi összejövetelre. Addig is szeretettel üdvözljük sportbarátainkat.



Halló, Zbynek!

Nem vakítóan fényes csillag a motorsport egén ez a fiatalos Havrda Zbynek (akit az idősebb szurkolótársaim jól ismernek a városligeti, majd a népligeti nemzetközi versenyekről). De igenis állócsillag, hiszen már 18 éve múltott, hogy először állt rajthoz az akkor 23 éves Zbynek, mégpedig a saját konstrukciójú 175-ösével (mert hogy ilyen felsőipariskolát végzett) — és már az első próbálkozása győzelemmel végződött. Az elmúlt évek folyamán hatszor volt Csehszlovákia bajnoka, tízszer pedig a cseh bajnoki cím tulajdonosa.

— Azt ne kérdezze, hogy hányszor végeztem a bajnokságok második helyén, azt bizony meg nem tudnám mondani. Hát az igaz, ezt a sportot nehéz abbahagyni, pedig nem is olyan olcsó mulatság. Van egy saját Morbidellim, ezzel indulok a nemzetközi versenyeken, de mindezt aligha tehetném meg a munkaadó cégem, a CKD támogatása nélkül. Köztársaságunkban mi készítjük a legnagyobb dízel hajó-



motorokat és a gyár irányítói szeretik a sportot.

Tudja, nagy családom van, három fiam, meg egy lányom, aki most kilencéves. A legnagyobb fiam idén érettségizett. Hogy mikor bújok ki végleg a bőrruhából? Igaz negyvenegy év már jelentős kor a sportunkban, de az eredményeim — még mindig — cáfolják ezt a megállapítást. Nagyon sajnálom, hogy Magyarországon már nem rendeznek nemzetközi gyorsasági versenyeket, mert szívesen mennék önköz, de megragadom az alkalmat, hogy szívélyesen üdvözöljem magyarországi sportbarátaimat.

Gördülő körház

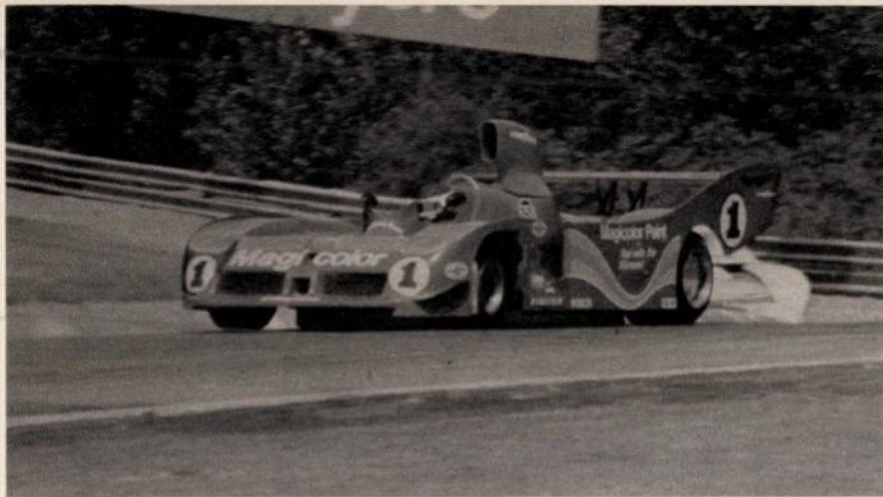


„Ahol legnagyobb a veszély, ott legközelebb a segítség!” — olvastuk (vagy hallottuk?) valahol, és most kézzelfoghatóan találkoztunk ennek a szép elméletnek eleven valóságával.

A csehszlovák GP nyüzsgő depójában állt az a kerekeken gördülő klinika, amelyet az olasz bukósisakgyár, az AGV adományozott az olasz motorkerékpár-szövetségnek, azzal, hogy az országúti GP-futamokon álljon a mentőkocsi a veszélybe jutott versenyzők életmentésére. A korszerű műtőasztal mellett röntgenfelszerelés, lélegeztető, szív működést segítő műszerek és egyéb segédeszközök teszik lehetővé a versenyen szerencsétlenül járt sportoló életének mentését.

A mentőcsoporthoz, amelyet dr. Laudio Costa főorvos irányít, dr. Giancarlo Caroli és dr. Lelio Rubbini alkotja, továbbá Dal Fiume a Mobil Clinic menedzsere, aki még sok egyéb hasznos és fontos mesterség tudója. A brnói GP első megmentettje, Trefanek Josef, a műszaki bizottság egyik tagja volt, akit az infarktus halálos öleléséből mentettek ki az utolsó pillanatban.

„Természetesen nemcsak az olasz versenyzők életét mentjük — mondta Costa főorvos — ők csak az elsősegét élvezhetik. Végveszélyben nem számít a náció...!”



Az autósport nem ismer határokat; ahol utak vannak (de ahol nincsenek, mint például a Szaharában is) művelik az autóversenyek számos fajtát. Így például az USA-ban, illetve Kanadában — a két országban együttesen — rendezik, az európai Forma-1-hez hasonlóan a Can-Am nevű bajnoki sorozatot, amelyben listavezető a francia Patrick Tambay. Olvasónk, a kanadai Leslie Toth küldte, többek között ezt a felvételét a francia versenyző vezette Lola T530-ról, amely a legutóbbi futamnak lett győztese.

Őriási fölénnyel

Lebonyolódott a Béke és Barátság Kupa sorozat első fordulója Poznanban. A szocialista országok legnagyobb motoros „színházának” első felvonásán finn, holland, NSZK-s és osztrák „vendégművészek” is részt vettek. A kupapontokért csehszlovák, lengyel, NDK-s, szovjet és magyar versenyzők szálltak csatába, és a találkozó a magyar csapat túlaradó fölényével, elképesztően magas, 114 pontos előnyével végződött. Drapál mindkét kategóriában (125 és 250 cm³) lehengerelte a mezőnyt, Juhász Károly pedig a 250-es kategóriában végzett a nagyon imponáló 2. helyen.

Eredmények; 125 cm³: 1. Drapál János, H 23.56,9 — 2. Pristavnik, A 25.31,4 — 3. Rentsch, DDR (mind Morbidelli) 25.40,0 — 4. Vlaszaty, H (Rotax) 25.40,6... 7. Hársfai, H 25.46,7 — 8. Juhász, H (mind MZ) 25.47,3. **250 cm³:** 1. Drapál, 28.28,4 2. Juhász, 29.21,8 — 3. Grotta, CH 29.22,1 — 4. Hársfai, H 29.27,2... 7. Juhos, H 29.39,3 — 8. Rendek, H (mind Yamaha) 29.57,5. **A csapatverseny állása:** 1. H 195 pont — 2. NDK 81 — 3. SU 75 — 4. CS 42 — 5. PL 20.



GYORSASÁGI VB

Nürburgringi finálé

A világbajnokság végére, a legutolsó futamra már nagyon régen maradt ennyi izgalom, mint idén, a Nürburgringre.

A 350-es kategóriának, mint a legnyitottabbnak, Mang és Ekerold azonos pontszámmal futott neki, és Ekeroldot ismerve, a világsajtó úgy kommentálta a mérközést, hogy a dél-afrikai vagy meghal, vagy győzelemre viszi a Yamahát, Mang Kawájával szemben. Ekerold tűzbe is hozta a több mint 100 kanyarban kígyózó maratoni hosszúságú (22,8 km) pálya mentén meghúzózó nézőket. A tempóra mi sem jellemzőbb, mint az, hogy az 50 méterrel Mang előtt száguldozó Ekerold csak 3,5 mp-cel maradt el a sokkal erősebb 500-as motoron frissiben felállított Lucchinelli-féle körrekordtól. A hajtásra ugyancsak jellemző, hogy a 3. helyen végzett Cecotto másfél percnél is nyújtottabb lemaradással fejezte be a versenyt.

Az 500-asok királya, Roberts csupán taktikai küzdelemben bocsátkozott. Mint hogy neki már az első nyolc hely bármelyike (kihívójával, Mamolával szemben) a trónust jelentette, a 4. helyben megállapodott, és hagyta, hogy Mamola és Lucchinelli élethalálharcot vívjon egymással. Mamola motorja közben vesztett erejéből, és viszszacsúszott az 5. helyre.

A 250-es kategóriát Ballington, a 125-öst Bertin, az 50 kcm-est Dörflinger nyerte, míg az oldalkocsisok között, a rajt előtt már világbajnok Taylor/Johansson kettős diadalmaskodott.

Ulrich Dieter

Eredmények; 50 cm³: 1. S. Dörflinger, CH (Kreidler) — 2. E. Lazzarini, I (Iprem) — 3. H. Hummel, A (Kreidler). **125 cm³:** 1. G. Bertin, F (Motobecane) — 2. A. Nieto, E (Minarelli) — 3. H. Müller, CH (MBA). **250 cm³:** 1. K. Ballington, SA — 2. J. Balde, F — 3. A. Mang, D (mind Kawasaki). **350 cm³:** 1. J. Ekerold, GB (Yamaha) — 2. A. Mang, D (Kawasaki) — 3. J. Cecotto, YV (Yamaha). **500 cm³:** 1. M. Lucchinelli, I — 2. G. Crosby, NZ — 3. W. Hartog, NL (mind Suzuki). **Oldalkocsik:** 1. Taylor/Johansson, GB — 2. Michel/Burkhard, F/D (mind Yamaha) — 3. Streuer/Bronwer, NL (LCR).

A VB végeredménye; 50 cm³: 1. Lazzarini, 74 pont — 2. Dörflinger, 72 — 3. Hummel, 37 — 4. R. Tormo, E (Kreidler) 36 — 5. H. van Kessel, NL (Pentax) 31. **125 cm³:** 1. P. Bianchi, I (MBA) 90 — 2. Bertin, 81 — 3. Nieto, 78 — 4. B. Kneubühler, CH (MBA) 68 — 5. Müller, 54. **250 cm³:** Mang, 128 — 2. Ballington, 87 — 3. Balde, 59 — 4. T. Espie, F (Yamaha) 53 — 5. R. Freymond, CH (Majora) 46. **350 cm³:** 1. Ekerold, 63 — 2. Mang, 60 — 3. Balde, 38 — 4. Cecotto, 37 — 5. J. Sayle, AUS (Yamaha) 25. **500 cm³:** K. Roberts, USA (Yamaha) 87 — 2. R. Mamola, USA 72 — 3. Lucchinelli, 59 — 4. F. Uncini, 50 — 5. G. Rossi, mind I (mind Suzuki) 38. **Oldalkocsik:** 1. Taylor/Johansson, 94 — 2. Biland/Waltisperg, CH (LCR) és Michel Burkhard, 63 — 4. Streuer/Bronwer, 52 — 5. Schwärze/Huber, D (Yamaha) 48 pont.



A beruházások számának jelentős emelkedése új feladatokat rótt az építőiparra. Új, hatékonyabb építésmódokat kellett keresni. Ilyen a rendszerépítés. Amennyiben az iparosított építésmódot a gyáripari termeléshez hasonlítjuk, akkor a rendszerépítés a tömegcikkiparban megszokott sorozatgyártáshoz közeledik. A 31. sz. Állami Építőipari Vállalat bevezette a könnyűszerkezetes építési rendszert. Több éves kutatómunka eredményeként az angliai CONDER LICENSING LTD-től megvásárolt világszínvonalon álló ismeretanyag honosításával dolgoztatta ki a CONDER könnyűszerkezetes rendszert. Az épület acélváza modern, automata, programvezérlésű gépsoron készül.

A CONDER könnyűszerkezetes csarnok alkalmas egy- vagy többhajós ipari csarnokok és raktárak; hangárok, garázsok; sport- és mezőgazdasági rendeltetésű létesítmények építésére fűtött, fűtetlen; zárt, félszabadtéri; daruzott és daruzatlan változatban. Az alkalmazható térbeli és épületfizikai változatok száma rendkívül nagy. A tető hajlásszögét (10—20—30%) és a keretállások távolságát kivéve az összes méret szabadon választható.

A CONDER könnyűszerkezetes rendszer rendszergazdája a 31. sz. Állami Építőipari Vállalat. Az építetető megrendelése és igénye alapján megszervezi és összehangolja az építéshez szükséges tervező, gyártó és szerelő kapacitást.

Az iparosított építésmóddhoz és ezen belül a rendszerépítéshez magas fokú szervezettség szükséges. A 31. sz. Állami Építőipari Vállalat vezető szakemberei és dolgozó kollektívája ezt megvalósította. A vállalat által épített létesítmények ma már az egész világon hirdetik a magyar építőipar alkotó tevékenységét.

Felvilágosítás, ajánlat, szaktanácsadás:
Matheidesz Gyula főmérnök
Telefon: 184-858

31. SZ. ÁLLAMI ÉPÍTŐIPARI VÁLLALAT
1364 BUDAPEST, POSTAFIÓK: 83.



Egy új világbajnok portréjához

„A győzelemhez vezető út a műhelyből indul!” Ezt nem Franz Schlögl versenyszerelő mondta (pedig mondhatta volna, ugyanis a volt kétszeres világbajnoknak, Dieter Braunnak volt a mechanikusa, és most a 250-es kategória új világbajnokának, Anton Mangnak bűvölte a Kawasaki-jait). A bevezető mondat a Schlöglnél hivatalosabb, a híres-nevezetes, a tiszteres angol világbajnoktól, Mike Hailwoodtól származik, aki jól tudta, hogy mit köszönhet a bűvös kezű szerelőknek. Ámbár ez a szerény Franz jól tudja, hogy nála nélkül kétséges lehetne a „főnök” FIM aranya, ugyanis Schlögl az újsütetű világbajnoktól kapja a fizetését.

— *Hogy büszke vagyok-e a sikerre? Persze, de még inkább a négyéves Márkus fiamra* — így vélekedik a tuningművész.

Az árnyat adó sátorműhelyben, amely Mang lakókocsijának toldaléka, mondta el, hogy a Kawasaki gyár kölcsönözte a főnökének a 3 éves versenymotorokat, amelyekkel az előző években az 5., majd a 6. helyen végzett a VB-n. És éppen Mang eredménytelensége miatt bontották fel a szerződését. Így lett Anton Mang „maszek” profi pilóta, és verte meg idén a gyári motorokat. Igaz, a képhez még az is hozzátartozik, hogy a Kawáék I. számú versenyzője, Kork Ballington, a tavalyi kettős világbajnok súlyos bélműtéten esett át és emiatt néhány VB-futamot kihagyott. Annyi tény, hogy a két utolsó futam, a CSSR és az NSZK Nagydíj lefutása előtt Mangnak már annyi VB-pontja volt, hogy akkor is ő lett volna a világbajnok, ha rajthoz sem áll Brnóban.

*

Várnunk kell, amíg ez a 30 éves, kis növésű, izmos szerszámlakatos lezuhanyozza a lakókocsijában az edzés verejtékét, majd amikor előkerül úszónadrágosan, első dolga, hogy figyelemlenül elzavarja a kerítés gyánánt szolgáló kötélnél bámészkodó híveit, majd leül lakókocsija lépcsőjére, várva kérdéseinket.

— *Családi állapota?*

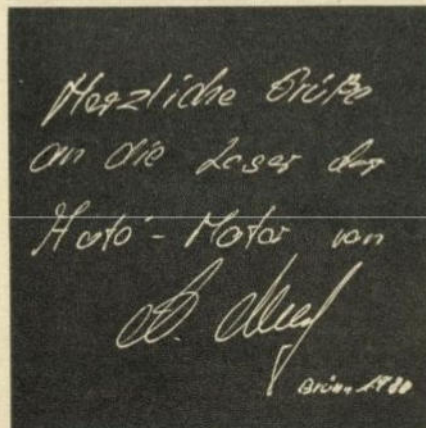
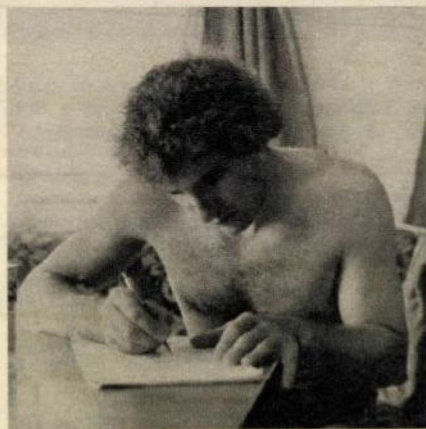
— *Nőtlen vagyok.*

— *Hányszor volt német bajnok?*

— *Négyszer, Yamahával és Kawasaki-val.*

— *Miért nem szerződött idén is a Kawasakihoz?*

— *Nem tudtunk megállapodni... (?)*



— *Mit tart Ballingtonról?*

(Értetlenül néz...) — *...hát olyan rendes (netter), csendes ember.*

— *Miért indul a Csehszlovák GP-n, hiszen már úgyszólván világbajnok?!*

(Csodálkozva néz.) — *Hát nem tudja, hogy én hivatásos versenyző vagyok? Engem a pénz érdekel.*

— *Ha ismét kapna szerződést a Kawáéktól, elfogadná?*

— *Attól függ...*

— *A nulláktól függ?*

— *Igen, a pénz is fontos, de nem minden. Attól is függ, hogy milyen motorokat adnának, és milyen támogatást kapnék.*

— *Ha újra kezdené, ismét a motorokéért választaná?*

— *Természetesen, éspedig a Kawát.*

— *Milyen egyéb sportot űz?*

— *Semmilyent. Arra nincs időm.*

(Közben egy azonos anyanyelvű híve átlépve a kötélkordont, autogramot kér a Mangot ábrázoló színes képeslapjára. Az eddig csendesen beszélő világbajnok szerszámlakatos kiöblösített hangon közli huszoneves szurkolójával, hogy menten takarodjon, mert kidobhatja. És mindezt persze tegezve ordibálja a kissé elpirult sportbarátnak.)

A kínos csendet a brnói GP depójának hangszórói szakították meg: „Kérjük az oldalkocsis versenyzőket, hozzák a még át nem vett gépeiket a műszaki bizottsághoz!”

— *Mang úr, ugye ön nem ideges?*

— *Már hogy lennék ideges — adja vissza a kérdést.*

— *Mire vágyik magánéletében?*

— *Jelenleg semmire.*

— *Az idény kezdetén számított-e arra, hogy világbajnok lesz?*

(Némi gondolkodás után) — *Biztosan nem. De reméltem.*

— *Ha lesz majd egy fia, megengedi-e majd neki, hogy motorozzon?*

— *Ha akar, hát motorozzon.*

— *Melyik művészetet kedveli?*

— *Egyiket sem.*

— *Ki a példaképe?*

— *Ilyen nincsen.*

— *Mi a szórakozása?*

— *A diszkó.*

— *Mi a jövő évi terve?*

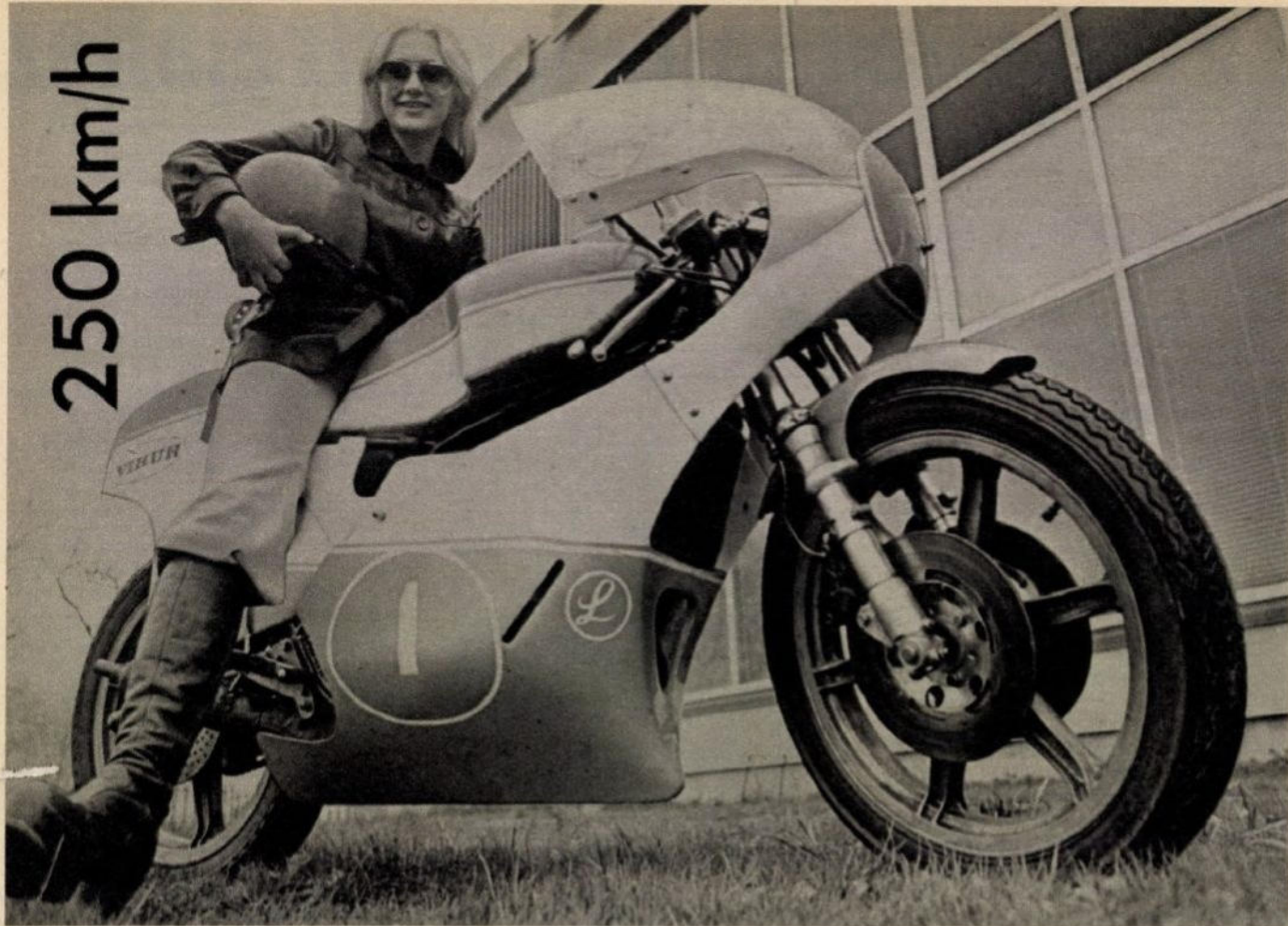
— *Világbajnok akarok lenni.*

— *Üzenne az AM olvasóinak?*

— *Szívesen.*

— *ergyé —*

250 km/h



„Vihur” annak az észti gazdasági egyesülésnek a neve, amelyik standard járművek mellett speciális sportmotorokat is készít. Az Észti SZSZK Vihur versenymotorjáról az APN képszolgálat küldte ezt a fotót, és a kísérő szövegből csupán annyi tűnik ki, hogy a versenygép erőforrása egy 350 cm³-es motor, amelynek végsebessége óránként 250 km

Ki-hol?

Már-már vége a Forma-1-idénynek, és ezzel egy időben megkezdődik a nagy csere-bere! Ki marad, ki megy — és hová?

Eddig a következő hírek szivárogtak ki a bőrkárpitozású ajtók mögül:

Williamsnél minden marad — Jones és Reutemann.

Renault-nál nem várható meglepetés, ámbr Arnoux-t csábítja az Ágaszkodó Ló.

Osellánál marad Cheever, és az új, a második kocsiába egy argentin milliomos által támogatott Miguel Guerara ül.

Tyrrellnél jól érzi magát Daly, de nem úgy Jarier. Tyrrell szívesen látná harmadik kocsijában az új-zélandi Mike Thackwellt.

Fittipaldinál senki sem fenyegeti Emerson „főnök” helyét, ezzel szemben Rosbergnek „szűk” lett a Fittipaldi F-1 ülése. Kényelmesebb ülést keres.

Ensignnél Jan Lammers mozgolódik.

Ligier-nél Laffite állása biztos, valószínűleg ez a helyzet Pironival is, noha őt örömmel látnák a Ferrarinál, és a Renault-nál is.

Ferrarinál forró a telefondrót. Villeneuve a biztos pont, a másik kocsit első számú (gyári) jelöltje Prost, de őt köti a Marlboro-szerződés, arról nem is szólva, hogy a Ferrarinál ő csak 2. ember lehetne, míg a McLarennél övé az 1-es szám. A továbbiakban Pironit is tervezik. Kérdés, mi lesz, ha egyik sem ülhet a tűzvörös ágyúgolyóba? Akkor talán Surer kerül számításba?

Lotusnál a szerződés 81-re is kötelezi De Angelis-t, aki pedig jelentős „fizetésjavítást” követel Chapmantól. Miért? Mert célbavette a Brabham

egyik kocsiját, de a Ferrari felé is kacsint. Andretti — valószínűleg — jövőre is Lotus-pilóta marad, ámbr a vele szerződő Marlboróék „áttennék” egy Alfába, vagy egy McLarenbe. Ha mégis szabaddá válna egy Lotus, abba Jarier ülne.

Alfáéknál melegen tartják Giacomelli helyét, és mellé Prostot szeretnék szerződtetni. — Marlboróék, de Prost nem kívánja ezt a cserét. Az Alfa-istálló valami nagy nevet szeretne szerződtetni, de ilyen szabadúszó nincs.

Arrowséknál Nass ülése már biztos, és Patrese aláírása órák kérdése... noha a Brabhamék (ha a Martini visszatérne az F-1-be) várnának rá, továbbá — szíve szerint — a Ferrari ajánlatát reméli.

Brabhaméknál Piquet az ász, a második kocsit pilótájának sorsa a Brabham cég jövő évi „véradójának” döntésétől függ. A tervek szerint De Angelis és Patrese jöhet számításba.

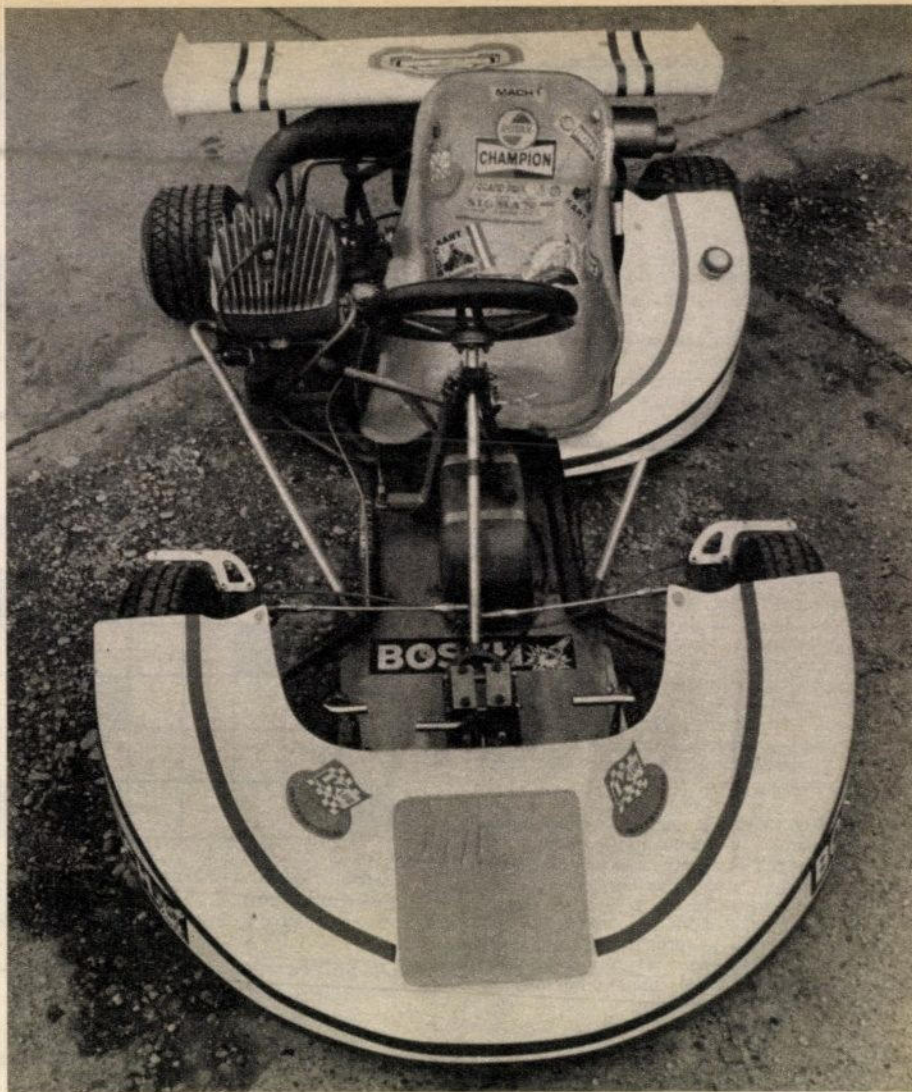
(G. R.)

Csak az AM-nek

A képen az a vicc, hogy ez a gokart nem is létezik. A Kesjár-istálló-nak ez a remekműve csak az AM kedvéért állt össze, afféle divatbemutató célzattal, hogy jobban láthassuk az üvegszálás poliészterből készült ruhadarabokat. A kart, amely korábban Kesjár Csaba 125-ös versenygépe volt, már szintén változáson esett át, a lég-hűtéses Rotax helyét ma vizes foglalja el. Az összeállítás egyébként így nem versenyképes, mert a 125-ös felöltötését tiltja a szabályzat. A színvonalas munka viszont feltétlenül megérdemel annyit, hogy szóljunk róla.

A kart alapja egy gyári (NSZK-beli) March-1-es váz. A 125-ös Rotax-motor 6 sebességes, 30 lóerőt (22 kW) ad le, és 12 ezret fordul percenként. A leghosszabb áttétellel a 140 km/h-s sebességet is eléri, és ami még meghökkenőbb: 4 mp alatt gyorsul fel a 100 km/h-s sebességre. Ehhez persze kell a 3 mm-es alumíniumból préselt felnyire húzott spéci japán gumi. A többi érdekességet a képaláírásokban meséljük el.

A Kesjár-féle, kis szériában gyártott „karosszéria” alapjául az angol Hermiter cég — Yamaha-kartra tervezett — ruhadarabjai szolgáltak. A kormányoszlop tövében a kétkörös fékrendszer főfékhengerei állnak glédában. Az egyik az első, párja pedig a hátsó kerekek tárcsafékjeire hat. Egy csavarral állítható be a fékerő megoszlása. A Rotax-blokk előtt a Motoplat-gyújtás trafója látható.



(Fotó: Péter Felvétel)

Mohács alatt

A hideg, kellemetlen idő sem tudta kedvét szegni annak a 46 motorcsónak-versenyzőnek, akik augusztus végén azért találkoztak a mohácsi Duna-szakaszon, hogy a 36 km-es távon döntsék el a túrabajnokság pontjainak sorsát. A futam legtöbb indulója az 500-as géposztályból adódott.

Kategóriagyőztesek: 350 cm³: Batai, MVTE (Crescent), 500 cm³: Piros, MVTE (Vihr), 700 cm³: Cseresznyés, MVTE (Crescent 55), 850 cm³: Nagy MVTE (Mercury).

Tóth László

Hegybajnokság Parádsasváron

Népes nézősereg, borús, de kellemes idő jellemezte a hegyi felfutó motorversenyt a Siroki Vasas SC motoros szakosztálya által rendezett II. bajnoki futamon.

A délelőtti edzésidők alapján mindkét géposztályban nagy küzdelem volt várható; a 250-es speciál kategóriában 10, a közúti géposztályban 24 versenyző állt rajthoz.

A spéci gépek edzésén Szabó János, a verseny egyetlen és szerencsés kimenetelű bukásával „kiütötte magát” a helyezésekért folyó küzdelemből. A verseny végül is a két legjobbnak bizonyult Honvédos, Hársfai és Juhász között dőlt el az utóbbi javára, a 3. és 4. helyen a két Zalkás, Juhas, illetve Rende osztozott. A közúti géposztályban Tóth István (Ruszöv-Spartacus) jó idővel, biztosan szerezte meg győzelmét, 2. a rendező Siroki Vasas versenyzője, Marmoly Sándor lett.

A győzteseknek járó koszorúkat és a szép díjakat a Mátravidéki Fém-művek igazgatója adta át. A verseny kifogástalan rendezéséért dicseget illeti a Siroki Vasas SC vezetőségét és lelkes rendezőgárdáját.

Az 1981-es versenyévadban szükséges lenne növelni a versenyek számát a realisabb eredmények kialakítása miatt.

Szöllősi Zsigmond

EREDMÉNYEK: 250 cm³ közúti: 1. Tóth István, R Spart. MZ, — 2. Marmoly S., Siroki V. — 3. Gál N., BHSE 4. Sirály L., ZMMK — 5. Sárkány I., BHSE — 6. Tóth J., BHSE (mind P/20) — 250 cm³ speciál: 1. Juhász Károly, BHSE — 2. Hársfai L., BHSE — 3. Juhas A., ZMMK — 4. Rende R., ZMMK — 5. Győri I., BHSE — 6. Varga T., ZMMK (mind Yamaha).

Keresztrejtvény

VIZSZINTES: 1. Az ezen tartott motorke-rekpar-versenyek igen népszerűek. 8. Tartalmas. 14. Ezen a Csehszlovákiában tartott versenyen Drapál János abszolút sikert aratott; folytatása a függ. 16. sz. 16. Időmeghatározás. 17. Beteg gondozók. 18. Hallgat a szavára. (Két szó). 19. A Volga mellékvize. 21. AZOT. 22. Úrmérték. 23. Dekaméter rövidítése. 24. Kalap nyers formája. 26. Dátumrag. 27. Korallzátony. 28. Háremhölgy. 31. Alkotóművész. 32. Kosár része. 33. Ahogyan hívnak valakit. 34. Gáz — németül (ford.) 36. Ennek tulajdona. 37. Minden második héten ezen a napon jelenik meg az Autó-Motor. 39. Az asztalra teszi az ételt. 40. Növényevő hal. 41. Becenév. 43. Kalória rövidítése. 44. Nemcsak késnek, de szónak is lehet. 45. Szolmizációs hang. 46. „A... elrepül, az írás megmarad”. 48. Ezeknek elégtelen voltát erősen érzik az autósok. 51. A... és a rajongója”, A. Günther regénye. 52. A germanium vegyjele. 53. Szoknya-dívat. 54. Hosszmérték rövidítése. 56. Lám. 57. Buddhista pap. 59. Sziget Ausztrália és Új-Guinea között. 60. Olasz folyó. 62. Elmozdítja valaminek a sikerét. 64. Vera egy nemű betűi. 66. Tűzbe dob. 68. A hónap első napja. 69. Alapítványt tevő.

FÜGGŐLEGES: 1. Súlyarány rövidítve. 2. A kiskabátod. 3. Szolmizációs hang. 4. Párány része! 5. Kerti szerszám. 6. Ónnal való bevonás. 7. Nagy műanyag tasak. 8. Kedvenc téstátóitelték. 9. Szovjet repülőgéptípus. 10. Sűrűn ismétlődő. 11. Hibázató. 12. Ars betűi keverve. 13. Gyűjt. 15. Öreg ember támasza. 16. A vízsz. 14. sz. folytatása: zárt betűk: R, E, A. 20. Idegen női név. 22. Azt az intézetet, melynek ez a névjele, jól ismerik az autósok. 25. Takaró. 29. Papír mértéke. 30. Fejfedő. 32. Bútorlakó. 35. Növény. 36. A magasba tartják. 38. Czuczor Gergely írói álneve. 40. Istállószalma. 42. A Honvédelmi Bizottmány tagja 1848-ban. 44. Egyszerű gép. 46. Légy... 47. ...step, a foxtrótt őse. 49. Beteget fogad. 50. Hanyagul odaszól. 55. „... megvénülünk” (Jókai). 57. „... Hur”. Ramon Novarro híres filmje volt. 58. Becenév. 61. Karvaly páros betűi. 62. Farmernadrág márka. 63. Szakít. 65. A kén és a jód vegyjele. 67. Fordított határrag.

Bajai István

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
14							15						
16			17						18				
19		20		21					22				23
24			25		26			27					
28				29			30		31			32	
		33				34		35			36		
37	38				39					40			
41				42		43			44				
45			46		47		48		49				50
		51						52			53		
54	55		56				57		58		59		
60		61				62				63		64	
						65			66		67		
		68						69					

Beküldendő: vizszintes 14. és függőleges 16. sz. sorok megfejtése nyílt levelezőlapon az Autó-Motor Közönségszolgálatának címére: 1400 Budapest, Pf.: 1. Telefon: 225-917. Beküldési határidő: október 15.

A helyes megfejtést beküldők között 15 darab ötvenforintos könyvvásárlási utalványt sorsolunk ki.

A 17. számban megjelent keresztrejtvény megfejtése: Akkor álmodj hozzá még egy totófőnyereményt is.

Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Remete Ede, Reck; Kecskeméti Istvánné, Kecskemét; Kovács István, Mohács; Beták Endre, Esztergom; Pál Sándor, Mórág; Cserhalmi Dezső, Kemece; Emecz Aurél, Alap; Major Boglárka, Berettyóújfalu; Kéri Etelka, 1146; Wagner Attila, 1047; Vásárhelyi István, Tarcsay Béláné, 1013; Márk Lajos, 1032; Ladányi Gábor, 1035; Dán Sándor, 1121.

A nyereményeket postán küldjük meg.

Találja ki...

...milyen jármű nyergében ült a fotós, amikor elkattintotta fényképezőgépét. Próbálja megfejteni a képről, hogy a pedálos, vagy berúgós típusú változathoz tartozik-e a lámpafej.

A megfejtők között ismét hat jutalomkönyvet sorsolunk ki. A megfejtéseket nyílt levelezőlapon kérjük szerkesztőségünk címére (Pf 223 1906) 1980. okt. 15-ig beküldeni.

A 17. számban egy útvonalkövető szimulátor képét láthatták. Az oktatást segítő gépen a fénypontot kell az útvonalon végigvezetni, a tévesztéseket a gép számolálja. A könyvjutalmakat a következők címére postázzuk: Bay László (3525 Miskolc, Szabó L. u. 26.), Morvai Imre (3200 Gyöngyös, Erőmű u. 10.), Nádas Jeremiás (1201 Budapest, Nagy Győri u. 5.), Bertalan Ildikó (2651 Rétság, Radnóti u. 11.), Trencsényi Laura (5200 Törökszentmiklós, Kossuth út 127.) és Emecz Aurél (7011 Alap, Ady E. u. 1.).



Zongora és autó

Meg kellene tanulnom zongorázni. Ahhoz nem kell jogosítvány, mindenkinek szabad a saját zongoráján játszania. Nincs korhatár, nincs Kresz-tanfolyam, senki sem fenyegeti a közbiztonságot. A zongorára nem szükséges a kötelező biztosítás, a hallgatókat sem kell, hogy casco védje a hamis hangoktól. A billentyűk mögött nem veszélyes az ámokfutás, ha az idegeink felmondják a szolgálatot. A zongorázó ember nincsen féllábbal a börtönben, s a lámpa sem vált pirosra, ha felhangzik egy polka, s mi éppen a legszebb allegrettohoz vagy prestóhoz érkezünk.

A zongorát nem szokás néhány évenként cserélni csupán azért, mert új modell jelenik meg a piacon. De azért „6” is lehet státuszszimbólum. A kottatartón elhelyezett Beethoven-mű arra utalhat, hogy nagy kocsit tartunk, Chopin egy álomszép tolotétóset jelenthet, Gershwin pedig azt árulja el, hogy a gyors sportkocsit részesítjük előnyben. A szobában levő márkás zongora a jólszituáltságot jelzi, ám ahová a zongorát egyszer letették, ott is marad, nem kell a számára parkolóhelyet keresni, s ha az ember a billentyűkre teszi a kezét, kínlódás nélkül megindulhat. Nem dugul el az üzemanyagcső, nem lazul meg az ékszíj, nem csúszik a kuplung, sőt egyik pedál sem fagy le.

Épp ezért nem értem, miért török magukat annyian, hogy autót vehessenek. A kocsi árának feléért kaphatnának zongorát, teljesen szinkronizálva, minden kényelemmel ellátva, még a biztonsági övvel sem kell kínlódnia. A zongorát nem kell hetenként lemosni, sem polírozni, és ha az ember lecsukta a fedelét, vagyis, hogy úgy mondjuk, kiszállt a zongorázás után, nem indokolt a billentyűket meg a fedelet lezárni, ami autótulajdonosok esetében a legborzasztóbb könnyelműségnek minősül.

Még nem ismertem senkit, aki elveszítette volna a zongorakulcsát, autóvezetőt azonban tucatnyit láttam, amint hóban-sárban a csatornanyílás fölött keresgélte a slusszkulcsát...

Régi ismerőseim, Müllerék nemrégiben zongorát vettek. Huszonegy személy részére. Ugyanis zongorázik a papa, a mama, a papa papája meg a mama mamája, játszik a hét lányuk és a hét vejük. Gyakorolnak egy kézzel, kétféle, de előadnak négykezzel is. A három unoka pedig egy ujjal pötyögteti a boci, boci tarkát.

Hogyan lehetne egyetlen autóban huszonegy személyt elhelyezni? A zongorával pedig ez is megvalósítható. És vajon az utasom tudna-e az autóban zavartalanul hegedülni, pozaunt fújni, a fuvolából hangokat kicsalni? A zongoránál ez is megy, ha a billentyűzet foglalt.

Müllerék borgözös lehelétől szint váltott a szonda, ezért a jogosítványukat bevonták. Így az autóról átszálltak a zongorára. Alkoholos befolyásoltságban még sokkal jobban lehet a billentyűkön ide-oda kalandozni.

— Rendben van — bólogatok —, ez mind nagyon szép és jó, ám a zongora ott áll a sarokban, hiába vannak kerekei, mégsem lehet vele romantikus utazásokat tenni.

— A sok szonáta meg etüd, mind csupa romantika — érvel Müller.

— Elismerem. No de családi utazásra menni a gyakorlatban — erre igazán nem alkalmas a zongora.

— Ez is tévedés. Hála ennek a zongorának, már csodálatos utakat tettünk a családommal együtt.

Elhülve pislogtam, és csak ennyit tudtam kinyögni:

— Hogyhogy? Ez valami tréfa?

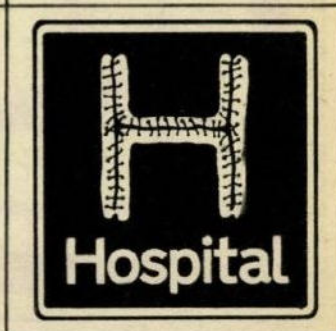
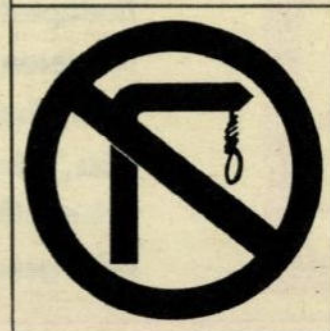
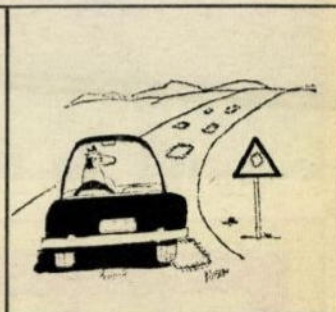
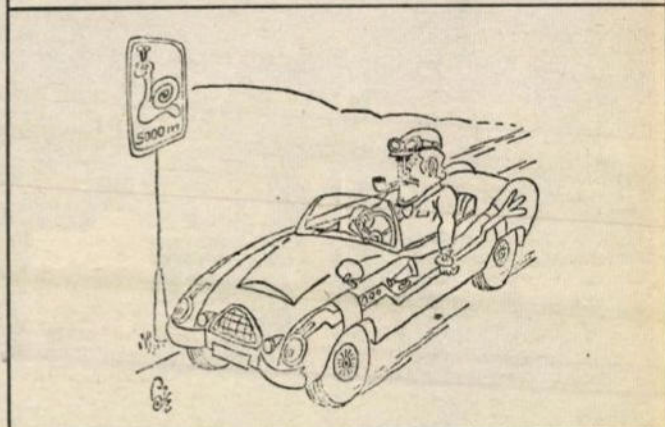
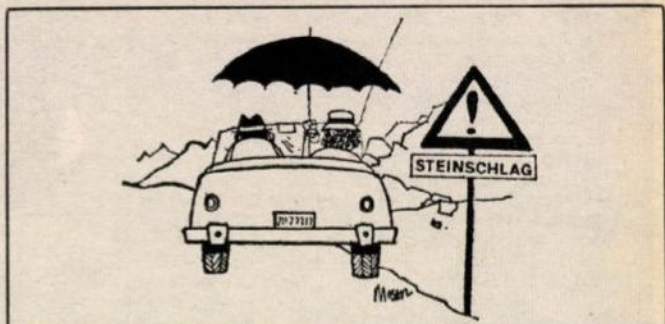
Müller elmosolyodott.

— Mivel nálunk mindenki játszik a zongorán, tehát az egy pillanatig sem néma, a szomszédaink meg az alattunk és fölöttünk lakók pénzt gyűjtöttek, hogy elmehesünk egy-egy hosszabb társasutazásra, ahonnan nem jövünk vissza egyhamar. Ezeket a távoli utakat autóval sohasem tudtuk volna megengedni magunknak...

— Szirmai Marianne fordítása



JELZŐTÁBLÁK





Szeleptűtől a csomagtartóig
mindent megtalál a **MERKUR**
autós-szaküzleteiben



Budapest V., Martinelli tér 8.

Budapest XIV., Erzsébet királyné útja 125.

Debrecen, Monostorpályi út 39.

Győr, Szériüskert u. 2-10.

Pécs, Fürst Sándor u. 6.

Szombathely, Bajcsy-Zs. út 12.

Zalaegerszeg, Kossuth L. u. 7.

XXXIII. évfolyam

Megjelenik havonta kétszer

Főszerkesztő:

Kókai Imre

Főszerkesztő-helyettes:

Liener György

Szerkesztőség:

Budapest VII.,

Lenin krt. 9-11. 1073

Telefon: 223-625, 222-408

Sportrovat: 427-749

Levélcím: 1906 Pf. 223.

Felelős kiadó:

Siklósi Norbert

Kiadja:

a Lapkiadó Vállalat

VII., Lenin krt. 9-11.

Telefon: 221-285

Levélcím: 1906 Pf. 223.

Terjeszti a Magyar Posta

Előfizethető a hírlapkézbesítő

postahivataloknál, a kézbesítőknél és a Posta Központi

Hírlap Irodánál (postacím:

Budapest V., József Nádor tér

1. - 1900) közvetlenül vagy

postautalványon, valamint át-

utalással a KHI 215-96162

penzforgalmi jelzőszámra.

Előfizetési díj

negyedévre 90 Ft,

fél évre 180 Ft,

egész évre 360 Ft.

Előfizetés külföldről:

a Kultúra

Külkereskedelmi Vállalatnál

1389 Budapest, 62. Pf. 149.,

vagy a Kultúra külföldi

képviselőjénél.

Kishirdetések felvétele:

a Lapkiadó Vállalat

hirdetési üzletében

Bp. VII., Dohány u. 54.

Telefon: 230-430, 1077

Kéziratokat, képeket

és rajzokat nem őrzünk meg

és nem küldünk vissza.

INDEX: 25 108

HU ISSN 0005-0792

HU ISSN 0005-0792

HU ISSN 0005-0792

HU ISSN 0005-0792

HU ISSN 0005-0792

HU ISSN 0005-0792

HU ISSN 0005-0792

HU ISSN 0005-0792

HU ISSN 0005-0792

HU ISSN 0005-0792

HU ISSN 0005-0792

HU ISSN 0005-0792

HU ISSN 0005-0792

HU ISSN 0005-0792

HU ISSN 0005-0792

HU ISSN 0005-0792

HU ISSN 0005-0792

Új jelölt a VB-listán

Eppen 11 ponttal vezetett Jones (Williams) az Osztrák GP befejeztével Piquet (Brabham) előtt, de azóta nagyot fordult ez a bolondos Forma-1 világ. Niki Lauda méltó utóda, a 28 éves brazil Nelson Piquet ráduplázott az USA Nagydíj győzelmére Zandvoortban, illetve most Imolában, a „Dromo Dino Ferrari”-ban, ahol 150 000, főleg tüzes olasz néző előtt utasította maga mögé Jones-t, és most, a tengerentúli két futam előtt, egy pont előnnyel vezet a VB-listán. Az első sorból induló két Turbó-Renault közé bevágódott Piquet, és a türelmetlen Brabham-sofőr az S-kanyarokban kiügyeskedte a 2. helyet, majd a 4. körben az élre állt, és a célíg meg is tartotta helyét. Ez a győzelem világbajnok-jelöltté avatta a sodronyidegzetű brazilt.

A két francia sokat bajlódott a ren-

sok szerencsével. Az edzésen ronccsá morzsolódott Scheckter Ferrarija, de a világbajnok, szerencsére, megúsza, csupán a nyakát fájlalta, ezért a versenyen sisakját a bukócsőhöz erősítették. Egy kör hátránnyal 8. lett. Ennél rosszabbul járt istállótársa, Villeneuve, aki a verseny folyamán az 5. körben neki-csapódott a védősávnak, onnan leszákadtt hátsó traktussal kisodródott és többször megpördült a pályán. A kanadainak az ijedelmen kívül egyéb baja nem esett.

A VB-címre aspiráló Jones-nak sem úgy sikerült, mint remélte, noha a 4. helyen utazott, amikor visszaesett a 7. helyre, ezután motorja ismét magához tért, és felzárkózott Piquet mögé, de ellenfelét már nem tudta befogni.

G. ROSSI



Jelenet az edzésen, amikor a másnapi versenyen kiesett Villeneuve (Ferrari) vezeteti a másnapi futam győztesét, Nelson Piquet-t (Brabham) (L. A. T. London felv.)

detlenkedő Renault-val, de végül Jabouille váltóhibával kiállt (53 kör), és Arnoux-nak csak a 10. helyre futotta motorja erejéből. A kiesettek sorába jutott Andretti (Lotus), Jarier és Daly (Tyrrell), Brambilla és Giacomelli (Alfa), Watson (McLaren), Surer (ATS), Patrese (Arrows) és Fittipaldi.

Noha a Turbó-Ferrari sok ezer kilométert tudnak maguk mögött, Imolában mégis a régi kocsik indultak, de nem

Eredmény: 1. Nelson Piquet, BR (Brabham) 98.7,52, 183,44 km/h — 2. A. Jones, AUS (Williams) 98.36,45 — 3. C. Reutemann, RA (Williams) — 4. E. de Angelis, I (Lotus) — 5. K. Rosberg, SF (Fittipaldi) — 6. D. Pironi, F (Ligier), mind 1 kh. **VB állása:** 1. N. Piquet, 54 pont — 2. A. Jones, 53 — 3. C. Reutemann, 37 — 4. Laffite, 32 — 5. Arnoux, 29 — 6. Pironi, 24 — 7. E. de Angelis, 10 pont.



1980 VILÁGBAJNOKAI:

- 50 cm³: Eugenio Lazzarini, I
- 125 cm³: Pier-Paolo Bianchi, I
- 250 cm³: Anton Mang, D
- 350 cm³: Jon Ekerold, GB
- 500 cm³: Kenny Roberts, USA

Oldalkocsik: Taylor/Johansson, GB/S

am
 1980 • 19
 Ára: 15 Ft