

auto-motor

1980
OKTÓBER

20



IFA mobile-DDR

HA ÉRDEKLI ÖNT

- a fronthajtás + torziósrugó
- egy TI-történet
- az autó és a szex
- a volán nélküli kormányzás
- a csodálatos Lola
- a Forma-1 guruló milliói
- a kebelbarátok öröme

HA SZERETNÉ TUDNI

- kik szimatolnak hivatalból
- hogy mik voltak ...
- vezetheti-e egy Lada-tulajdonos a rábizott járművet 900 kilométeres sebességgel
- milyen egy extraszuper Capri
- van-e vajon nosztalgia a kicsik után

HA KÍVÁNCSI LENNE

- merénylőkre és vezetőkre
- a volán mögötti Hegedűs Csabára
- a formák és normák kapcsolatára
- a dícső ősökre
- egy vízi parádéra
- arra, ami aztán fantasztiikus
- emberekre és műszerekre
- ritka szép példányokra
- a Pons-tól vett búcsúra
- arra, hogy mi történt a koporsótól a balesetig és még sok más érdekességre, mindezt megtalálhatja az AM e hónap végén megjelenő különszámában, az ismételt

72 oldalas

autó-motor '80 ŐSZ MAGAZIN

színes-képes kiadványában, amely egyaránt szolgálja érdeklődését, szakmai ismereteinek bővítését és sport-szeretetét, ugyanakkor kellemesen szórakoztatja is Önt. És ha a szerencséjével sem áll hadilábon, s szeret keresztrejtvényt fejteni,

15 000 forint

értékű vásárlási utalványból részesülhet. A hónap végén ismét

72 oldalon

jelenik meg az AM Magazin. Keresse, kérje a hírlap-árusoknál, az újságboltokban!

am

AZ AUTÓ-MOTOR 1980/20. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL

Lépünk be a Műszaki Egyetem különböző kapuin 2. (Lézó) - - - -	4-6
Örökzöld témák (Almássy Tibor) - - - -	7-9
Mozaik - - - - -	10-11
Autósoknak - Sorszámok - - - - -	12
Még most sem késő (lovász) - - - - -	13
Ismerd meg hazádat! A cáki pincesor (Túri P.-Almássy T.) - - - - -	14-15
Csupa érdekes (almássy) - - - - -	16-17
Autósélet Csehszlovákiában - - - - -	18-19
Autók és árak - Vásárnaplár - - - - -	20
A nyitás után - - - - -	21
CVH motor, Excort kocsi - - - - -	23
Biztosítás - biztonság? (L. K.) - - - - -	24-25
Egy új motorolaj jelzése a: PLUS - - - - -	26-27
Autószemmel a Lipcsei vásáron (Lovász Károly) - - - - -	29-33
Régi autó - Modell - Bélyeg és kerék - - - - -	35
Gyöngyösi utakon (Szabó Sándor) - - - - -	36-37
A jogászé a szó... (Dr. Szűcs Ferenc) - - - - -	39
Őszintén szólva (Szentpétery István) - - - - -	40
AM-posta - - - - -	41
Mit reklámoz a magyar autós? (Reményi-Gyenes István) - - - - -	43
A biztonsági övről -	
A „Csúcsgalagló” postája - - - - -	44
Százhusz percig élet és halál között (MO) - - - - -	45
Dávid és Góliát - - - - -	46
Vitaminűs konzerválás (S. P.) - - - - -	47
R5 Európa Kupa - - - - -	48-49
Toronyirányban - - - - -	51
Frohburg: BBK döntő (Surányi Péter) - - - - -	52-53
Értékes pontok Torunból (Mester István) - - - - -	54
MAMSZ Kupa - - - - -	55
Dalol a hegyoldal (- ergyé -) - - - - -	57
Két másodperc története - - - - -	58-59
Keresztrejtvény - Találja ki... - - - - -	60
Humor - - - - -	61
... és még arról is beszélnek (G. Rossi) - - - - -	63

CÍMLAPUNKON: A Lipcsei Vásáron ...

HÁTLAPUNKON: Hegyiverseny Pécssett ...
(Fotó: Rózsa György)

Kölnben, a világ legnagyobb motorkerékpárkiállításán (944 cég 34 országból), az IFMA-n, kétvétenként gyűlnek össze az öt világrész motorgyárai, hogy bemutassák legújabb termékeiket. A pályaudvarnyi csarnokokban tolongó motorkerékpár-hívők elsőként vehetik szemügyre, mit fejlődött az elmúlt 700 nap alatt ez az ipar, amely milliós nagyságrendben gyártja – szegénynek, gazdagnak, de főleg a fiatalságnak szánt – termékeit.

A kényszerítő új gazdasági irányzat – miként az autópárházban is – a szerényebb fogyasztású járművek terjedését segíti. Az általánosan elfogadott 50 köbcentiméteres alsó határ népszerűsége olyannyira uralkodó, hogy a világpolitikára érzékenyen reagáló járműipar is foglalkozik az ilyen kis erőforrásokkal meghajtott törpeautók gyártásával.

NSZK-beli közlekedési szaktekintélyek felvetették az egyre több balesetet okozó mope-



IFMA KÖLN 80

dek, mofák ügyét, nevezetesen azt, hogy e motorocskák gyesége olykor veszélyezteti a nyeregben ülők testi épségét! Az indok: erősebb motor, az kedvezőbb gyorsítás, adott esetben életet menthetne; a javaslat 80 köbcentiben látja a megoldást. Nos, itt a IFMA-n mutatkoznak be ezek a nagyobb törpék is, amelyek talán legyőzik majd a ma ötveneseit.

R



Lépünk be a Műszaki Egyetem különböző kapuin (2.)

Az Egyetemi Tanács nagyon tömören és szárazon fogalmazta meg a járműgépész szak oktatási célkitűzését. Erdemes szó szerint idézni:

„A szak oktatási célkitűzése olyan szocialista mérnökök képzése, akik a szükséges gyakorlat megszerzése után magas szintű alkotómunkára képesek gépek és géprendszerek, elsősorban járművek tervezésében, fejlesztésében és gyártásában, alkalmasak az üzembentartási, karbantartási és javítási technológiák, berendezések és rendszerek tervezésére és fejlesztésére.

Annak érdekében, hogy a kibocsátott mérnökök

- a marxizmus-leninizmus világnézeti alapján álljanak;
- a tudomány és a technika korszerű színvonalán képzettek legyenek;
- elsajátíthassák a műszaki-tudományos gondolkodás alapjait, és a mérnöki tevékenység fontosabb gyakorlati és tudományos módszereit;
- tudásukat szélesebb szakterületen tudják hasznosítani;
- tisztában legyenek szakmájuk népgazdaságon belüli szerepével és jelentőségével;
- képesek legyenek az állandó önképzésre és rendszeres továbbképzésre;
- szellemileg és testileg alkalmasak legyenek egészségük károsodása nélkül tartós és intenzív munka végzésére.

A képzés folyamán a hallgatók marxista-leninista szemléletű filozófiai és társadalomtudományi, továbbá matematikai képzés, valamint állandó testi nevelés mellett elméleti és gyakorlati alapismereteket szereznek egyrészt a műszaki fizika (mechanika, hő- és áramlástechnika, elektrotechnika, anyagismeret stb.) különböző területeiről, másrészt egyes járművek szerkezetéről, működéséről, alkatrészeinek méretezéséről és gyártásáról, a járművek üzemeltetési, karbantartási és javítási kérdéseiről. Ezután tanulmányukat az elméleti és a műszaki fizika területén fokozatosan elmélyítik, s a dolgok lényegéig hatolnak. A mind magasabb szintű elméleti ismereteiket folyamatosan alkalmazzák a korábban már megismert járművek, illetve az azokban lejátszódó fizikai folyamatok tervezésére és vizsgálatára, annak tudatában, hogy az így szerzett ismeretek és készségek más gépek és géprendszerek vonatkozásában is használhatók.”

Az oktatási célkitűzés olvasása közben érezhető, hogy itt minden szónak jelentősége van, ezért nem árt, ha egyik-másik szavát vagy mondatát részletesebben is kifejtjük.

Szocialista mérnököket

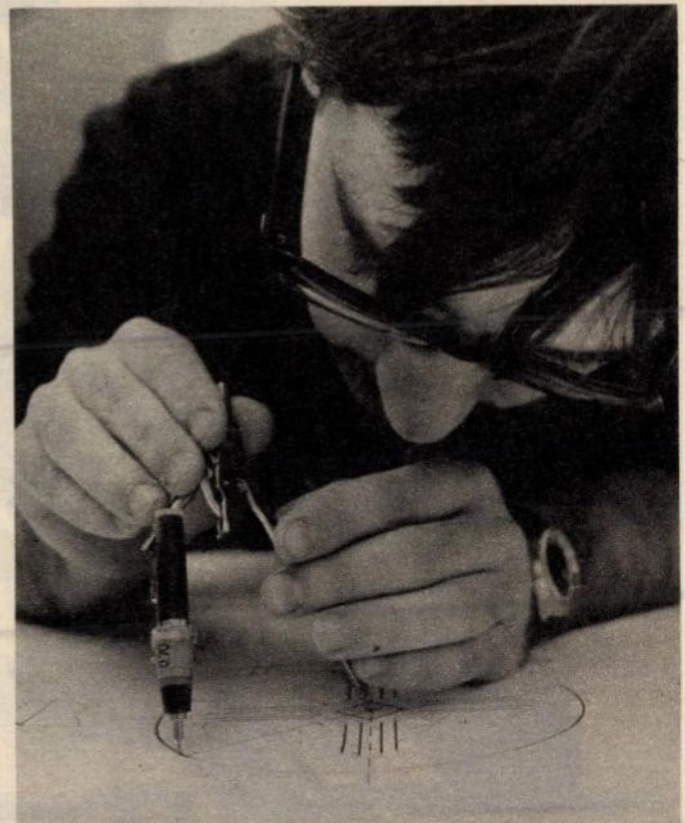
Rögtön az első sorban olvashatjuk, hogy **szocialista** mérnököket kell képezni. Vagyis nyíltan kimondja az egyetemi tanács, hogy nem politikailag semleges, hanem társadalmi rendszerünkhöz hű, elkötelezett mérnököket kell kibocsátani. Olyan mérnököket, akik a marxizmus-leninizmus világnézeti alapján állnak, következetesen szolgálják a szocializmus ügyét, példát mutatnak e munkában, hivatásuk teljesítésében és szocialista módon élnek. Ez a cél nagyon szép, de nem könnyű feladatot ró az oktatókra.

Mit jelent az, hogy **„a szükséges gyakorlat megszerzése után”**? Azt jelenti,

hogy az egyetemről kikerült mérnökök nem „kulcsra-készek”. Az egyetem „csak” azokat az alapokat – tudást és készségeket – tudja nyújtani, amelyek „könyvből” megtanulhatók, illetve „laboratóriumi körülmények között” gyakorolhatók. Ez így van a világ minden egyetemén. A friss diplomásnak bizony egy-két évet el kell töltenie mérnöki munkakörben – de még nem igazán mérnöki munkát végezve –, míg valóban képes lesz mérnöki feladatok megoldására. Hogy mennyi ideig tart ez a „beletanulás”, az elsősorban az egyén adottságaitól függ, de néha a körülményektől is.

Járműgépész = általános géptervező?

Érdekes felfigyelni arra, hogy az oktatási célkitűzés általában **gépek és géprendszerek** tervezéséről és fejlesztéséről

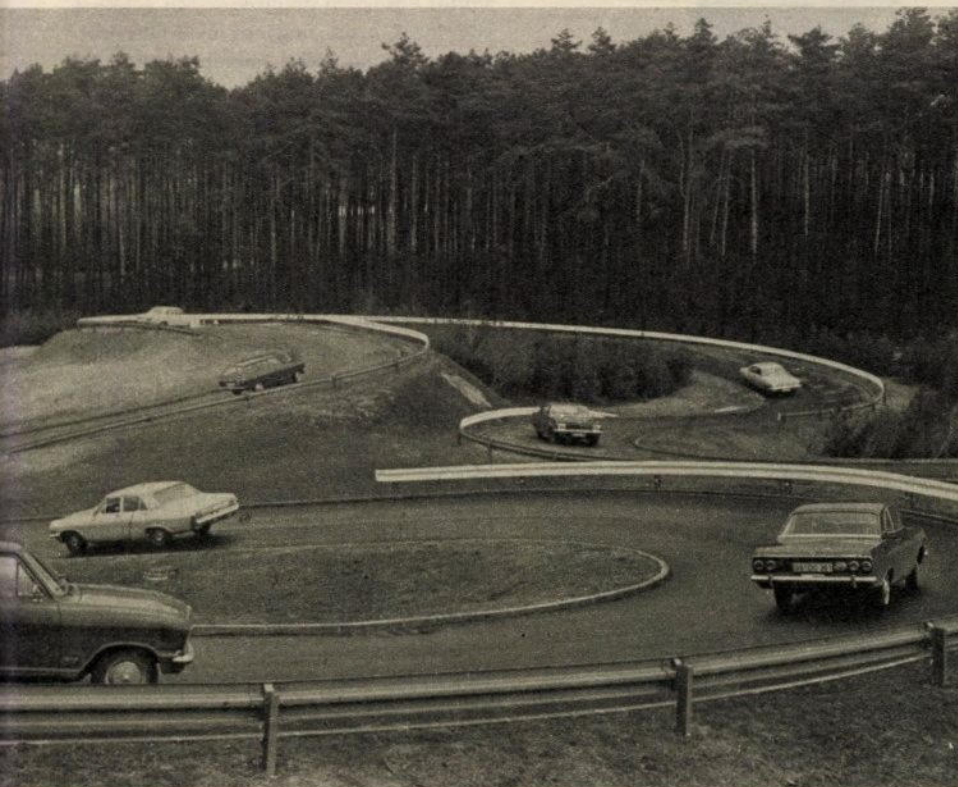


Valahogy így kezd minden konstruktőr



Sok esetben egy-egy rajtot lemásolni sem könnyű...

... a jármű olyanfajta gépnek nevezhető, amely „nem csinál semmit, csak mozog”



beszél, s csak utal arra, hogy „elsősorban” járművek lehetnek ezek a gépek. Nem véletlenül. Ugyanis jogosan kérdezhetik egyesek, miért kell annyi autókonstruktort kiképezni Magyarországon, amikor nem is gyártunk autót. Arról most nem beszélünk, hogy autón nemcsak személygépkocsit kell érteni, s akkor igenis van hazánkban komoly autóipar, amely mérnököket kér, de beszélni kell arról, hogy az a gépészmérnök, aki autón tanulta meg a géptervezést, sokkal több, mint járműtervező: **általános géptervező**. Ez a mérnök mindent megtanult ahhoz, hogy – egy kis túlzással – bármilyen gépet meg tudjon konstruálni. Akkor miért járműgépész? Azért, mert amit tanult, azt mindig járműre alkalmazta, azon fejlesztette konstruktóri készségeit. A jármű az egyik leghálásabb példa a géptervezői tevékenység gyakorlására, mert elég összetett ahhoz, hogy az összes lényeges fizikai folyamatot tanulmányozni lehessen rajta.

A jármű kiválóan alkalmas a legfontosabb gépelemek és mechanizmusok méretezésének és szerkesztésének gyakorlására, a legkorszerűbb anyagok és technológiák alkalmazására, a tudományos és a műszaki fejlődés nyomonkövetésére. További előnye, hogy a jármű olyanfajta gépnek nevezhető, amely „nem csinál semmit, csak mozog”. Ez kicsit humorosnak tűnik, de ha belegondolunk abba, hogy a gépek többsége valamit előállít, átalakít, feldolgoz, akkor nyilvánvalóvá

válík, hogy a legtöbb gép megtervezéséhez nem elég csak a gépet ismerni, de sokat kell tudni arról a valamiről is, amit a gép előállít, átalakít. . .

Vegyük például a krumpliszedő gépet. Aki a burgonya szedését gépesíteni akarja, annak a krumplihoz is, meg a geológiához, meg a mezőgazdaság sok más kérdéséhez is „konyitania” kell, hogy minden krumpli kikerüljön a földből (lehetőleg egész darabokban), s csak a burgonya jöjjön ki, kődarabok nélkül. Ez tehát egy külön szakma. Ezt külön meg kell tanulni.

Hasonló a helyzete a textilgépésznek, a vegyipari gépésznek, és még sok másfajta gépésznek. Persze, nehogy félreértse valaki, hogy ez hátrány lenne. Legalább ugyanennyi előny is származik abból, ha valaki valamilyen technológiai folyamat gépesítésének a csinját-bínját tanulja meg. A gépesítési szakmák egyik legnagyobb vonása az, hogy a mérnök olyan gépet alkot, ami aztán maga is alkot, termel, „nem csak mozog”. Viszont, ha valaki még nem tudott választani a sokfajta gépészmérnöki szakterület között, az talán jól teszi, ha általános géptervezőnek képezi ki magát. Egyébként meg kell mondani, hogy a gépesítő mérnök és az általános géptervező igen

gyakran közösen alkotja meg a gépet, egymással szorosan együttműködve.

Kétlépcsős képzés?

Visszatérve a járműgépész szakra, azt olvashatjuk az oktatási célkitűzésben, hogy „**alkalmasak az üzemfenntartási, karbantartási és javítási technológiák, berendezések és rendszerek tervezésére és fejlesztésére**” is. Ezek szerint a járműgépész nemcsak általános konstruktőr, hanem üzemeltető is? Ha még egyszer figyelmesen elolvassuk a fenti idézetet, láthatjuk, hogy nem üzemeltetésről, karbantartásról, javításról van szó, hanem ezek **tervezéséről, fejlesztéséről**. A két tevékenység között van ugyan sok rokon vonás, de nagy az eltérés is. A különbség azonban nem a munka értékében, színvonalában, rangjában van, hanem az elvégzéséhez szükséges ismeretek és készségek összetételében. A tervezéshez, fejlesztéshez nyilván szélesebb és alaposabb elméleti ismeretekre, és több intuícióra van szükség, mint az üzemeltetés napi feladatainak meghatározásához, irányításához, ellenőrzéséhez. Az utóbbihoz viszont sokkal erősebb gyakorlati érzék, operatív dönteni-tudási készség, rengeteg konkrét szakmai ismeret szükséges, ami nem alacsonyabb rendű, mint az el-

méleti tudás, csak más. Az előbbi feladatokat általában okleveles mérnökök, az utóbbiakat inkább üzemmérnökök látják el.

Akkor mégiscsak magasabb rendű az előbbi, hiszen az okleveles mérnököket öt évig képezik, az üzemmérnököket pedig csak háromig? Továbbra is nemmel kell válaszolni. Egyszerűen arról van szó, hogy az általános elméleti ismereteket célsebérebb és gazdaságosabb iskolában tanítani, éppen azért, mert általánosak. A gyakorlati, konkrét ismereteket viszont vétek lenne egész osztályoknak, évfolyamoknak együtt tanítani, mivel ezek nem általánosak, szinte mindenkinek mára van szükségére. A gyakorlati, konkrét ismereteket összetétele, a munkahelytől, beosztástól, a körülményektől függően, rendkívül nagy változatosságot mutat, ennek iskolás taníttatására nem lehet berendezkedni.

Az üzemmérnökök képzésének tényleges befejezésére tehát csak egy megoldás lehetséges: a munka közbeni ismeretszerzés, a részben spontán, részben tudatos tanulás a gyakorlati munka során. Ezzel szemben az okleveles mérnök két évvel hosszabb ideig marad az iskolapadban, hogy további elméleti ismeretekre tegyen szert, de tudásának összvolume 25 éves korára neki sem lesz több, mint az azonos korú üzemmérnök kollégájáé, csak más összetételű.

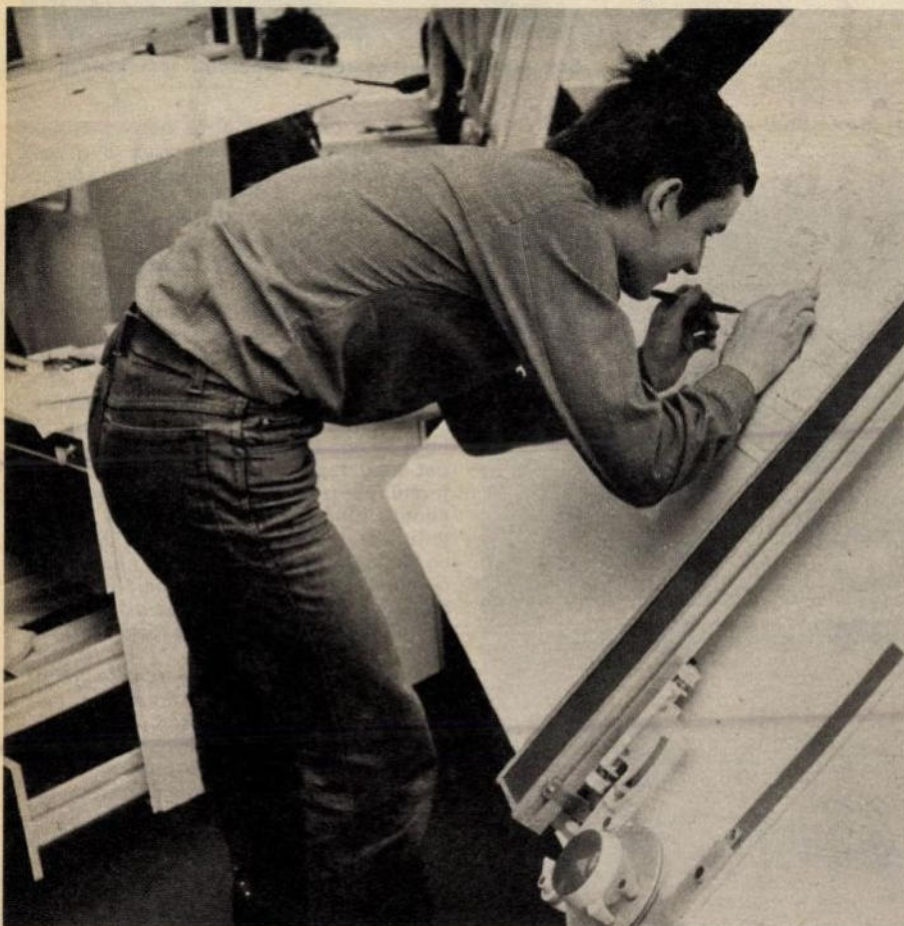
A járműgépész szak oktatási célkitűzéséből az is kiolvasható, hogy ezen a koron az oktatás figyelembe veszi az üzemmérnökképzés és az okleveles mérnökképzés egymásra épültségét. Ma még sok vita folyik azon, hogy az okleveles mérnöknek tudnia kell-e mindazt, amit egy üzemmérnök tud, csak „valamivel” még többet. A fent elmondottak alapján azt kell mondani, hogy **nem kell mindazt tudnia**. Akkor helyes-e, hogy először üzemmérnököket képezünk, majd közülük az elméleti ismeretekhez fogékonyabbakat tovább képezzük okleveles mérnökökké? Azt kell mondani, hogy **helyes**. Itt nincs ellentmondás.

Két különböző dologról van ugyanis szó. Más az **ismeretanyag**, amit egy érett mérnöknek tudnia kell, s megint más az a **tanított anyag** (tananyag), amit tudni kell már akkor, amikor az oklevelet megkapja. A tananyagról nyugodtan kijelenthetjük, hogy a jövődöbbei okleveles mérnöknek is ugyanazt kell **tanítani**, mint az (azonos szakos) üzemmérnöknek, csak „valamivel” még többet.

A járműgépész szak tanterve ennek az alapelveknek megfelelően épült fel, amint arról a következő számunkból olvasóink is meggyőződhetnek.

Ő már túl van a nehezén, vagy legalábbis azt hiszi

(Székely Tamás felvételei és archiv fotó egy külföldi próbapályáról)



(LÉZO)

ÖRÖKZÖLD TÉMÁK

● Milyen parkolási könnyítésre — netán további szigorításra — számíthatnak a fővárosi autósok? Lesz-e parkolási bérlet? Az invalidusok milyen feltétellel kaphatnak parkolási könnyítést? Segít-e valamilyen módszerrel (ahol így kell) a gumi épségére is tekintettel a járdára felállást?

A szintbeni parkolóhelyek, a fizetőparkolóhely-hálózat, valamint a parkolóházaknak a fejlesztését, építését továbbra is szem előtt tartjuk. Ugyanakkor a világviszonylatban is vonzó tömegközlekedési hálózat korszerűsítésével csökkenteni igyekszünk a Belvárosba irányuló, az ún. munkabájtároló forgalmat. Nem drasztikus tiltással, inkább helyes forgalomszervezési intézkedésekkel igyekszünk odahatni, hogy a helyes közlekedési és parkolási arányok kialakuljanak. Az invalidusok az orvosszakértői bizottság javaslatára kaphatnak parkolási könnyítést. A Fővárosi Szállítási Tanács irodája eddig mintegy 400 olyan engedélyt adott ki, amely felment a „Várakozni tilos” tábla hatálya alól. Sőt, esetenként lehetővé teszi részükre a járdán parkolást is. A Fővárosi Garázsipari Vállalat pedig (ugyancsak hasonló indokra) eddig közel 1200 olyan parkolási engedélyt adott ki, amely fizetőhelyeken (kivéve a parkolóórákat és a parkolóházakat), is lehetőséget ad a díjtalan parkolásra. A parkolási bérlet elsősorban a belvárosi lakosok nappali parkolási gondjait kívánna enyhíteni. Lényege, hogy megváltása nem kötelező, nem meghatározott helyre, hanem általában fizetőparkolóhelyre (kivéve a parkolóórákat) szól. Bevezetését a jövő év elejére tervezzük. Ami a járdára

Közlekedésünknek vannak olyan „örökzöld” témái, amelyek újra és újra felvetődnek. Ezekről és a közvéleményt foglalkoztató egyéb témákról folytattunk beszélgetést Kovács Zoltánnal, a Fővárosi Tanács VB Közlekedési Főigazgató-sága osztályvezetőjével.



teljes vagy félkerékkel való felállást illeti, mi ezt a körülményt jelzőtáblával ott szabályozzuk, ahol ez a gyalogközlekedést nem zavarja. Vagyis, a járdán a fal és a kocsi között minimálisan másfél méternyi hely szabadon marad, és ahol az útszegély magassága nem haladja meg a 8 cm-t. A járdára felálláshoz (ahol így kell és erre jelzőtábla is utal) mindenestre könnyítést jelentene a tompított élű szegélykö. Jóllehet ez a téma nem tartozik a hatáskörünkbe, mi is évek óta szorgalmazzuk a hagyományos szegélykövek helyett alkalmazásukat.

● Ugyancsak a parkolás témakörébe vágó észrevétel (sokak által hangoztatott panasz), hogy olykor csak ke-

vés, illetve kis mennyiségű áruval csúcsforgalmi időben túl sok nagy teherautó (Zil. W—50-es stb.) zavarja másodikkénti leállításával, vagy éppen a járdán rakodva, a belső városi utak forgalmát. Évek óta napirenden szereplő téma, mégsem sikerült mind ez ideig az áruszállításokat a városi forgalomba jobban beilleszkesíteni, ún. „finomáruszállító” speciális kis teherautókkal, s még így is, főleg a csúcsórákon kívüli időpontra megszervezni. Még mindig indokolatlanul sok a teherautóforgalmat vonzó nagy áruraktár a belső városrészekben. Sok üzlet és raktár napi mindössze 1—2 óras tényleges rakodásért szinte egész napra kisajátít az utcán parkolásra és megállásra is égetően szükséges

közterületet. Számíthatunk-e változásra ezzel kapcsolatban?

A kétmillió főváros közlekedés-szervezésében vezérelvünk: méltányosság és érdekegyeztetés. Az áruszállítás rendkívül fontos feladat, de egyedül üdvözítő megoldás a szóban forgó problémák megoldására aligha található. Egy elhibázott forgalomtechnikai intézkedés következménye lehet, hogy reggel nincs tej vagy péksütemény az üzletekben. A Belváros történelmi öröksége: a budapesti raktárkészlet 12%-a, a vendéglátóipari forgalom 20%-a, a kereskedelmi forgalom 11%-a zsúfolódik itt össze. Mindezek óriási, napon-ta (többször is) ismétlődő szállítási és rakodási igényt, az alapvetően fontos érdekek érvényesítését jelenti. Csak megfontoltan — még ha lassú tempóban is — lehet a szállítások bonyolult rendszerét a forgalmi körülményeknek megfelelően átszervezni. Nagyon jelentős előrelépésnek könyvelhetjük el, hogy a közeli hetekben, hónapokban — a Fővárosi Tanács ülésének határozata alapján — a teherforgalmat szabályozó zónarendszer bevezetésére kerül sor. Ennek lényege, hogy a meghatározott összsúlyra korlátozott zónákban a helyhez igazodó teherautó-típusokkal szállítanak. Első ütemben a Duna és a Kiskörút közötti területen 7—18 óra között 3,5 tonna összsúly-korlátozás lép életbe. Ezzel egyidejűleg a Kiskörút —Nagykörút által határolt területen 07—08 és 16—18 óra között 6 tonna összsúly-korlátozás lesz. A szabályozás természetesen tovább is folytatódik: a második ütemben a budai körút—Duna közötti területre terjed ki néhány év múlva. Valóban sok, illegális, házilag barkácsolt rakodási „engedélyt” jelző tábla látha-

tó városzerte. Mind szabálytalan, kihelyezésekre senki nem adott engedélyt. A rakodásokat kizárólag a „Várakozni tilos” + „Koncentrált rakodóterület” táblakombináció alatt lehet folytatni.

● **A közlekedési szakemberek valóban sokat tesznek azért (több, máskor kevesebb sikerrel), hogy a nagy építkezések körzetében se bénuljon meg azért teljesen a forgalom, s a körülményektől függően „célszerű” terelőutakat is kijelölnek, amelyek egyik-másikán bizony, csak nagy ügyvel-bajjal áramolhat a forgalom.** Vajon mikor következik be szép fővárosunkban az az időszak, amikor az autósok-motorosok (és persze, a gyalogjárók is) ilyesfajta megpróbáltatások nélkül közlekedhetnek majd?

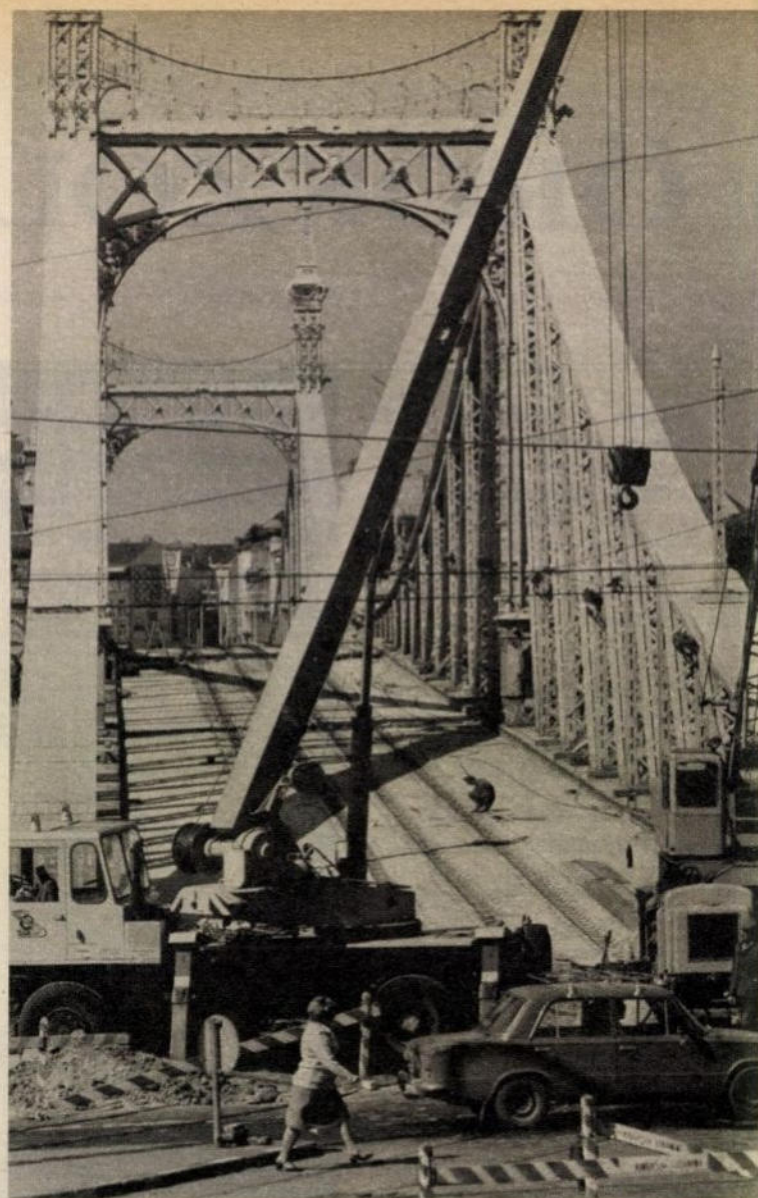
Nos, a terelőút-mentesség korszaka — remélem — soha nem köszönt rá a budapestiekre. Ez azt jelentené, nem épül, nem fejlődik hazánk fővárosa. Az életkörülmények változásai magukkal hozzák a közlekedési célú beruházások, az utak, hidak, forgalmi csomópontok folyamatos korszerűsítésének igényét is. Ugyanakkor az is szempont, hogy ezek az építkezések — amelyekért az egyszerű közlekedők is meghozzák a maguk áldozatát — rendezett körülmények között, határidő betartásával — a rendre és a tisztaságra is ügyelve — bonyolódjanak le. Még sokat kell tennünk azért, hogy ez mindenütt, maradéktalanul így legyen. A terelőutak kijelölésekor elsősorban azt tartjuk szem előtt, hogy a járművezetők a korábbi gyakorlathoz mérten, a lehetőségek szerint ne kerüljenek sokkal kedvezőtlenebb helyzetbe. Persze, csak az olyan útvonalakat lehet nagyarányú forgalomterelésre felhasználni, amelyek közműállapota is alkalmas a megnövekedett forgalom elviselésére. Igyekszünk mindig több, alternatív útvonal-kombinációt meghatározni — pontosabban tartalékolni. Jelzőtáblával azonban csak egyet, a minden szempontból legkedvezőbbet jelöljük ki. A járművezetőknek azonban lehetőségük van más útvonalat is választani. Ezzel a forgalom térben és időben meg-

oszlik. Szempont az is, hogy az átmenő forgalmat különválasszuk a többitől. A jelzőtáblákat mindenesetre igyekezünk úgy elhelyezni, hogy a forgalom elől elzárt útvonal kezdő- és végpontja közötti úton még a helyismerettel nem rendelkezőt is gond nélkül végigvezessük. A Margit-híd, Petőfi-híd és a Szabadság-híd rekonstrukciója is jó példa erre.

● **Gyakorta hangoztatott panasza a helyismerettel nem rendelkezőknek: egy-két reprezentatív kivételtől eltekintve hiányosnak érzik fővárosunkban az útbaigazító, úgynevezett „idegenvezető” táblák rendszerét. Felvetik tehát: mikor számíthatnak valami jobbra?**

Nem csupán egy-két „reprezentatív” kivétel látható az utcán, hanem — a portálos, konzolos és szabvány útirányjelző táblákat is figyelembe véve — közel háromszáz. A nemzetközi útbaigazító jelzőtáblaprogram megvalósítása Főigazgatóságunk szívügye. E munkák immár három éve — mintegy 30 millió forintos költséggel — folynak, s az idén is sokat helyezzük ki a „zöld” és „kék” rendszer nagyalakú, sok és fontos információt adó jelzőtábláiból. A zöld alapszínű táblák adják a rendszer gerincét. Ilyeneket találunk a budai és a pesti körúton, valamint a sugárirányú főközlekedési utakon. A kék alapszínű táblák segítik elő, hogy erre a rendszerre visszajussunk. A fehér alapszínű tájékoztató, illetve Kresz-táblák a főváros egyedi, idegenforgalmi szempontból fontos pontjait — kempingeket, szállodákat, uszodákat, múzeumokat stb. — jelzik. A nemzetközi és hazai idegenforgalom igényeit kielégítő útbaigazító jelzőtáblarendszer (egy-két építési körzettől eltekintve) az év végéig gyakorlatilag teljessé válik.

● **Közismert tétel, hogy az egyirányúsított úthálózat alapvető rendeltetése szerint logikus rendszert képez. Vagyis, hogy az egymás mellett, azonos irányban húzódó utcák többnyire ellenételes irányban vezetik a for-**



galmat. És, minthogy keresztirányban is azonos elv érvényesül, ily módon az egyes tömbök körüljárhatók. Ez lenne tehát az elv. De vajon a budapesti utcák szövevényében nem mutat-e mást a gyakorlat? Tervezik-e az egyirányúsított utcahálózat logikai rendjének felülvizsgálatát és az egyirányúsított utcahálózat továbbfejlesztését?

A már egyirányúsított városrészek felülvizsgálatát nem tervezzük. Az a véleményünk, hogy az egyirányúsított utcarendszerek — néhány utólag helyesbített kivételtől eltekintve — általában megfelelnek a forgalom

sokrétű igényének és a városfejlesztési tendenciáknak. Tulajdonképpen ahány ember, annyiféle véleményt hallunk ezzel kapcsolatban. Ami célunk az, hogy a közlekedők és a városlakók nagy többségének érdekeit szolgáló utcahálózatok alakuljanak ki. Mégpedig oly módon, hogy a lehetőség szerint a helyi, vagyis a közvetlenül érintettek érdekeit se kelljen drasztikusan megnyirbálni. Itt is igaz, hogy nem lehet mindenki kedvére tenni.

● **Jól tudjuk, hogy még a legkorszerűbb technikai feltételek mellett is a „zöldhulám” helyett, legfeljebb csu-**



FAVICS PÉTER felvételei

pán „összehangolt” jelzőlámpa-irányításról beszélhetünk a közlekedésben. És még ez is csak akkor működik jól, ha ésszerű tempó-tartással, a forgalomritmus-hoz ügyes alkalmazkodással, a gépjárművezetők is „együtműködnek”. Milyen tapasztalatokat gyűjtöttek ezzel kapcsolatban, és milyen fejlődés várható?

Az összehangolás célja valójában csak a megállások kényszere nélküli maximális forgalom áteresztése lehet. Egyúttal — és ez nem kis szempont — a keresztirányú forgalmat is le kell bonyolítani. A lényeg tehát, hogy nem lehet egy útvo-

nalat úgy előtérbe helyezni, hogy miatta a többi útvonalon elviselhetetlenül nőjön a megállások okozta idővesztés. Az összehangolás csupán kedvezőbb körülményeket teremt egy útvonalon a haladáshoz, de nem csodaszer. Ez idő szerint mintegy 320 jelzőlámpás csomópont van a fővárosban: 65—70%-uk több programmal, illetve a forgalomtól függően dolgozik. A csomópontok 70%-ánál működik összehangolt forgalomirányítás. Mint ismeretes, a Névtelen utcai forgalomirányító-központ a Belváros 16 jelzőlámpás csomópontjának felügyeletét, irányítását látja el. A bur-

kolatba beépített forgalom-számláló-detektoroktól beérkező adatok alapján innen váltják — a forgalmi igényeknek megfelelően — a jelzőlámpák programjait. A számítógépes központi forgalomirányítás bevezetése 1985 táján várható.

● Végül szakvéleményüket szeretnénk kérni: hogyan alkalmazkodnak a közlekedők, az autósok-motorosok a megváltozott és egyre változó metropolisunk közlekedéséhez? Milyen tanácsokat adnának részükre azért, hogy a közeli jövő újabb nagy értekezéseivel járó közlekedési megpróbáltatásokat könnyebben viseljék el? Hogyan ve-

zessenek, hogyan parkoljanak...?

Úgy vélem, hogy csupán az ellenőrzések, a példás büntetések szaporításával nem lehet a forgalmat sem szervezni, sem szabályozni. Csak akkor számíthatunk a helyzet javulására, ha együttműködünk. A cél mindenestre közös. Éppen ezért, kísérjük meg uralkodóvá tenni az egymás iránti jó szándékú bizalom légkörét az utakon. Csupán ezzel az egy „beruházással” is szebbé, nyugodtabbá és mindenképpen elviselhetőbbé tudjuk tenni a forgalomáramlást a budapesti utcákon és utakon.

IGAZ, MÉG NINCS TÉL

— de nem árt tudni, hogy a Lengyel Szabadalmi Hivatalnál bejelentették az autóindító kulcs melegítésére használt berendezés tervét. A szerkezetet a poznańi „Energoprojekt” Energetikai Tervezőiroda néhány dolgozója hozta létre. Annyit elárulhatunk, hogy igen egyszerű felépítésű szerkezet ez — jellemzője az a rész, amelybe a kulcs fogazott részét kell elhelyezni. Az autó ajtajának zárja fagy esetén is igen rövid idő alatt nyitható.

A FORD 1980-BAN

180 járművel üzemi kísérletsorozatot indított az „M 15”-nek nevezett, 85% szuperbenzint és 15% metanol tartalmú üzemanyag-keverékkel. A kísérleti járműállomány a Fiesta, a Taunus és a Granada típusokból áll és még ki fog egészülni az új Escort utódokkal. Tíz autóbust is számításba vettek. Ötven autó a nyugat-berlini taxisoké, mintegy hatvan darab különböző cégé, a többi kísérleti intézmények keretében működik. A kísérletsorozat azonkívül, hogy a keverék üzemi alkalmazásáról (megbízhatóság, stabilitás, gyorsítóképesség, terhelhetőség stb.) kell megbízható adatokat és tapasztalatokat szolgáltatnia, számot kell adjon arról is, hogy a motor üzemanyag-gal vagy égéstermékével érintkező részei (dugattyúk, hengerfalak, dugattyúgyűrűk, szeleplülések, forgattyústengely-ágak, porlasztó, olajszivattyú, benzinszivattyú, üzemanyagtartály, benzinezeték stb.) hogyan reagálnak a keverékre. A kísérletsorozat értékelését 1980 végére tervezik, s azt követően minden német Ford alkalmazásnak ítéltető a metanolos üzemre.

A SZOVJET AVTOEXPORT

külkereskedelmi egyesülés több mint 1800 darab Zaporozsec típusú személygépkocsit adott el egy olasz cégnek. Az autókat még az idén leszállítják.

SVÉDORSZÁGBAN

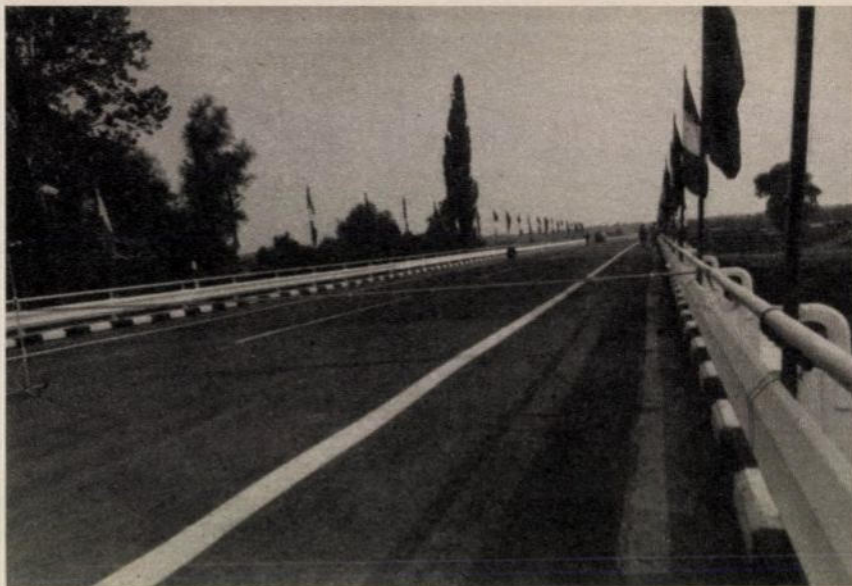
az idei év első hét hónapjában 114 560 új személygépkocsi talált gazdára, ez 11 százalékkal kevesebb, mint a tavalyi időarányos adat.

A KIELCEI GLOS LUDU CIMŰ LAPBAN OLVASTUK,

hogy egy traktorvezető Ursus traktorával kifordulva a mezei útról az E-7 útvonalra, összeütközött egy Fiat-126p-vel. A Fiat ütközési ereje akkora volt, hogy a traktor felbukfencezve az árokba borult.

NEMZETKÖZI AUTÓKIÁLLÍTÁS

lesz januárban Kantonban. A legtöbb kiállítót az USA-ból és Japánból várják.



Átadták a 86-os számú főútvonal Körmentet kikerülő három és fél kilométeres szakaszt, és az útvonalon épített két hidat. A komáromi Duna-híd után az országban itt alkalmazták másodszor a magyar szabadalom alapján készülő szigetelőanyagot, a Dehydrot. A Körmentet ívben kikerülő új szakaszon gyorsabbá, biztonságosabbá vált a 86-os forgalma.

(Tóth László felvétele)

KIS FOGYASZTÁSÚ

személygépkocsik gyártását akarja megkezdeni az állami Pakistan Automobile Corp. Az évi 25 000 autót 75 százalékban pakisztáni, 25 százalékban pedig japán eredetű alkatrészekből akarják összeszerelni.

EGY JUGOSZLÁV KUTATÓ

szerint a gépkocsi feltalálása óta napjainkig több mint 20 millió ember vesztette életét autóbaleset következtében. A gépkocsi csaknem úgy pusztít, mint a középkor pestisjárványai. A világon évente körülbelül 250 000 ember halálát okozzák a közlekedési balesetek.

AUGUSZTUSBAN HAGYTA EL A FUTÓSZALAGOT

a 3 milliomodik Moszkvics típusú személyautó. A moszkvai autógyár jelenleg naponta 650 személygépkocsit bocsát ki, főként a belföldi piac számára. Emellett nem lebecsülendő az export sem. A Moszkvicsok a világ 70 országába jutnak el. A gyár hamarosan megkezdí a Moszkvics-2140 típus luxusváltozatának sorozatgyártását, a következő ötéves tervidőszakban pedig egy új modellel kíván megjelenni a piacon.

KÖNYVEKRŐL

PALFY JÓZSEF: Benelux államok (Pannoráma). Immár 3. kiadásban jelent meg e nagy útkönyv, amely Belgium, Hollandia és Luxemburg tájaira vezet el, s megismertet ez országok történelmével, lakóival. Nemcsak útitárs: érdekes otthoni olvasnivaló is.

LENGYEL ISTVÁN: A Polinario (Kossuth). Megint dicsérni lehet a kiadó frissességét: a júliusban megjelent könyv még májusi eseményeket is idéz. A szerző személyes élményei, tapasztalásai alapján látatja a mind nagyobb politikai szerepet játszó eseményeket.

KAREL CAPEK: Kínos történetek (Európa). A nagy cseh filozófus, regény- és drámaíró három csoportba gyűjtött elbeszélései különös eseteket örökítenek meg, amelyek egyszerű embereket különös emberekké változtatnak...

WOLANOWSKI: Hőség és láz a Távolkeleten (Kossuth). India, Thaiföld, Hongkong... a riporter az Egészségügyi Világszervezet megbízásából egzotikus tájak emberei között szerzett élményeit osztja meg olvasóival.



Akadály – Egerben

Szabó Sándor felvétele



Váratlanul megváltozott a forgalmi rend Budapest szívében, a Deák téren, ahol az autóbusz-pályaudvar előtti útszakaszt kétirányúsították. A változásra, a szembejövő forgalomra előre semmi sem figyelmeztet, pedig az autósoknak jó néhány évük volt, hogy a régi rendet megszokják. Ilyenkor csak használna a tábla felhívása – még ha a Kresz nem is írja elő kötelezően a felállítását

(Bojár Sándor felvétele)

AUTÓ-MOTOR MAGAZIN '80 NYÁR

keresztretjévének megfejtése: Nappal is tompított fény – Élénk színű ruházat – Autó-Motor – Bukósisak.

Kétezer forintos vásárlási utalványt nyert: ifj. Hamvasi Lászlóné, 1011; Göndör Lajos, 1122; Szabó Ferenc, Debrecen, **Ötszáz forintos vásárlási utalványt nyert:** Németh Sándorné, Sándorfalva; Horváth József, Nagymányok; Kiss Imre, Szigetszentmiklós, Urbanovics Jusztna, Karcag; Szikszai Gábor, Etes; Kora Árpádné, 1073; Pirtmann Józsefné, 1133; Szemes Andrea, 1147.

Kétszáz forintos vásárlási utalványt nyert: Bádu Dezsőné, 1105; Bercsényi László, 1215; Bors Lászlóné, 1122; Papp Zoltán, 1094; Petrusa Sándorné, 1184; Szimon István, 1072; Sallai Attila, 1163; Seres Ernő, 1116; Vörös András, 1191; Sallainé Ferenc Ilona, 1162; Zemkó Antal, Baja; Borbély Károly, Komoró; Galambos István, 2723; Gera Jánosné, 6764; Heiszter Lajos, Tapsony; Tóth László, Ozd; Juhász László, Szombathely; Szűts Rollandné, Székesfehérvár; Petőh Károly, Tunyogmatolcs, Somfai Zsolt, Miske.

Százforintos vásárlási utalványt nyert: Fekete József, Veszprém; ifj. Pákolitz István, Pécs; Veres István, Nyíregyháza; Gergely József, Szentés; Gál Jánosné,

Tiszabálbolna; Czap Zoltánné, 1156; Menyhért Andrásné, 1077; Pásztor László, 1141; Somogyi Zsolt, 1035; Kleinhappel Tibor, 1034. A nyereményeket postán küldjük meg.

ANGLIABAN

108 ezer gépkocsit gyártottak júliusban, szemben a tavaly júliusi 100 ezer, illetve az ez év júniusi 84 ezer kocsival. Az első héthavi autógyártás (621 ezer) így is elmarad az egy évvel korábbi 704 ezer darabos termeléstől.

A MERCEDES

gépkocsikat gyártó Daimler-Benz AG 1,8 százalékkal emelte a gépkocsik belföldi árát. A költségek növekedését még ez az áremelés sem fedezi – közölte a gyár szóvivője.

A MEGNÖVEKEDETT ÜZEMANYAGÁRAK

miatt az amerikai autósok tavaly kevesebbet közlekedtek, mint egy évvel korábban. Ez derült ki abból a felmérésből, amely szerint a személy- és teherautók 1,5 százalékkal kevesebbet üzemeltek. A pusztán kedvtelésből történő autózás még ennél is gyorsabban, 13 százalékkal csökkent. Az autózás visszaesése ellenére az USA állampolgárai tavaly 517 milliárd dollárt költöttek autókra, ez 17 százalékkal több az egy évvel korábbinál.

A VÁROSI SZEMÉTLERAKÓ HELYEK,

– írja az olasz Panorama című hetilap – valódi kincsebányák. A kidobott holmik között található aranyláncot, ezüst evőkészletet, sőt még drágakövet is. A szemétre hányt holmik sokasága között azonban a legértékesebb a műanyag. A műanyagot benzinyártásra használják. Milánó elővárosában már működik egy vállalat, amely a szemétre hányt műanyagból benzint gyárt.

ERŐSEN MEGUGROTT

az autóvezető nők száma Japánban. A Mitsubishi cég ezért az új, nőknek szánt modelljének karosszériáját és belső kiképzését egy francia divatdiktátorral, Nina Riccivel terveztet meg.

JUGOSZLAVIA

kereken 20 országba exportál akkumulátorokat. A legnagyobb vásárló a Szovjetunió, ahová például tavaly 21 ezer tonna különböző méretű akkumulátort szállítottak. A Volkswagennal, a Peugeot-val és a Citroënnal hosszú lejáratú szállítási szerződéseket kötöttek a jugoszláv gyártók, amelyek keretében mind a választék, mind a szállítások értéke folyamatosan nő. Mivel a fejlődő országokat is kedvező piacként ítélik meg, a jugoszláv akkumulátorgyártók a jövőben a harmadik világban kívánják a legerőteljesebben fokozni piacukat.

Autósoknak

Segélyszolgálatot

hozott létre a Miskolci úti Lada-szerviz állandó ügyfelei részére. Munkaszüneti napokon 6-12 óra között ingyenes gyorsjavítást, hibaelhárítást végeznek az ügyeletes szerelők. Az autósoknak csak a felhasznált alkatrész árát kell megfizetni. Az AFIT III. sz. Autójavító Vállalat „törzsügyfelei” sorszámmal ellátott igazolványt kaphatnak – személyesen a munkafelvévőktől, vagy levélben kérhetnek a vállalattól – és ennek birtokában vehetik igénybe a szolgáltatást. Telefon: 831-120/112 m.

*

Hétközben egyes autójavítókat telefonon felhívni szinte képtelenség. Reméljük, hogy a megadott Miskolci úti szám munkaszüneti napon nem jelez állandóan foglaltat. Egy gyors segítségadáshoz ugyanis feltétlenül szükséges a gyors jelentkezés is.

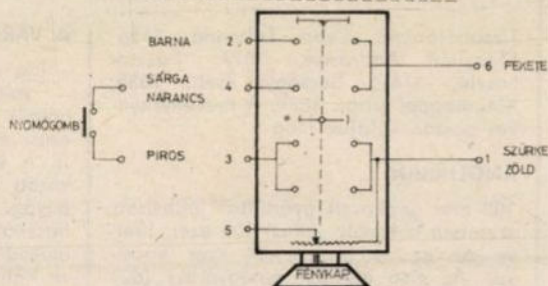
(Szerk. megjegyzés)

A Zaporozsec,

a ZAZ 968-as nincs ellátva fénykürttel. Így villantani csak a fénykapcsoló második állásában, a karral lehet – írja Egyed Zoltán okl. járműgépészmérnök. – Ez sok időt igényel, mégpedig olyan szituációkban, amikor épp a gyorsaság lenne a lényeg. Az általam készített átalakítás ezt a nehézséget hidalja át. A fénykapcsoló 3. és 4. számú csatlakozóival (piros, ill. sárga és narancs színű vezeték) egy nyomógombot kötöttem párhuzamosan, és ezáltal a fényváltókar és a világításkapcsoló állásától függetlenül működik a fénykürt. A nyomógomb bárhol elhelyezhető, én célszerűen a kormányoszlop burkolatának műanyag lemezébe építettem be, így könnyen kézre esik. A beszereléskor ügyeljünk arra, hogy a nyomógombon és a csatlakozó vezetéken közel 10 amperes áram megy át.



KAPCSOLÁSI VÁZLAT A FÉNYKÜRTHÖZ



A képen a Szignál

nevű, szovjet gyártmányú sebességátár-jelző készülék látható. A beállított értékhatár elérésekor a műszer sípolni kezd, s mindaddig sípol, amíg a sebesség az alá nem esik. Ezenkívül hangot ad akkor is, ha irányt jelzünk, vagy a kézfék behúzott állapotban van, írja Vécsei László Mezőcsátról.

Egyben felteszi a kérdést is: hol lehet nálunk ezt megvásárolni? A válaszra mi is kíváncsian várunk.



KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR 1980. október 6-án

DACIA (Budapest)	3 124
DACIA (Debrecen)	1 228
LADA 1200 (Budapest)	7 350
LADA 1200 (Debrecen)	6 134
LADA 1200 Kombi (Budapest)	1 637
LADA 1200 Kombi (Debrecen)	573
LADA 1300 (Budapest)	5 517
LADA 1300 (Debrecen)	4 312
LADA 1500 (Budapest)	4 789
LADA 1500 (Debrecen)	4 376
LADA 1500 (Győr)	970
LADA 1600 (Budapest)	1 940
LADA 1600 (Debrecen)	1 015
MOSZKVIC 2140	9 946
POLSKI FIAT 126p. (Budapest)	3 234
POLSKI FIAT 126p. (Debrecen)	1 042
POLSKI FIAT 126p. (Győr)	67
POLSKI FIAT 1500	1 092
SKODA 105 S (Budapest)	756
SKODA 105 S (Debrecen)	923
SKODA 105 S (Győr)	927
SKODA 120 L (Budapest)	641
SKODA 120 L (Debrecen)	338
SKODA 120 L (Győr)	622
TRABANT Lim. (Budapest)	1 552
TRABANT Lim. (Debrecen)	382
TRABANT Lim. (Győr)	1 233
TRABANT Spec. (Budapest)	3 055
TRABANT Spec. (Debrecen)	928
TRABANT Spec. (Győr)	2 634
TRABANT Kombi (Budapest)	477
TRABANT Kombi (Győr)	737
TRABANT Hycomat	10 052
WARTBURG Limousine (Bpest)	1 888
WARTBURG Limousine (Győr)	2 031
WARTBURG Lim. (tolótetős)	199
WARTBURG de Luxe (Bpest)	1 789
WARTBURG de Luxe (Győr)	1 816
WARTBURG de Luxe (tolótetős)	7 137
WARTBURG Tourist (Budapest)	884
WARTBURG Tourist (Győr)	679
ZAPOROZSEC	30 570



Autóstúrák

címmel hasznos kiadványt jelentetett meg az IPV. Hétvégi túrákat ajánl a kirándulóknak, az utakat úgy megválasztva, hogy a túra sok élményt nyújtson. A kiadványban 17 útvonal és 3 nemzeti park leírása található.

Még most sem késő

Amikor tanácsokat adunk az autósoknak, olykor magunk is a tűzzel játszunk. Hiába javasolunk ugyanis olyan tennivalókat, amelyekhez hiányoznak a hozzávalók. A gumiügyből például mi is megtanultuk, hogy a hiány nem mindig a hazai vállalatok számlájára írható. De bosszantó, hogy olyan cikk is hiánylistán szerepeljen, amelyet idehaza készítenek.

Korrózióvédelemtől az ablaktörlőgumiig

A csapadékos évszak velejárója a korrodálás. A védtelen fémfelületeket alattomosan megtámadja a rozsda. Védekezni ellene csak kitartó, szivós munkával lehet. Sokan teszik fel a kérdést — főleg az új autósok —, hogy a házilag vagy a szakműhelyben végzett korrózióvédelem-e az igazi? Véletlenül sem szeretnénk a vállalatoknak, maszek kisiparosoknak reklámot csinálni azzal a kijelentésünkkel: a korrózió ellen védekezni csak kitűnő felszereléssel lehet. Ilyen pedig a szakműhelyekben található. Ilyenkor — kiváltképp szép időben — már ajánlatos a krómozott részeket is bekenni. Erre a célra is hiába ajánlunk valamilyen védőszert, ha történetesen nem kapható. Így megvásárolhatjuk azt ami van. (Ez nem is lenne baj, csak jó legyen.) Hideg időben a gumiból készült holmik megkeményednek, majd megrepednek. De csak azok, amelyek nem kapnak rendszeres szilikonkezelést. Ezzel elárultuk azt, hogy mennyire szükséges a gumiszerkezetek ápolása. Ha már a kaucsukanyagoknál tartunk, az ablaktörlőt is megemlítjük. Gyakran látni nyáron is — amikor még kevésbé tud sok sár tapadni a szélvédőre —, hogy a törlőgumik többsége mennyire csikosan „tisztítja” meg az üveget. Sokszor éppen csak kilátni a kocsiból. Igaz, olykor új törlőgumik beszerzése is kilátástalan.

Ejtsünk néhány szót a fagyálló folyadékra is. Jó ha tudjuk: minél öregebb, annál használhatatlanabb a fagyálló. Ajánlatos tehát időben elenőriztetni, és ha kell kicseréltetni, hiszen egyelőre olcsóbb a folyadék, mint egy motorblokk!

De sok autóst ér meglepetésként az első zimankós napon, amikor ösztönösen nyúl a fűtéskapcsolóhoz, de az meg sem moccan. Nem is, mert a sok állás miatt a szerkezet megszorulhat. Mondani sem kell: a rozsda itt is megtette a magáét.

A motor is legyen rendben

Hidegben csak kitűnő állapotban lévő motor képes beindulni. Mi kell ahhoz, hogy ne mérgeledjünk, hogy biztosak legyünk a dolgunkban? A

rendszeres karbantartás. A gyertyaelváltás sem zavartalan — a gyertya, amelyet használni is lehet, olyan mint a mesében: hol volt, hol nem volt... De cserélni kell, még akkor is, ha olykor körülményes a hozzájutás.

Az elhasználódott megszakító is sok bosszúságot okozhat, a legtöbbet akkor, ha az sem kapható.

Aram és benzin

A zavartalan autózás egyik titka: a kitűnően funkcionáló elektromos berendezés, és a megfelelően világító lámpák. Az égők használati ideje véges. Minél tovább használjuk, fényük hatványozottan csökken. Aki rendszeresen közlekedik zord időben, este — de nemcsak az —, jó ha még most cseréli ki a fényszóró izzóit.

Számos alkalommal okozott már bosszúságot az üzemanyagrendszerben megfagyott víz. Felolvasztása körülményes, azonkívül hosszadalmas is. Ezt elkerülhetjük, ha a leülepedett vizet eltávolítjuk. Hogy honnan? Hát a benzintartályból, az AC-pumpából

és a porlasztóból. Nem könnyű, nem gyors munka, de megéri! Ugyanígy távolítsuk el a tiszta vizet az ablakmosótartályból is, vagy pedig töltsünk hozzá fagyállót.

Az akku se maradjon ki

Bármilyen jól működik a motoron a gyújtószerkezet vagy a porlasztó, jó akkumulátor nélkül az indítás hidegben kínszenvedés. Köztudott, hogy desztillált víz utántöltésével nem ért még véget az áramforrás karbantartása. Ellentétben a közhiedelemmel, komoly szakértelem szükséges az akku téli felkészítésére. Barkácsolással sokszor többet árthatunk, mint amennyibe a szakember megfizetése kerül.

*

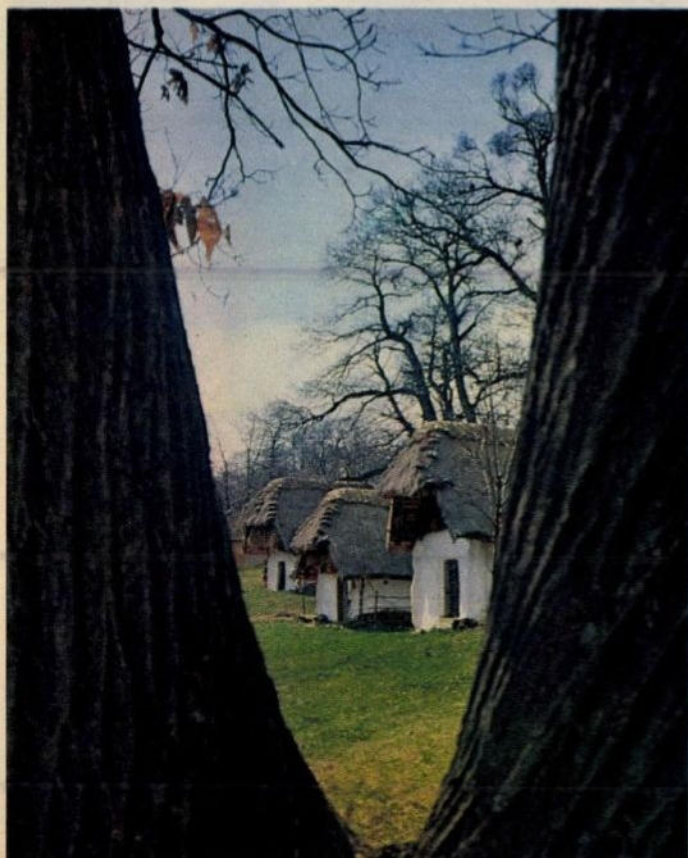
Még most sem késő, adtuk írásunk címét. Így igaz, a felkészülésre most még van idő. És a tennivalókat ne halogassuk. Az autó érzékeny szerkezet, amely állandó karbantartást igényel.

(Iovász)





A 8-AS ÚTRÓL:
A cáci pincesor



ALMÁSSY TIBOR felvételei

Idegenvezető: TURI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

A Stájer Alpok hazánkba átnyúló hegyeitől övezett festői völgykatlanban fekszik Velem. A szubalpin klímájú, tiszta levegőjű üdülőtelepülés egyik büszkesége — mint már említettük — az ormán piros tetetű, fehér falú kápolnával ékesített, közel hatszáz méter magas Vid-hegy. És ha már itt vagyunk, innen letekintve is igazán lenyűgöző panoráma tárul elénk. Nem véletlenül építettek éppen ide, a hadiútjaikon áramló forgalom biztonságára is gondosan ügyelő rómaiak őrtornyot...

A Vid-hegy ellenkező oldalán igen értékes és rendkívül jelentős régészeti leletekre bukkantak. Megállapították, hogy már a késő kőkorszakban laktak itt emberek, s később, az időszámítás előtti I. évezred első felében — a korai vaskorban — számottevő emberi település alakult ki ezen a tájon.

Velem tőzsomszédságában találjuk az ugyancsak szerény és kis létszámú települést — Cákot. Szombathelyről, Kőszegről, de még a Bük-fürdő nyaralói közül is sokan keresik fel a híres cági pincéket. Autóval is könnyen megközelíthető a település szélén húzódó pincesor. Tábla is jelzi az ide vezető utat.

Hangulatkép Velem és a nyugati országrész határában



A település mögött emelkedő domboldal hajlatában — óriási szelídgesztenyefák árnyékában — húzódnak meg a szigorú védettség alá helyezett fehér falú, részben a domb oldalába hatoló, zsüpfedeles pincék. A mögöttük emelkedő, volt szőlőhegyen az 1890-es években a filoxéra teljesen kipusztította a valaha oly tüzes nedűt termő szőlőtökéket. A pincék egy része azonban napjainkig „átvészelté” az idők viszontagságait.

A kanyargós dűlőút vonalát követő pincesor néhány jellegzetes képviselőjét sikerült az utókor számára megmenteni és eredeti környezetét is megvédeni. A századfordulón még sok — hozzájuk hasonló — pince húzódtott meg a domb aljában. Nagy részüket azonban később lebontották vagy „korszerűsítették”. Arra persze nem is gondoltak az „elkövetők”, hogy mennyire megbontják ezzel a táj és az eredeti népi építmények közötti bensőséges hangulatot.

A pincék nagy részét szelídgesztenyefából építették. Szerkezetük jellegzetesen népies. Boronafalaik gerendái a sarkokon egymást keresztezik. Zsúppal

Igen értékes régészeti leletekre bukkantak itt!



fedett tetőszerkezetüket ollószerű lábazat tartja. Elöl nyitott padlasterük csonka kontyban, hátul pedig lekonyított fedélben végződik. A padláson szénát, vagy szalmát tárolnak.

A pincék egyetlen helyiségből állnak. A földes padozatú belső tér megnyezetét — hosszanti irányban — derekvastagságú mestergerendák tartják. Az agyaggal tapasztott boronafalakat kívülről fehérre meszelték. A borona-



Az Országos Kék-Túra emlékoszlopa a Vid-hegy ormán kis erdei pihenővel

falak egymást keresztező végeit néhány helyen bordópiros vagy téglavörös színűre festették. Az orvul behatolók ellen hajdan felszerelt nagyméretű „makkos” vagy „kölykes” fazarak ma már külön is muzeális értéket képviselnek.

A présház szerepét is betöltő pincékben sajtolták a szőlőt, érlelték és tárolták a bort és a gyümölcsöt. Az utókor számára szerencsésen megmentett műemlékeket eredeti présekkel, hordókkal, kádakkal, kármentőkkel, lopókkal — s a szőlőművelés egykori „patinás” eszközeivel — rendezték be.

A szigorú védettséget élvező szabadtéri néprajzi pincesor kedves hangulattal, eredeti szépségével és egyszerűségével fogadja a természet és a népi építészet rejtett kincsei iránt érdeklődő és fogékony kirándulókat.



CSUPA ÉRDEKES



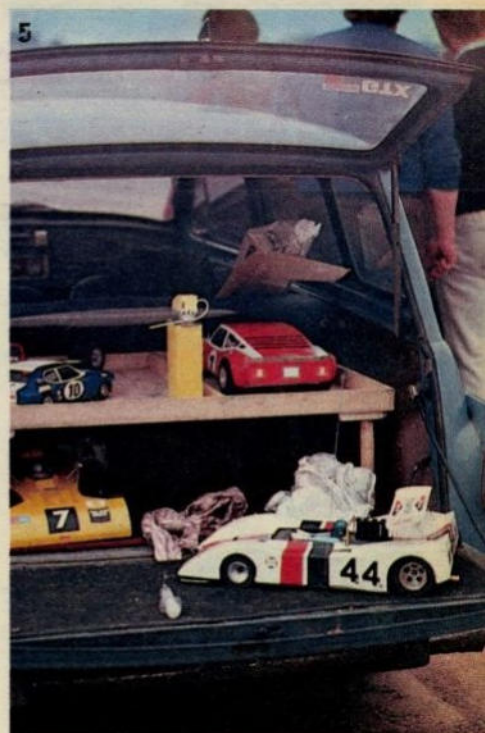
1. Alig vitatható, hogy a Range-Rover alaptípusa is a legkorszerűbb és leg-sokoldalúbban alkalmazható terepjáró autók közé sorolható. A Wood and Picket elnevezésű angol cég viszont most azt tűzte maga elé, hogy ennek a sikeres márkának a mobilitását tovább fokozza. Ennek megfelelően az üzem minden le-hető eszközzel berendezkedett arra, hogy – külön megrendelésre – a Range-Rover speciálisan „felszerszámozott” változatait bocsássa a választékos igényű megren-delők rendelkezésére. Ilyen megfontolás-ból készülnek a kocsik mostoha körülmé-nyek közötti személy- és áruszállításra, katonai, elsősegélynyújtási célra, vagy éppen sivatagi használatra különlegesen berendezett, tovább épített változatai. Amiben ezek a különleges rendeltetésű és megjelenésű speciális Range-Roverek továbbra is megegyeznek: az alvázuk, a futóművük, az elektromos berendezésük, és természetesen a 3,5 literes V8-as erő-forrásuk továbbra is ugyanaz. De minek is változtatnának rajtuk, hiszen csak ron-tani tudnának vele...

2. Ez aztán a bizarr külsejű, minden-esetre nagyon mozgékony rakterületű szállító autó. A Norwich Coachworks cég szolgálati találmánya és prototípusa. El-sősorban a légitikikötőkben adódó rako-dási-szállítási feladatok ellátásához, a legkülönbözőbb méretű és gyártmányú repülőgépek speciális kiszolgálója. Ere-detien érdekes kiképzése révén a külön-féle méretű és formájú, s összességében 4,5 tonna rakományt akár az 5,5 méter magasban levő rakodótér ajtajához is fel-le tudják emelni vele. A rakomány eme-

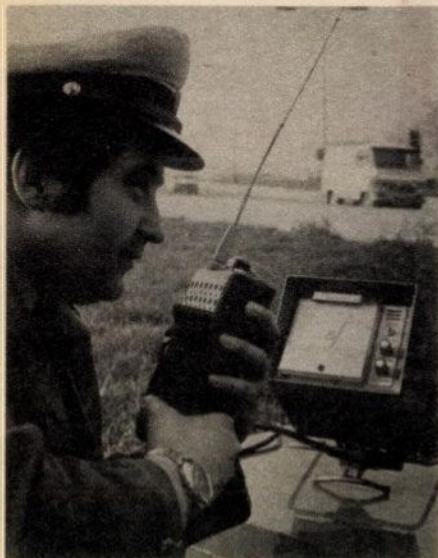
lését-süllyesztését a vezetőfülkében levő vezérlőpulttól kapott „parancsoknak” megfelelően a hidraulikus olló végzi. Az emelés-süllyesztés megkezdése előtt – ugyancsak gombnyomásra – a jármű körül stabilizáló támasztótalpakat bocsáta-nak a talajra. A hírek szerint a londoni Heathrow légitikikötőjében az első ilyen roppant termelékeny szállító-rakodó jár-művek hamarosan megjelennek.

3-5. „A világ ma a rekordok jegyében él. Rekord a kék levegőégben, a vízen és a szárazon. A gép sohasem pihen. De nem nyugszik az ember sem: újra meg újra ösztökéli, sietteti, gyorsítja. Rekord-ra tör! Repülőgép, hajó vagy autó, mind-egy. Motor van benne. Fozogjon, dolgoz-zon hát gyorsabban, feszüljenek meg acélizmai, és röptésük előre az acélsodá-kat. Ha kell, hát gyorsabban, mint a szá-guldó vihar. Minden nap egy rekord te-metője – ma megszületik, holnapra már el van temetve, el van felejtve...” Tal-lán kegyetlenül hangzó szavak. Ám, való igaz, valami ilyesféle harci szellem érvé-nyesül az autó- és motorversenyeken – még az ilyen „kicsiken” is. És a „nagy-menők” mellett világszerte terjed, mind nagyobb népszerűségnek örvend az autó-modell-építés és „futtatás” szenvedélye. Lám, lám: a kombi belső tere valódi de-póhoz hasonlítható. És, ha útjára bo-csátják ezeket az igazán remekbe szabott kis „autórakétákat”, a szurkolók éppen úgy élvezhetik az eseményt egy idő után, mintha igazi Forma-1 futamot szemlé-lnének.

(almássy)



Autósélet Csehszlovákiában



A csehszlovák közutakon engedélyezett sebesség betartását radarberendezések segítségével is ellenőrzik

Szigorúbb fellépés a fegyelmetlenekkel szemben

Tavaly augusztus 1-e óta Csehszlovákiában a személygépkocsik maximális sebességét az autópályákon 110 km-re, a közutakon 90 km-re csökkentették. Lakott településeken változatlan maradt. A motorkerékpárosok nem léphetik túl az óránkénti 80 km-es sebességet, a tehergépkocsik sebessége 70 vagy 80 km/h lehet. Az engedélyezett sebesség túllépését 1980 elejétől az ediginél is magasabb bírsággal büntetik. A vétkest a rendőrség a helyszínen 200 koronáig terjedő pénzbírsággal sújthatja; a közlekedési felügyelőségnek ezer koronáig terjedő büntetés kiszabása is jogában áll.

Halogén fényszórók

A csehszlovákiai Novy Jicinben mű-

ködő Autopal Vállalat dolgozói a moszkvai Világítástechnikai Kutatóintézet szakértőivel együttműködve igyekeznek megoldani a halogén fényszórók és a négyfényszórós rendszerek fejlesztését. A szovjet technikusokkal együttműködve készítik elő a szovjet Lada személyautók új típusú fényszóróit is. A hatékonyság növelésére vízpermetezővel ellátott törölberendezést is szerelnek az üveg elé. Az Autopal Vállalat olyan fényszórók gyártásával is kísérletezik, amelyeket automatikusan vagy a vezetőülésből lehet szabályozni.

Prága fényjelző rendszere

Csehszlovákia fővárosában jelenleg 307 fényjelző berendezéssel ellátott útkereszteződés és külön gyalogosátkelő-





▲ A Vrchlabinban üzemelő autógyárban teljes gözzel folyik a Skoda 120-GLS gyártása. A Skoda GLS-nek új a hűtője, a hátsó motorházfedél spoilerre, az oldalain levő ütközőgumi. Az új keréktárcsák is bizonyos mértékig megváltoztatták a kocsik külsejét. Az autót nagyobb teljesítményű generátorral látták el, és melegítő került a hátsó ablakra. Sikertelenül csökkenteni a kipufogógáz káros anyagainak mennyiségét és csökkent a kocsik zajossága is. A kocsik üzemelési tulajdonságainak javulását fokozzák az új rugók és az első tengely stabilizátora is. Ez a kocsik angol exportra készült

hely van. Az egyik útkereszteződés irányításánál olyan műszert próbálnak ki, amely regisztrálja az odaérkező gépkocsikat, s az autók száma szerint váltja a fényjeleket.

Turbólégfúvókat gyártó üzem

A dél-csehországi Strakonice város gépipari vállalata a gyár területén új üzemet épít turbólégfúvók gyártására. Ezt a berendezést a tehergépkocsik és traktorok motorja és kipufogóberendezése közé építik be. A motor teljesítménye ezáltal körülbelül egyharmadával nő, amellyel csökken a zaj és az üzemanyag-fogyasztás is. A szakemberek kiszámították, hogy az 1981–1985-ös időszakban a turbólégfúvók alkalmazásával mintegy hárommilliárd koro-

▲ Már elkészült a Prága–Pozsony közötti autópálya 264,4 km hosszú útszakasza. A még fennmaradó 53 km-es rész építését még az idén befejezik

na megtakarítást érhetnek el a tehergépkocsik és a traktorok tulajdonosai, elsősorban kisebb üzemanyag-fogyasztásuk következményeként. A turbólégfúvókat a KGST tagállamaiba is szállítják majd.

A tizenegyedik híd

A csehszlovák főváros, Prága déli részén javában készül a Vltava folyón átvezető tizenegyedik híd. Tizennyolc méter magasságban íveli át a folyót. Ez lesz Prága legszélesebb hídja — 23 méteres alapján négy közlekedési sávjával és gyalogútvonalával. A híd teljes felülete — beleértve a szint feletti útkereszteződéseket is — 50 000 m² lesz. Az első gépkocsik 1982-ben haladnak át rajta. Az új híd megkönnyíti majd az összeköttetést a Prága–Plzeň és a Prága–Brno–Bratislava közötti autópályák között.

Autók és árak

Részlet a Merkur használtautó-telepein szeptember második 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	Ara ezer forintban
-------	-----	---------	--------------------

BUDAPEST (Erzsébet királyné útja 125.)

Fiat 850	SM	1970	17
Lada 1200	SM	1975	43
Lada 1200	SM	1978	78
Lada 1200 K	BM	1976	62
Lada 1300	SM	1980	114
Lada 1300	BM	1976	76
Lada 1500	SM	1979	99
Lada 1500	BM	1978	116
Lada 1600	SM	1978	98
Moszkvics 2140	BM	1974	31
Moszkvics 2140	SA	1979	55
P. Fiat 126	BM	1979	67

BÉKÉSCSABA (Szarvasi út)

Lada 1300	SM	1978	98
Lada 1500	BM	1978	99
Lada 1600	SM	1978	115
Lada 1600	SM	1979	131
Moszkvics 412	BM	1974	37
P. Fiat 126	SM	1979	66
P. Fiat 1500	SA	1975	29
P. Fiat 1500	SM	1973	26
Skoda S 110	BM	1973	43
Skoda S 100	SM	1973	34

DEBRECEN (Monostorpályi út)

Moszkvics 412	BM	1975	22
P. Fiat 1500	BM	1978	91
Skoda S 105	BM	1978	63
Skoda S 100	BM	1973	42
Trabant 601 S	SM	1977	49
Trabant 601	BM	1974	40
UAZ 469 B	BA	1976	56
Volga M-24	BM	1972	33
Volga M-24	BM	1972	24
Wartburg 353 dL TT	BM	1972	33
Zaporozsec 968	BM	1979	41

GYŐR (Rét u. 27.)

Lada 1200	BM	1972	44
Lada 1500	BM	1976	88
Lada 1500	BM	1976	81
Lada 1200 K	BM	1974	49
Lada 1200 K	BM	1975	74
P. Fiat 1500	BM	1974	62
Skoda 100	BM	1973	34
Skoda 110	BM	1973	29
Skoda 105 S	BM	1978	62
Skoda 120	BM	1978	78
Trabant 601 S	SM	1975	46

KECSKEMÉT (Szolnokhegyi út 7.)

Lada 1300	BM	1977	89
Lada 1500	SM	1978	93
Lada 1500	BM	1976	75
Lada 1600	BM	1978	112

Lada 1600	BM	1980	137
Moszkvics 412	BM	1974	19
P. Fiat 1500	SA	1977	55
P. Fiat 1500	SA	1978	57
P. Fiat 1500	SA	1975	42
Skoda 105 S	SM	1978	55
Skoda 120	SM	1978	63
Skoda S 100	SM	1973	30
Skoda S 100	BM	1975	29
Skoda 105 S	BM	1977	63

MISKOLC (Lórántffy Zs. u. 49.)

Lada 1300	SM	1977	79
Lada 1500	BM	1974	91
Lada 1600	BM	1980	138
Moszkvics 2140	BM	1978	69
Skoda 120	SM	1978	77
Skoda 105 S	SA	1978	21
Skoda 105 S	BM	1978	30
Skoda S 100	BM	1975	41
P. Fiat 1500	BA	1974	17
P. Fiat 1500	SA	1976	38
P. Fiat 126	BM	1977	50
Trabant 601	BM	1974	40

PÉCS (Fürst S. u. 6.)

Audi 100 S	BM	1970	59
Dacia 1300	SM	1974	59
Lada 1200	BM	1971	34
Lada 1200	BM	1973	49
Lada 1500	BM	1975	65
Trabant 601 S	SM	1976	40
Trabant 601 K	BM	1972	32
Wartburg 353 dL	SM	1975	55

SZEGED (Vásárhelyi P. u. 4.)

Moszkvics 412	BM	1970	19
P. Fiat 1500	SA	1976	42
P. Fiat 1500	SA	1973	21
P. Fiat 126	BM	1978	59
Skoda 1203 VAN	BM	1976	68
Skoda 105 S	SM	1979	78
Trabant 601 K	SM	1977	48
Trabant 601 S	SM	1978	60
Volga M-24	SA	1977	63

SZÉKESFEHÉRVÁR (Csikvári u. 14.)

Dacia 1300	SM	1977	75
Dacia 1300	BM	1980	95
Lada 1200	SM	1972	40
Lada 1200	BM	1974	63
Lada 1200	SM	1976	71
Lada 1200 K	BM	1976	75
Lada 1500	BM	1976	81
Lada 1500	SM	1979	113
Lada 1500	BM	1979	116
Lada 1600	SM	1978	127
Moszkvics 2140	SA	1980	68
P. Fiat 126	SM	1978	60
P. Fiat 1500	SA	1976	42

SZOMBATHELY (Zanati u. 2.)

Lada 1200	SM	1974	51
Lada 1500	BM	1978	96
Lada 1500	SM	1979	119
Lada 1600	BM	1978	112
Skoda S 100	BM	1973	38
Trabant 601	SM	1974	36
Trabant 601	SM	1976	50
Wartburg 353 L	SM	1974	55
Wartburg 353 DL	SM	1977	73

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

A SZABADTAPASZTALJUK

Hetek óta csak azt tapasztaljuk, hogy a változatlanul nagy kínálatot nem követi az árak rugalmas mozgása, és a börzék már nem oly jelentős üzletkötési helyek, mint 1—2 évvel ezelőtt.

BUDAPEST. Változatlanul nagy itt is a kínálat, mérsékelt érdeklődés csak a kifizetésű kocsik iránt tapasztalható. Jellemző kínálati árak (alku előtt): Fiat 500 (IC) 27 ezer forint, Fiat 850 (CU) 45, Lada 1200 (IN-UM) 40—58, Lada 1200 (ZO) 90; Lada 1300 (IZ) 95, P. Fiat 126 (ZT) 70, Skoda S 100 (IM) 22, Skoda S 100 (ZV) 55, Trabant 601 (IB) 28, Trabant 601 (US) 47, Trabant 601 (ZI) 55, Wartburg 353 (ZB—ZP) 75—83 ezer forint.

BÉKÉSCSABA. Majdnem 250 gépkocsit állítottak ki, többségükben Trabantot, Ladát és Wartburgot. Néhány üzletkötés is volt, pl. elkelt egy Skoda S 100 (ZI) 45 ezerért, és egy másik Skoda S 100 (ZL) 52 ezer forintért. Jellemző kínálati árak: Dacia 1300 (US) 72 ezer, Fiat 500 (IC) 26, Fiat 850 (IG) 30, Lada 1200 (IM) 58, Lada 1200 (ZO) 88, Lada 1300 (ZD) 88, Lada 1500 (ZH) 105, P. Fiat 126 (ZF) 66, Wartburg 353 (IK) 52, Wartburg 353 T (UY) 90 ezer forint.

MISKOLC. A vevők szerint nem nagyon népszerű piacot 300 kocsi töltötte meg, de üzletkötést nem láttunk. Jellemző árak: Lada 1200 (IH—IN) 40—45 ezer forint, Lada 1200 (ZA—ZE) 80—85, Lada 1300 (ZG—ZH) 80—90, Lada 1500 (UZ—ZY) 90—105, P. Fiat 126 (ZK) 70, Skoda S 100 (IZ) 40, Skoda S 100 (ZK) 65, Trabant 601 (IF—IG) 32—34, Trabant 601 (ZG) 60 ezer forint.

SZOMBATHELY. Jelenleg az ország legkisebb piaca, mindössze 100—120 autót árulnak. Elkelt egy Lada 1200 (IT) 38 ezer forintért. Jellemző kínálati árak (alku előtt): Lada 1200 (IX) 50 ezer, Lada 1300 (UC) 64, Lada 1500 (ZG) 85, Moszkvics 412 (UK) 47, P. Fiat 1300 (IK) 35, P. Fiat 1500 (PL) 62, Skoda 1000 MB (CZ) 18, Wartburg 353 dL (UX) 65 ezer forint.

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

Október 19.	Október 26.
Ajka	Csongrád
Debrecen	Csorna
Dunaújváros	Debrecen
Kaposvár	Eger
Kisterenye	Hatvan
Miskolc	Kecskemét
Mohács	Kiskunhalas
Nagykanizsa	Kisújszállás
Nyíregyháza	Komárom
Orosháza	Miskolc
Sopron	Nagyatád
Szeged	Nyíregyháza
Szigetvár	Siklós
Szolnok	Siófok
Tatabánya	Szarvas
Vác	Szeged
	Zalaegerszeg

Felhívjuk Olvasóink szíves figyelmét, hogy az október 31. és november 9. közötti autóvásárok helyét és idejét, valamint az ez idő alatti kocsivételi sorszámkokat a hónap végén megjelenő őszi AM Magazin 14. oldalán közöljük.



A NYITÁS UTÁN

(Bojár Sándor felvételei)

azonnal megrohanták a MERKUR Erzsébet királyné útja és Őv utca sarkán felépült telepét, ahol – mint már korábban említettük – a különböző típusú használt kocsik vizsgálóira, illetve azok értékesítésére rendezkedtek be. Azt követően, hogy Sággy Vilmos belkereskedelmi miniszter átadta rendeltetésének a 8700 négyzetméteres külön bemutatótermet és autóápolási szaküzletet is magába foglaló új létesítményt, mindjárt beigazolódott, hogy fontos feladatokat tud az betölteni. A megnyitás utáni percekől bizony sorban állnak ott az eladó autó k műszaki vizsgálataira majd átvételére, értékesítésére váró tulajdonosai. És mivel a korszerű diagnosztikai berendezésekkel sem képesek naponta negyven használt autónál többet átvenni, az első szakaszban bizony nagy a tülekedés, de itt megvan minden feltétele annak, hogy a kezdeti nehézségeket elfelejtsük.





KORSZERŰ KÖZLEKEDÉSI SZAKKÖNYVEKET AJÁNL A MŰSZAKI KÖNYVÁRUHÁZ

- pld. Danka Miklós—Glofák F. Péter—Kiss Miklós: GUMIKEREKES JÁRMŰVEK VILLAMOS HAJTÁSA. Műszaki, 1980. kb. 400 oldal. Kötve kb. 57 Ft
- pld. Dr. Flamisch Ottó: GÉPJÁRMŰ-DIAGNOSZTIKA. Módszerek és eljárások rejtett hibák feltárására 1., átdolg. kiadás, Műszaki, 1980. kb. 416 oldal. Kötve kb. 50 Ft
- pld. Frank György—Mészáros Ferenc: SZEMÉLYGÉPKOCSIK ÜZEMELTETÉSI ÉS DIAGNOSZTIKAI ADATAI. Műszaki, 2., átdolgozott kiadás. 1980. kb. 512 oldal. Fűzve kb. 38 Ft
- pld. H. Ihling: WARTBURG. HOGYAN TOVÁBB? A népszerű autó javítása, karbantartása, üzemeltetése. Műszaki, 1980. kb. 416 oldal. Kötve kb. 45 Ft
- pld. Koltai Gyula: KÖZÜTI JÁRMŰMOTOROK KÖNNYŰFÉM DUGATTYÚI. Ipari szakkönyvtár sorozat. Műszaki, 1980. kb. 208 old. Kötve kb. 19 Ft
- pld. Franz Meissner: TRABANT. HOGYAN TOVÁBB? A népszerű autó javítása, karbantartása, üzemeltetése. Műszaki, 1980. kb. 359 old. Kötve kb. 53 Ft
- pld. Dr. Mészáros Árpád: VIZSGARA KÉSZÍTJÜK AZ AUTÓT. Műszaki, 1980. kb. 288 oldal. Fűzve kb. 38 Ft
- pld. Dr. Ternaí Zoltán: A KÖZÜTI FORGALOMBIZTONSÁG. Műszaki, 1980. kb. 460 oldal. Kötve kb. 116 Ft
- pld. V. A. Versigora—A. P. Ignatov—V. I. Paltov: LADA GÉPKOCSI JAVÍTÁSA. A népszerű autó javítása, karbantartása, üzemeltetése. Műszaki, 1980. kb. 768 oldal. Kötve kb. 80 Ft
- MÁR KAPHATÓ KIADVÁNYOK**
- pld. Dr. Buna Béla: MÉRŐMŰSZEREK AZ AUTÓBAN. Műszaki, 1979. 221 oldal. Kötve 29 Ft
- pld. Dr. Flamisch Ottó—Kardos Mihály: AUTÓVILLAMOSSÁGI BERENDEZÉSEK DIAGNOSZTIKAI VIZSGÁLATA. Műszaki, 1979. 363 oldal. Kötve 55 Ft
- pld. Heinz Grohe: OTTO-ÉS DIESEL-MOTOROK. Röviden és tömören sorozat. Műszaki, 1980. 210 oldal. Fűzve 37 Ft
- pld. Dr. Hingl János: AUTÓSZERELŐK ZSEBKÖNYVE. Műszaki, 1980. 461 oldal. Kötve 59 Ft
- pld. Keller Ervin—Nagy Károly: GÉPJÁRMŰSZERKEZETEK KARBANTARTÁSA ÉS JAVÍTÁSA. Ipari szakkönyvtár sorozat. Műszaki, 1980. 396 oldal. Kötve 41 Ft
- pld. Ju. Sz. Kozlov: AUTÓK TISZTÍTÁSA JAVÍTÁSKOR. Műszaki, 1979. 175 oldal. Fűzve 15 Ft
- pld. Pollák László: AUTÓKAROSSZÉRIK JAVÍTÁSA. Ipari szakkönyvtár sorozat. Műszaki, 1980. 190 oldal. Kötve 23 Ft
- pld. Dr. Sidó Ferenc: AUTÓK FÉKBERENDEZÉSEI. Műszaki, 1979. 274 oldal. Kötve 46 Ft

A hirdetésben szereplő könyveket októberben szállítjuk. A felsorolt kötetek egyenként is megrendelhetők a kitöltött, kivágott és címünkre borítékban beküldött hirdetés alapján. Postán utánvétellel szállítunk, magánszemélyeknek 200,— Ft felett portómentesen.

Tekintettel a korlátozott példányszámokra, a rendeléseket beérkezési sorrendben teljesítjük.

Címünk: ÁLLAMI KÖNYVTÉRJESZTŐ VÁLLALAT
MŰSZAKI KÖNYVÁRUHÁZA
Budapest, Liszt Ferenc tér 9. 1061
Telefon: 420-353

A megrendelő neve:

Pontos címe (irányítószámmal):

olvasható aláírás



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-Fiat-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 útjóránál

**autófelszerelési
szaküzlet**
Bp. VI. Lenin krt. 99.
122-853

A Dunamenti Takarító Főágazat

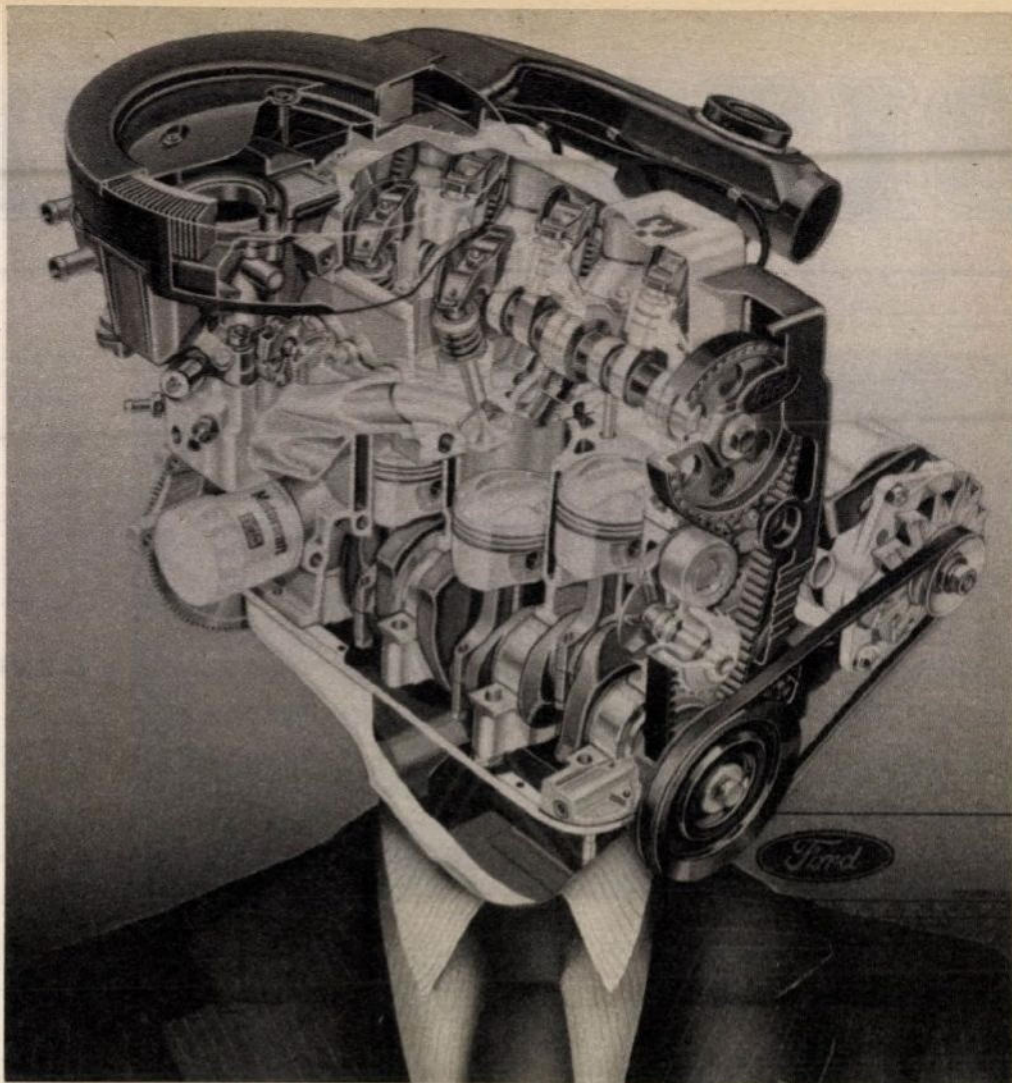
vállalja
garázsok, intézmények, hivatalok
bármilyen jellegű takarítását, így pl.
napi karbantartó takarítást,
üvegfelületek tisztítását stb.

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

CVH motor, Escort kocsi

Itt most csak néhány szóval említjük ezeket az újdonságokat, mármint az ötletes motort és az 1981-es Ford Escort típust. A kettő ugyanis szorosan összetartozik, de nem véletlen, hogy elsőként a motorra utalunk, amely mint konstrukció is eltér az átlagos megoldásoktól. Ezt hangsúlyozza a szellemes gyári rajz, utalva a motor tervezőinek eredeti elgondolásaira, a „Kopfarbeit”re, vagyis az eredményes fejmunkára.

Annak ellenére, hogy itt nem alapvető módosítással találkozunk, tehát nem rotációs erőforrással, nem gázturbinával próbálkozva kívántak eleget tenni a teljesítménynövelés, valamint a fogyasztáscsökkentés követelményeinek, mégis feltűnően jók a mérési adatok. És mindjárt öt különböző motorvariációval – 1,1 literestől 1,6 literesig terjedő űrtartalomú, régi módon jelölve 55, 59, 69, 79 és 96 lóerős, négyhengeres CHV-motorral – bocsátják ki Ford európai gyárai az új Escort sorozatot, amelyhez érdekes vonalú karosszériákat rajzolgattak a formatervezők. Ezek egyikét az AM e hónap végén megjelenő Őszi Magazinban szerepeltetjük, míg a különleges CVH-motor részletes ismertetésére más alkalommal térünk vissza.



BIZTOSÍTÁS -

„... A szakirodalom egybehangzó véleménye alapján tudjuk, hogy hibátlan közlekedésre senki sem képes. Nem létezik olyan egyén sem, aki időről időre ne keveredne olyan situációkba, illetve ne hozna létre olyanokat, amelyekben – ha a büntetőjog által megkívánt eredmény bekövetkezik – vétkes lenne. Minél többet hibázik valaki közlekedése során, azaz minél nagyobb szerephez jutnak a baleseteket determináló idő- és üttényezők, valamint a másik partner magatartása, annál inkább törvényszerű a baleset bekövetkezése...”

(Idézet dr. Irk Ferenc Közúti balesetek című könyvéből)

Tavasszal, mikor a természet újra éled, s az úttest is hófoltmentesen csábít vezetésre, számos autó ponyva alatt tartja kényszerpihenőjét. Az idén kíváncsiságból, közel a nyár kezdete előtt fellebbentettük a leplet egy pár, még téli álmát alvó autóról, keresve a hibát: miért szunnyadnak még mindig ilyen időben is, a mindent eltakaró lepel alatt.

A követési távolság hiánya

Lada 1200-as... Az eleje csúnyán összetörve. Egyértelmű a követési távolság be nem tartásának a megszegése. Gazdája fiatal ember, három gyermek apja, felesége éppen gyeseen.

— **Hogyan történt?** — tettük fel a kérdést, várva, vajon mivel igyekszik menteni a menthetetlent. A kocsi tulajdonosa őszintén, nyíltan válaszolt.

— Három éve van meg a jogosítványom. Kocsimat ősszel vettem át a Merkúrtól, mindössze 3 ezer kilométert futottam vele. Addig nem volt baj, amíg az utak szárazak voltak. Az első csúszós szakaszon azonban a féltávolság becsülését elvitettem. Ime az eredmény...

Szó, ami szó a kocsin tetemes a kár. Így, első látásra is úgy tizenötezer forint körül lehet.

— **Milyen elképzelései vannak a javítással kapcsolatban?**

— Elég volt megvennem, készpénzben kifizetnem, többet áldozni egyelőre nem tudok rá. Nem volt olcsó három gyermek mellett üzemben tartani.

— De hát az se lehet megoldás, hogy itt, a diófa alatt gubbasszon a Lada addig, amíg a javításra összegyűlik a pénz.

— Tudom, de mit tehetek? — tárta szét karját.

— **Nézze, mi nem az Állami Biztosító megbízottjai vagyunk, de megkérdezzük: miért nem kötött casco-biztosítást, amikor a kocsit átvette.**

— Őszinte legyek? Sajnáltam cascóra pénzt kiadni... Most már bánom, de hiába... Késő bánat, eb gondolat... Tudja, van néhány munkatársam, akik egyben autótulajdonosok is, ők beszéltek le a külön biztosítás megkötéséről.

Fiatal és idős

„Különböző kutatások figyelemmel kísérték a sérüléseket, a baleset során keletkezett kárt és megállapították, hogy a fiatalabb vezetők nagyobb károkat okoznak, mint az idősebbek. A 30 év alatti vezetők inkább okoznak súlyos sérüléseket, mint az idősebbek, bár a személyi sérülések összességében nincs különbség...” — (Irk)

Ugyancsak megállapítást nyert az is: a fiatal korosztály (külföldi megállapítás) az összlakossághoz viszonyított számarányához képest nagyobb

arányban okoz baleseteket, general-prevenációs szempontból nem hanyagolható el, hogy abszolút szám szerint kétségtelenül a középső korosztály a legveszélyesebb: — a megállapítás fokozottan érvényes a halálos balesetek okozására.

E megállapítás nyomatékosan érvényes az ittas állapotban okozott balesetekre, amelyek tipikusan nem a fiatal, hanem a középkorú, még inkább az idősebb korosztályba tolnak át.

A gyengébb nem?

Zugló egyik kies utcájában állt (még áprilisban) egy kis Polski Fiat. Jobb oldala ripityára törve, a bal kevésbé. Tipikus esete a jobbkéz-szabály megszegésének. A hölgy, a baleset okozója elmondta: cascoja nem volt, de pénze sem gyűlt össze még a javításra.

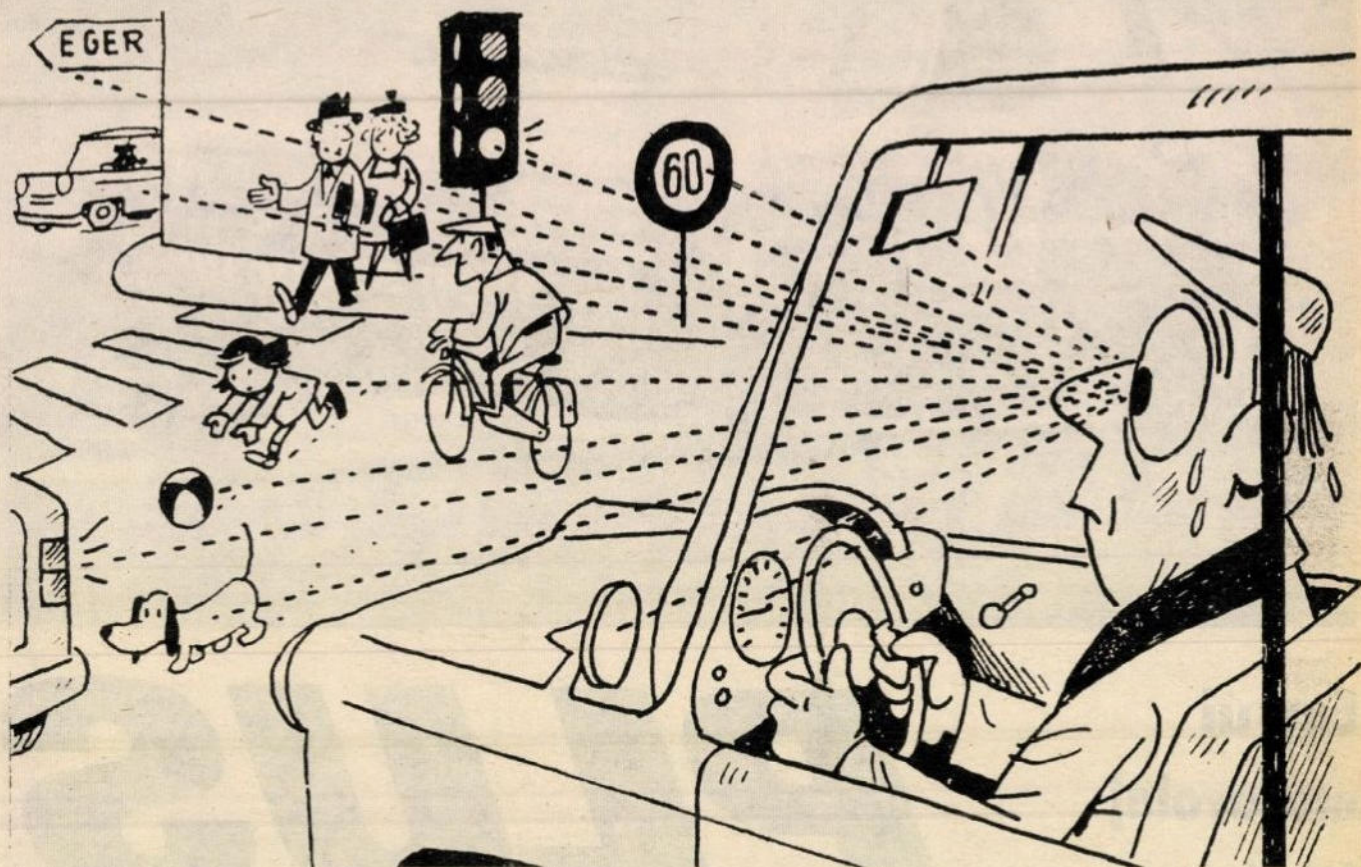
A statisztikai kimutatásokból egyértelműen kitűnik: a férfiakhoz képest a nők sokkal kisebb szerepet játszanak a közlekedési balesetekben. A nők közlekedési baleseteinek okai is eltérőek a férfiakéhoz képest. Egy alap-kutatás megállapította, hogy a nők által okozott balesetek 52%-a az úgynevezett „kritikus napokra” esett. Az életkor szerinti baleseti megoszlások — általánosságban, hiszen a különböző kutatási eredmények más és más mutatnak — a következők: a legveszélyesebb időszak a 25–35 év közötti, valamint 45 év feletti.

A szorongás és a félelem

Az autós szaknyelv szorongónak mondja az olyan személyt, aki általában kerülő az, hogy bizonyos közlekedési situációkban részt vegyen. Félelem hatása alatt cselekszik, aki aktuális situációban nem teszi azt, ami egyébként elvárható volna. A félelem mellett, nem kevésbé jelent veszélyt az ijedtség. Kiterjedő kutatások bebizonyították, hogy az ijedtség hatására az emberek különféleképpen reagálnak, és sokszor a leghelytelenebb megoldásokat választják. Ugyancsak bebizonyosodott többek között az is, hogy a férfiak agresszívebbek, a nők szorongóbbak, hogy

— erős agresszió és szorongás esetén a baleseti hányad is magasabb;

BIZTONSÁG?



— az egyedülállók és a fiatalabbak sokkal agresszívabbak; mint az idős emberek és a házások.

Kutatók megállapítása szerint: az átlagvezető napi egyórányi vezetés esetén

— minden 2. percben egy hibát követ el;

— minden 1—2 órában belekerül egy kockázatos szituációba;

— havonta 1—2 alkalommal majdnem balesetet okoz.

A két balesetokozó közlései és a dr. Irk Ferenc könyvéből idézettek világosan megmutatják, hogy milyen hatások válthatják ki a közlekedési baleseteket. Igaz, az okozatoknak csak a töredékét mutattuk be, hiszen számos objektív és szubjektív körülmény ját-

szik még közre a szomorú cselekménykor. A cascobiztosítás nem ad, nem is adhat felmentést a kockázatvállalásra, a felelőtlenség határát súroló vezetésre.

Ugyancsak a könyv szerzőjének szavait idézzük: „A balesetet okozó magánautóvezetők sokkal kevésbé kötöttek — kutatásaim szerint — cascót, mint a hosszú ideje balesetmentesen (és eseménymentesen) vezetők. Ennek a magyarázatát azonban nem az anyagi hiányosságokban látom, hanem abban, hogy a cascót nem kötik nincsenek kellően tisztában a közlekedés valóságával. Magukat annyira jó vezetőnek hiszik, hogy el sem tudják képzelni: saját hibájukból is jelentős anyagi kárral járó közúti eseményt okozhatnak.”

Hibátlan közlekedésre senki sem képes — írjuk bevezetőben. És ez így igaz. Pillanatnyi szituációkból eredő balesetek elkerülése olykor kivédhetetlen. De arra van lehetőségünk, hogy az anyagi helyzetünk ne rendüljön meg. Ezért is érdemes hát cascobizto-

sítást kötni. Tudjuk, hogy a család költségvetésében ez az összeg mint „felesleges” kiadás szerepel — de csak addig, míg az első komolyabb koccanás meg nem történt. A biztosítás e formájának hasznosságához, szerintünk aligha fér kétség. Az is igaz, hogy a díjak összege számottevően emelkedett, ám ez sem riaszthatja vissza a járművel közlekedőket. Persze az új cascobiztosítás szélesebb választékot, többet nyújt, különösen számottevő ez az öregebb autóknál.

Akárhogy is számolunk, a biztosított fél jól jár, hiszen az autósban él a jó értelemben vett biztonságérzet, amely nélkül ma már bajos a közlekedés. Persze vannak hazardőrök is, akiknél a biztonságérzet fogalma szabályszegésre csábít, ám az ilyenek hamarosan fennakadnak az ellenőrzőszervek hálóján. Igaz: a cascobiztosítás sem old meg mindent...

Akkor hát: biztosítás — biztonság? Az.

LOVÁSZ KÁROLY



Egy új motorolaj jelzése a:

PLUS

Vagyis magyarul valami pluszt ígér ez az olaj, amelynek teljes neve: Shell Super Plus.

Elődjét Shell Super Oil felirattal ismerjük meg, és jó ideje azt a fajtát találhatuk egyes hazai töltőállomásokon, valamint szervizhálózatunk egy részében. Nem vitás, hogy akik eddig azt használták, meg voltak elégedve annak tulajdonságaival. Most, amikor a gyártó tovább lépett, vagyis újabb motorolajat fejlesztett ki, és már az jelent meg a hazai forgalomban, feltettük a kérdést: mi a változás, mi itt a plusz?

Igaz, ebben az esetben a válogatás, a választás lehetősége nem áll fenn, mert az új megjelenésével egy időben megszüntetik a korábbi fajta árusítását. Ter-

mészetesen, csak a két Shell motorolaj közötti választás lehetősége marad el, de a többi márka, így hát az ÁFOR többféle kínálata, valamint az AGIP és a BP különböző ajánlatai továbbra is fennállnak.

A viszonylag gazdag kenőanyag-választék eddig is gyakran hozta zavarba az autósokat, akik nemigen tanulmányozták a különböző jelzéseket, de valljuk be, nem is olyan könnyű eligazodni az olajfajták igen részletes áruismertetőin.

Tapasztalataink szerint a gyakorlatban főként arról van szó, hogy kinek mit szokott ajánlani a jó barátként tisztelt szerelő, vagy a szervizmester, aki rendszeresen foglalkozik az adott kocsival. Így alakul ki az a szokás, hogy valaki az egyik, vagy

másik márkában bizik, és azért esetleg még többet is áldoz.

A laboratóriumi vizsgálatok azt igazolják, hogy az alapvető tulajdonságokat tekintve, mind kevesebb eltérés mutatható ki a különböző korszerű motorolajok között, bár mindegyik ígér valami különlegességet.

Az új Shell Super Plus megjelenésével kapcsolatban főként a közeledő tél miatt, először is azt kérdeztük, hogy az évszaktaváltásra érzékeny-e. A válasz határozottan nem, vagyis télen-nyáron egyaránt megfelelő. Az is pozitív tulajdonsága, hogy mind a vízhűtéses, mind a léghűtéses motorokhoz előnyösen használható, még tömörebben fogalmazva: bármilyen benzínüzemű motor kenési igényeit minden

körülmények között tökéletesen ki tudja elégíteni.

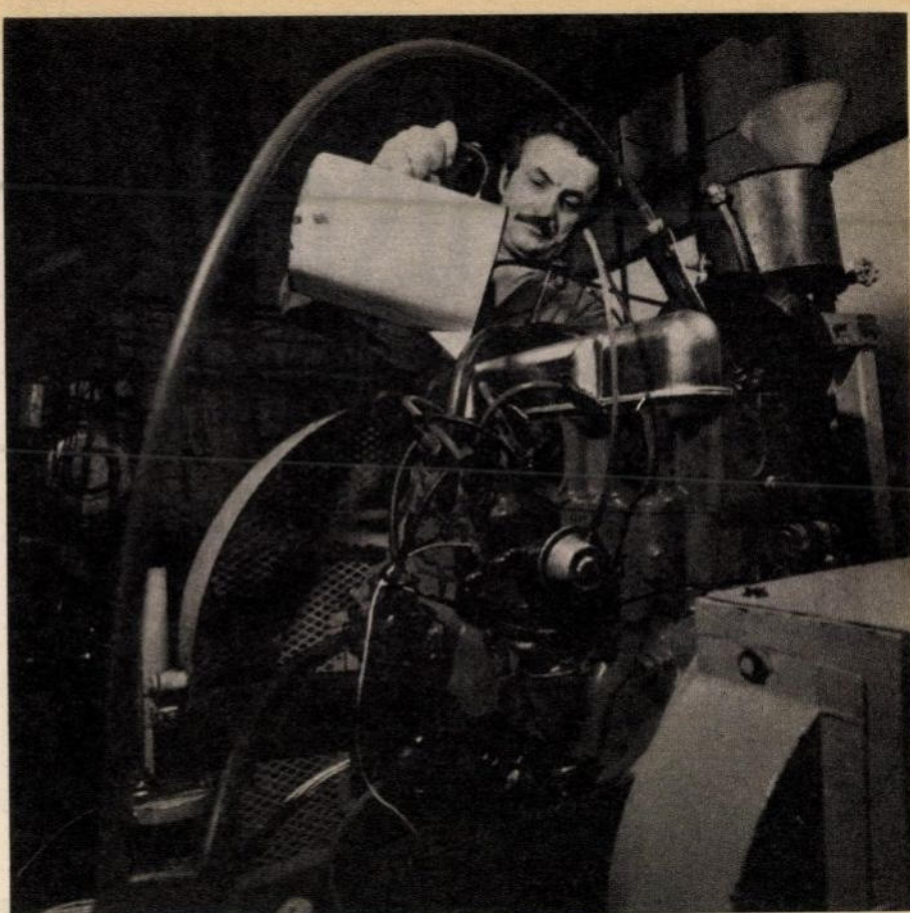
Jó tulajdonságainak leírását tanulmányozva, még a következőket olvashattuk: „...használatával – a meghatározott olajcserék mellett – javul a motor úgynevezett általános belső tisztasága, fokozott védelmet nyújt a kopás, valamint a korrózió ellen. További előnye, hogy jelentősen csökkenti az olaj oxidációját, az olajiszap és más lerakódások képződését...”

Ilyen és ehhez hasonló jellemzők ugyan más motorolajok áruismertetésében is olvashatók, mint ahogy azt a megállapítást, miszerint jobban védi a motort, s ezáltal növeli annak élettartamát, ugyancsak megtaláljuk a többi márka általános ajánló szövegében.

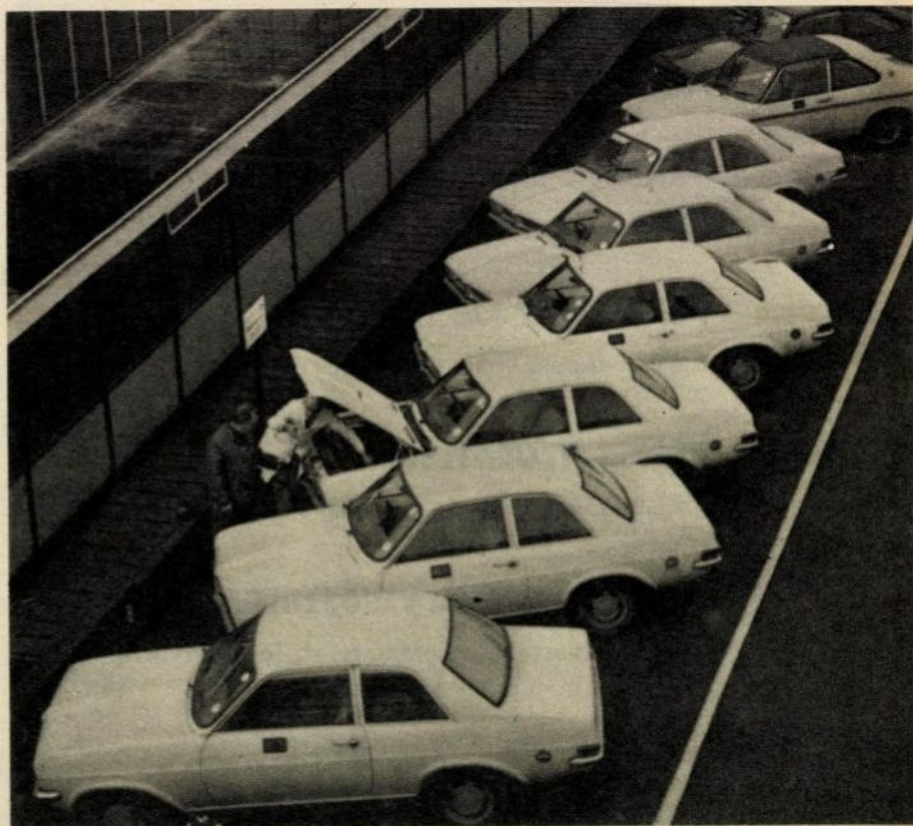
Ebben az esetben viszont kétségtelen, hogy tényleges pluszt jelentenek a következők. Például azok a kísérletek, amelyeket részben a Shell laboratóriumaiban, majd más, független intézetekben már egy új szabvány előírásait követve végeztek el. A korábbi, az úgynevezett API SE jelzésűt 1972-ben vezették be, de azóta a nagyobb teljesítményű motorolajok iránt mutatkoztak igények. Nemrég meg is született, és ez év elején elfogadásra került egy újabb, API SF jelű szabvány. Ez már nemcsak a mai, hanem a holnapi követelményeket is figyelembe veszi. És az egyik nagy jelentőségű pluszt éppen itt fedezhetjük fel, bár ez az olajcserék idejének növelésében – a mai autógyári előírások szerint – még nem érvényesíthető.

Az új Shell motorolaj teljesítőképessége viszont meghaladja ennek az igen sokat kívánó új előírásnak felső határait is. Mindez kitűnik a nyilvánosságra hozott vizsgálati adatokból, amelyeket hosszú idő óta folyó laboratóriumi és országúti próbák mérései alapján állítottak össze. Különböző motorok – Volvo B 20, Chrysler 160, Ford Pinto, Daimler-Benz OM 616, Toyota és Datsun 2000-es típusok – futottak az új olajjal, közöttük Angliában és Svédországban egy esztendőn át havi 10 ezer kilométert jelentő taxiüzemben. Ugyanis, már 1974 óta vizsgáztatták a most forgalomba hozott Shell Super Plus motorolajat, olyan alaposan, amely a szelepelemzők kopására is külön kitért.

A gyártmányfejlesztők dicsérhető előrelátását említhetjük, mert az nem kétséges, hogy az új évtized plusz követelményeit is tudja nyújtani az elnevezésében főként erre utaló új olajajta.



A korábbi Shell-olaj is szinte mindent tudott, amit a legnehezebb versenyfeltételek között várhattak tőle, de mind a laboratóriumi, mind a gyakorlati próbák már egyaránt bizonyították, hogy az új motorolaj még pluszt is képes nyújtani



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

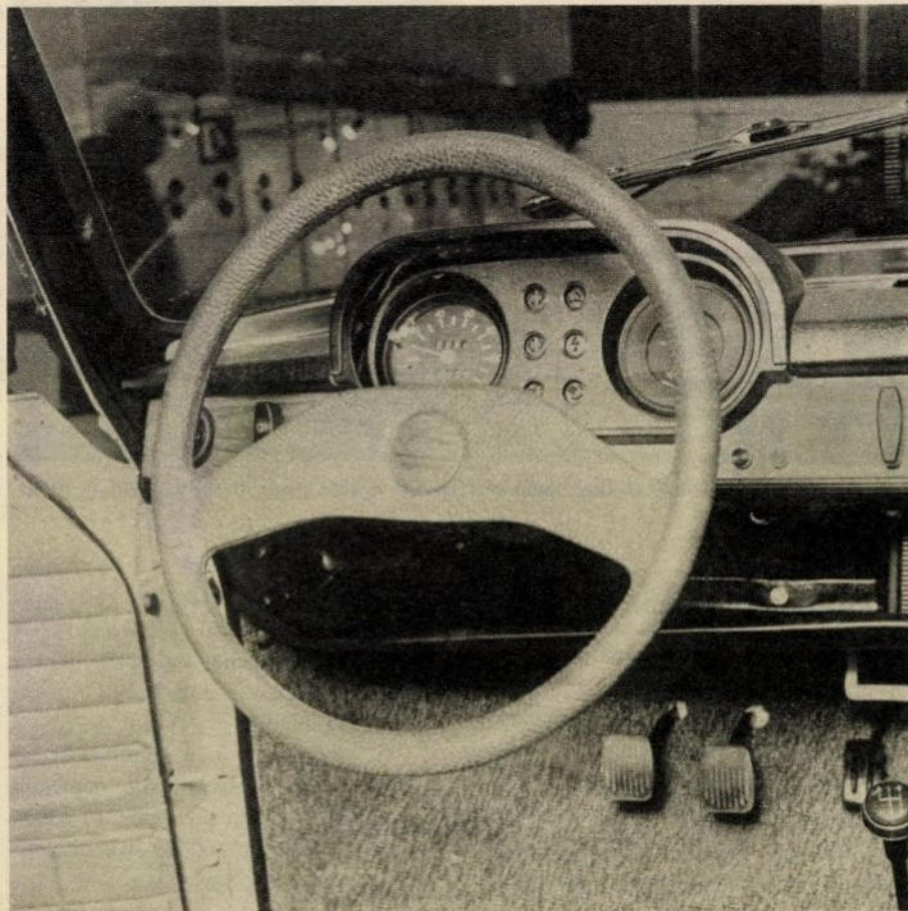
1061 Budapest, Liszt Ferenc tér 4. Tel.: 211-101





Autósszemmel a Lipcsei Vásáron

Lipce 1165-ben kapott város- és vásárjogot, de mint település ennél sokkal régebbi. Ma az NDK második legnagyobb városa 600 ezer lakossal. A századforduló idején az áruvásár (Warenmesse) mintavásárrá (Mustermesse, MM) formálódott. Közben a vásár a fogyasztási cikkek legnagyobb hazai és nemzetközi piacává fejlődött. A Műszaki Vásár (Technische Messe) 1920-ban nyitotta meg kapuit, s ezzel a lipcsei kereskedelmi találkozóhely univerzális világvárossá vált.



A HAZAI IPAR PRODUKTUMA

Az idei Lipcsei Őszi Vásárra közel 6000 kiállító érkezett 50 országból. A 290 ezer négyzetméteres vásárterületen a beruházási, a fogyasztási cikkek magas színvonalú bemutatójára került sor. A vásár jelmondata: „A világgereskedelemért és a műszaki haladásért”. Ez így igaz, mert a seregszemle kedvező feltételeket teremtett a hagyományos kereskedelemhez, a tudományos-technikai információ- és tapasztalatcserehez, valamint a kapcsolatteremtéshez. Az időjárásra sem lehetett panasz az idén. A kedvező feltételek az üzletkötésekhez tehát adva voltak. A magyar külkereskedelem élt is a lehetőségekkel, amit a sok eladott és vett áruféleség is bizonyít. A vásáron hagyományos a járműkiállítás is, hisz ez ma már természetes velejárója a műszaki seregszemlének. A legtöbb járművet az NDK ipara vonultatta fel. A VEB IFA Kombinát nagyon sok közlekedési eszközt és járműtartozékot mutatott be. A gyárak a hatékonyabb szállítástechnológiák kidolgozásával

Kisebb és sportosabb kormányt készítettek a Wartburghoz. És ami még előny: nem izzad markolásakor a vezető tenyere



A Fiat Pandája állandóan nagy tömegeket vonzott. A látogatók véleménye szerint: tökéletes kis kocsi

egyidejűleg évről évre javítják a gyártmányok használati tulajdonságait és a sokoldalú alkalmazhatóságra töreksznek. Ezt a tevékenységet a Multicar családon belül érzékelhettük. A zittai Robur-gyár LO 3000-es típusa tizenegy változatban volt látható. A már említett Multicar walterhausen-i gyára tizenkét változatban mutatta be termékeit. A kiállított járművek előnye, hogy az egyes típusok rendkívül sok variációban állíthatók elő. Az IFA W 50-es 44 alaptípusa például 150, országoként specifikált változatban kerül ki a gyárból. Az IFA Robur-gépkocsik 15 alaptípusban, 30 változatban gördülnek le a futószalagról. A felhasználók érdekében a gyártók mindig újabb és magasabb követelményeket állítanak önmaguk elé, a termékeik megbízhatósága, minősége és teljesítménye tekintetében.

De nemcsak a hasznajárművek tekintetében vált az IFA Kombinát nevéssé, hanem a személyautó-gyártásban is. A Trabant és a Wartburg méltán állt és áll az érdeklődés közepontjában. A két gyár termékeinek a méltatásáról és az elkövetkezendő fejlesztési terveiről később szólunk.

A Fiat Pandáját majd összenyomták a látogatók. A kis Polski és a Polonez, noha ez utóbbi nem bébiautó, a lengyel ipar tekintélyét növelte. A román pavilonban a hasznajárműveken kívül a Dacia 1301-es limuzin és kombi változata volt látható. Impozáns épületben állította ki termékeit a Szovjetunió. A rengeteg áruféleség mellett a legnagyobb érdeklődést a Niva és a Zaporozsec 968—M váltotta ki. De megcsodálhattuk a Kamaz különböző

Az NDK járműiparának az egyik reprezentációja a motorkerékpárok. Számos kétkerekűt csodálhattunk meg a járműpavilonban



Az Ikarus a különböző típusú járművei között a 280 T6-os trolibuszával is megjelent a kiállításon

A KÜLFÖLDI JÁRMŰKIÁLLÍTÓKRÓL

Igazi újdonságot sajnos nem láttunk. A gyárak a már jól bevált típusaikat állították ki standjaik dobogóira. Igazi szenzációnak a román Aro 10 miniterepjáró bizonyult, közelébe férni, bizony csak nagy nehézségek árán lehetett. De így voltunk minden jármű esetében is. A kiskocsik iránti érdeklődés hallatlanul nagy volt.

típusait is. A kis Zapo, amely külsőleg mutatósabb az elődeinél, konstrukciós változtatásokkal is szolgált. A Skoda-gyárnak a már nálunk is ismert típusait láthatta a nagyszámú érdeklődő. A Mercedes, a Peugeot, a Volvo, a VW és az Audi nem vonultatott fel újdonságokat. A szocialista országok zömükben hasznajárműveket és autóbuszokat kínáltak vételre. Mi, magyarok az Ikarus-autóbuszokat, valamint trolibuszt.



MI ÚJSÁG A WARTBURG- ÉS A TRABANT- GYÁRBAN?

Olvásóinkat leginkább — érthetően — az érdekli, hogy mi várható, mi új kerül ki a két gyár boszorkánykonyhájából. Nos, a választ Barbara Eckert asszonytól, az IFA Kombinát személyautó-referensétől kaptuk.

— *Igaz-e, hogy a közeljövőben új típusal jelenik meg a Trabant és a Wartburg?*

— Gondoltam, hogy ezzel kezdi... Egyelőre, legalábbis 1985-ig új típus nem kerül le a gyárak futószalagjairól. Meglepődve olvastuk, no meg láttuk a külföldi lapokban, hogy milyen lesz az új Wartburg és a Trabant. Nos, ami kép erről eddig megjelent, egyik sem az igazi. A fejlesztések és a kísérletek folynak, de hogy valóban milyen lesz az új típus, ez még a jövő titka. Kérdezem én: vajon melyik autógyár teszi idő előtt nyilvánossá fejlesztési tervét, új típusának az ismertetését?

— *Ami azt illeti, 1985-ig még hosszú az idő, addig is várható-e valamiféle változtatás a két típuson?*

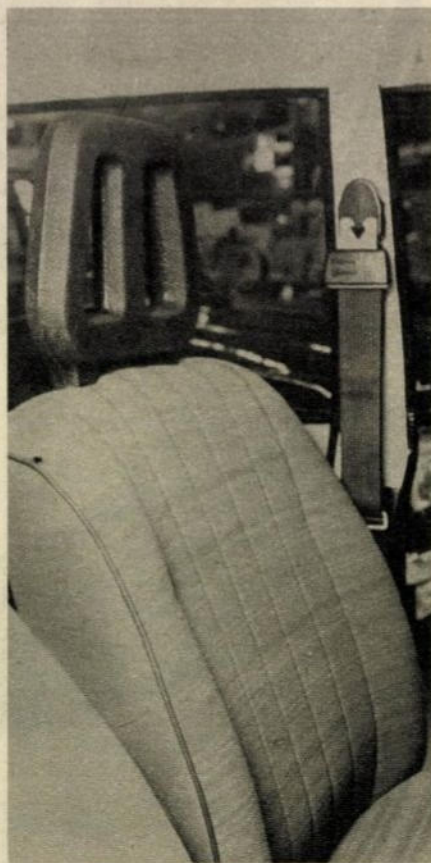
— A leglényegesebb a kocsik biztonságának a növelése. A Trabantnál például növeltük a korrózió elleni védelmet. A tartalék üzemanyag eddigi zárját úgy helyeztük el, hogy az a biztonsági öv kikapcsolása nélkül is elérhető legyen. Az ajtókra könyöktámlák kerülnek, és nem utolsósorban új kilyes. Sok panasz volt eddig a zárakra, ezt most megoldották, mind a tervezők, mind a gyártók melegezésére. Tudjuk, hogy a külföldi vásárlók (a

hazaiak is) nincsenek melegezve a Trabant-gyár színkollekcijával. Itt az ideje ezen változtatnunk. A közeljövőben új színekkel kerül az önök országába is e népszerű kiskocsi. *(Való igaz, nem repesett az örömtől a vásárló, ha a Merkurnál csak a kék vagy a zöld színű autó volt átvehető.)* Új típusú porlasztó kerül a régi helyébe, amely már tökéletesen megfelel a környezetvédelmi előírásoknak. Hasznos és praktikus megoldás lesz a kombi típusokon a hátsó ablaktörlő és -mosó bevezetése is.

— *Wartburg-újdonságok?*

— Amint itt a kiállításon is láthatja, három érdekesség található a kocsikon. Új a külső visszapillantó-tükör. Rendkívül mutatós, jó hátratekintést nyújtó tükör, megfelel a közlekedésbiztonsági követelményeknek. Új kormánykereket fejlesztettünk ki. Kisebb lett, sportosabb, és ami a leglényegesebb, nem izzad meg tőle a vezető keze. A kocsiban ülők biztonságát növeli a

Fejtámla, szintén a Wartburgon. A közlekedésbiztonsági előírásoknak tökéletesen megfelel



nagyon mutatós beépített fejpárna is, és hogy az utazás kényelmét fokozzuk, új típusú, az eddiginél korszerűbb rádiót is szereltünk be. A botváltó már nem számít újdonságnak, viszont az eddigi műanyag kerékdísztárcsák mellett krómozottat is készítünk. A kocsizsztatikai küllemén is állandóan változtatunk, igaz, ez néha csak apróságoknak tűnik, de érzésünk szerint nélkülözhetetlen. Ki ne felejtsem megemlí-

Az IFA Kombinát nemcsak gépjárművek előállításával foglalkozik, hanem utánfutók és lakókocsik készítésével is...



teni az új típusú generátort. Nem mintha a régi nem lett volna jó, de ma már az autók annyira különféle elektromos tartozékokat szerelnek a kocsijukba, hogy szükségessé vált a nagyobb áramfejlesztő alkalmazása.

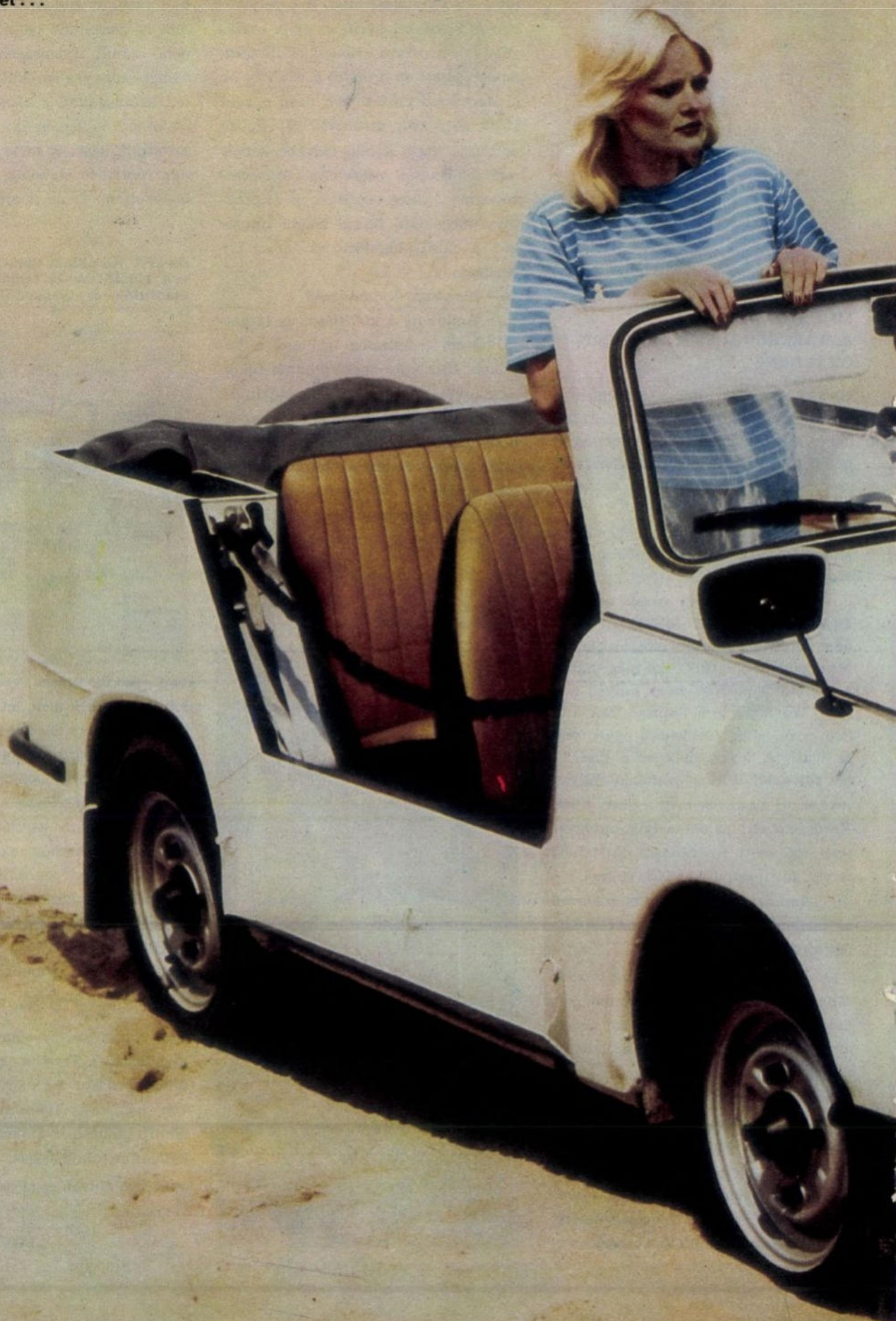
Beszélgetésünk keretében szeretném még elmondani, hogy október közepén, ünnepség keretében adjuk át az önök hazájában a 200 ezredik Trabantot. Reméljük, hogy gyártmányainkkal, mint eddig, a jövőben is elégedettek lesznek a magyar autók.

*

Ügy gondoljuk, az elhangzottak megnyugtatók a Trabant- és a Wartburg-tulajdonosokat. Az elkövetkezendő időben nem lesz típusváltás! Ez megkönnyebbülést ad azoknak is, akik már kétütemű-tulajdonosok, de azoknak is, akik lemondván a mostaniról, az újat várják.

LOVÁSZ KÁROLY

Nem újdonság a Trabant e változata. Igaz, nálunk csak elvétve látni az utakon. Pedig bizonyára lenne iránta kereslet...



ama



Személygépkocsi-vonóhorog

gyártása, szerelése

PÉCSETT

a Villamosipari és Gépjavitó

Szövetkezet autósüzemében

Különbféle típusú személygépkocsik vonóhorgainak gyártását szereléssel együtt elvégezzük!

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

Várjuk megkeresésüket, megrendelésüket!



LADA

1200, 1300
1500, 1600

P-FIAT

125, 126



BUDAPEST III. BOJTÁR u. 36.
6-22 óráig.
TEL: 889-989

autó- üléshuzat

készítés minden
kocsitípusra



bp. I. szilagyi d. tér 3.

Alváz-
és üreges korrózióvédelem.
Karosszéria javítás
LACKÓ járműmérnök
Újpest IV., Virág u. 62.
Tel.: 893-994.

AUTÓRUGÓK
LAPRUGÓK JAVÍTÁSÁT
SZERELÉSEL,
SPIRÁL RUGÓK IVELESÉT,
PÓTLÁSÁT
GARÁZSKAPU- ÉS
LÉGPUSKARUGÓ
KÉSZÍTÉSEST
AZONNALRA VÁLLALJA:
PATIK
MEGVÁRHATÓ!
Bp. X., Keresztúri út 98.

FÉKBETÉT-ragasztás
minden típusú dobfékekhez
tárcsafékhez,
kuplungtárcsa-felújítás,
csere, garancia, biztonság.
RONA TAMÁS
műszerész-mester
1067 Budapest, Szondi u. 19.
Tel.: 318-206.

MINDEN TÍPUSÚ
SZEMÉLYGÉPKOCSI
SZERVIZELÉSEST ÉS
ALVÁZVEDELMEST
GARANCIÁVAL
VÁLLALOM
Tel.: 634-511.
GEMES
XIV., Szatmár u. 58.

LENGÉS- CSILLAPÍTÓK!

Skoda, Zsiguli,
Fiat 850-es, Wartburg,
Zastava, Trabant,
Moszkvics stb.

javítása jótállással:

HORVÁTH LÓRÁNT,
1096 Bp. IX.,
Telepy u. 2/c.
(Hámán Kató út sarok)
Tel.: 144-513.

Lada-Trabant-
Skoda gépkocsik
futó- és nagyjavítása,
speciális fékjavítás,
vizsgára felkészítés
FÜGEDI
1194 Bp.
Vörös Október u. 215.

HŰTŐSZERVIZ

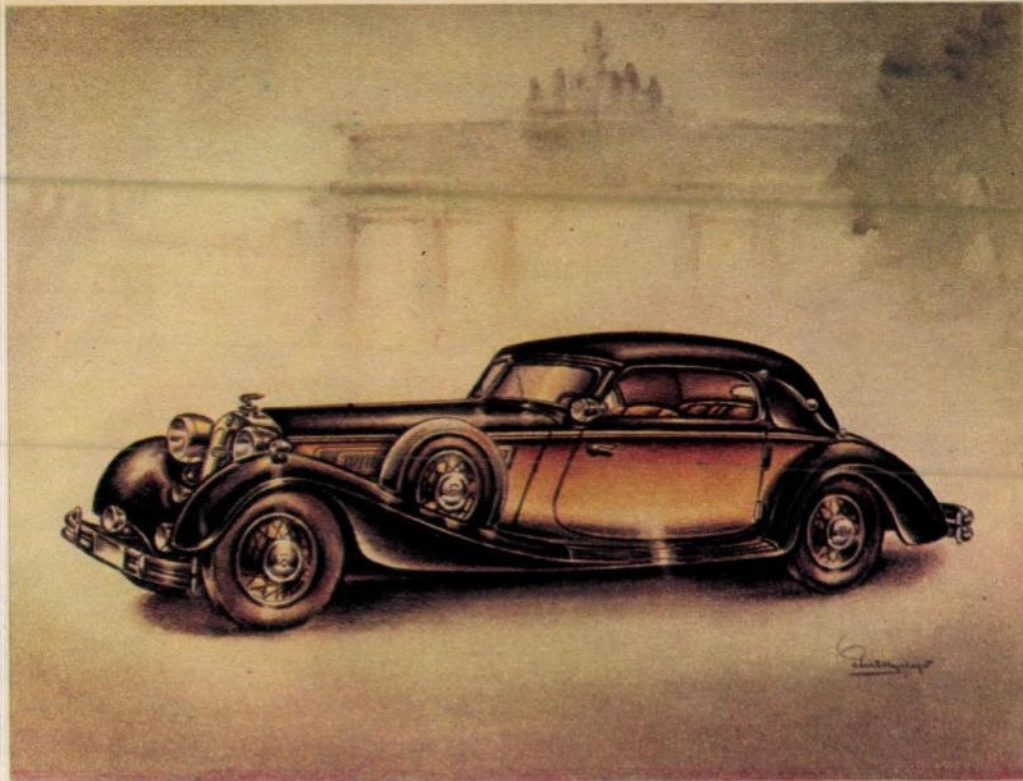
Hűtőjének javítását,
tisztítását
egy napon belül vállalom.
Utánvétellel is postázva.
Felújított hűtők kaphatók.
WIENER
1066 Dessewffy u. 7.
Tel.: 124-868.

RÉGI AUTÓ

– kereken 100 lóerő teljesítményű, soros, nyolchengeres vízhűtéses motorral. Ha találs kérdésként adnánk fel, hogy milyen gyártmány, bizonyára kevés jó megfejtés érkezne. Könnyen összetéveszthető ugyanis más, korabeli társával e nyújtottan elegáns vonalú, vászontetős túracocsi, amely nem más, mint a német

HORCH 853

jelű típus, a híres gyár 1937-ben készített, 4944 cm³-es, tehát ötliteresnek mondott, 125 km/h sebességet elérő, kétajtós, négy-ötzemélyes autója.



MODELL

Most, kivételesen egy teherkocsi 1:43 léptékű másolata kap itt helyet, hiszen igen szép kivitelű a C. R. cég által gyártott parányi autó. Az ilyen jellegű járművekről ritkán kerül forgalomba pontos méretű, élethű modell, de ez a példány más vonatkozásban is kiemelkedik a sorból. Azt, hogy a mintázott jármű milyen márka, külön tábla is feltünteti, de ez egy történelmi jelentőségű teherautó, mert ez volt a Mercedes-Benz első dízelmotoros áruszállítója.

BÉLYEG ÉS KERÉK

Német Szövetségi Köztársaság. 1977-ben az „EURÓPA” megnevezésű bélyegkiadványok sorában bocsátott ki egy tájképes bélyegpárt. A bélyegpár 40 pfenniges címletének rajza a Rhön-hegység vidékén – Fulda, Gersfeld és Tann között, az NDK határvonala közelében – kiépített úgynevezett „Rhönstrecke” autópályából mutat be részletet.

Spanyolország. Új közlekedésmotívumú, háromcímletű bélyegsorán városi közlekedési eszközöket tüntet fel. A sorozat két címletén metró és elővárosi villamosvasutat láthatunk, míg a rovatunkban bemutatott 4 pezetas címletű bélyeg képén a városi közlekedésben használatos autóbuszt láthatjuk.

Mozambik (Moçambique). Új, 1980-ban kibocsátott közlekedésmotívumú bélyegsorán városi közlekedésben alkalmazott motoros járműveket szemléltet. Ezekből jelenleg kettőt mutatunk be: a korszerű Scania és a népszerű magyar Ikarus 280-as csuklós autóbuszokat.

Dr. Jasinszky István



A jól bevált urh-s Lada járőrko-
csi a gyöngyösi Mérges úton ügyel
a Kresz-szabályok betartására



Gyöngyösi utakon



Az ellenőrző körútra in-
dulás pillanata a gyön-
gyösi Városi és Járási
Rendőrkapitányságon



Takács Mátyás közlekedési járőr és régi segítőtársa, Juhász Gábor önkéntes rendőr Mátraházán helyszíni bírsággal „honorálják” a szabálytalanul parkolókat

A mátrai éjszakában kocsikázó ittas gépkocsivezető nem is sejtette, hogy a járőr vet majd véget felelőtlenségének

A Mátrából hazaigyekvők kocsiaradata előtt hétféven kapcsolják a forgalmi jelzőlámpákat a 3-as főúton a közlekedési dugók elkerülése végett



— Több ezer gépjármű, több száz kilométernyi forgalmas útszakasz ellenőrzése és felügyelete tartozik a gyöngyösi Városi és Járási Rendőrkapitányság hatáskörébe — tájékoztat Fritz Sándor, a közbiztonsági és közlekedési osztály vezetője.

A járás és a megye területét átszelő 3-as számú főútvonalon tavaly már jóval több, mint tízezer gépjármű haladt át naponta. Természetesen a számok növekedésével a gondok és problémák is szaporodtak rendőri szerveinknél. A viszonylag jól kiépített úthálózat, a motorházak alatt lappangó lóerők maguk is gyorsraingerelnek, s ezenfelül a Mátra aljára látogatók így szüret idején nem mindig tudnak ellenállni a jó bor csábításának, parancsolni önuralmúknak.

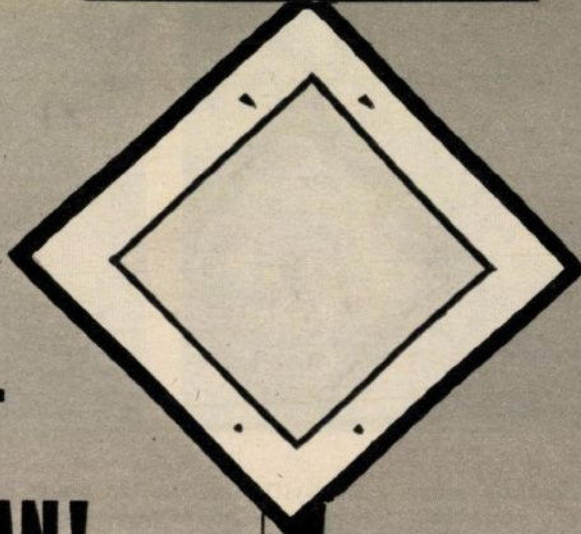
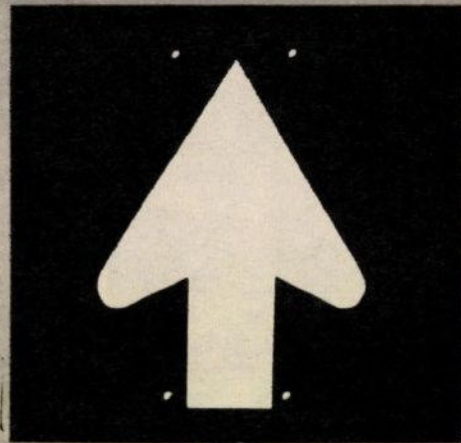
Bizonyítja ezt az is, hogy Heves megye összes baleseteinek (éves statisztikai kimutatás szerint) több mint fele ezen a területen történik. Jóllehet a rendőrök és a társadalmi aktívák mindent megtesznek azért, hogy a balesetek megelőzését szolgáló hathatós propagandával csökkentsek a tragédiák számát. De igaz az is, hogy nem mindig és nem mindenhol tudnak ott lenni. Nem minden szabálytalanságot előzhetnek meg. Itt nyilvánulna meg a lakosság jobb segítőkészsége, a szabályok és a rend ellen vétőkkel szemben. Ezzel is elősegítve, hogy közlekedési morálunk mind magasabb szintre emelkedjen.

A szigorúbb és következetesebb rendőri ellenőrzésekre tehát nagy szükség van ezen a területen. Ezeket

a KPM és a Volán illetékeseivel, az önkéntes rendőrökkel és az ifjúgárdistákkal közösen hajtották végre. Mintha higgadtabbak lennének a gépjárművezetők a járás területén a fokozott ellenőrzéseknek köszönhetően. Ha nem is mindig tetszenek a „jóindulatú zaklatások” mindenkinek, azért egy-egy baleset gondolkodóba ejt mindannyiunkat. Lehet, hogy én is így járhattam volna? — vetődik fel a kérdés.

Felvételeink az itt — ezeken az utakon, tájakon — szolgálatot teljesítő rendőrök mindennapi feladatait szemléltetik.

Kép és szöveg:
SZABÓ SÁNDOR



**...MINDENÜTT
A CENTRUMBAN!**



Mikor totál a kár, — mikor kár a totál?

Egy olvasónk — több hasonló ügy szenvedő alanyával együtt — elke-seredett hangú levélben kérte tanácsunkat. Hároméves külföldi munkavállalása végén 10% soronkí-üliségi pótlékkal valutában befizetett, alig háromhónapos Wartburgjába, ti-los jelzésnél beleszaladt egy svájci rendszámú gépkocsi.

Elkeseredését tovább fokozta, hogy a kárfelvételkor megállapították, hogy alvázcsere nélkül a gépkocsi ideigle-nesen sem tehető használhatóvá. Alváz viszont nincs az állami szervizek-ben, a szövetkezeteknél és még meg-közelítő időpontot sem tudnak mon-dani, mikor lesz.

Olvasónk ezért egyéb kárainak ren-dezése mellett a totálkár megállapí-tását és a kárrendezés keretén belül egy hasonló új gépkocsi kiutalását kérte.

A Biztosító ez elől elzárkózik. La-punkban is többször ismertetett ál-láspontja szerint ugyanis, két esetben állapítható meg totálkár. Ez műszaki-lag akkor indokolt, ha olyan mértékű a sérülés, hogy a javítás, helyreállít-ás műszakilag megoldhatatlan. Gazdasá-gossági szempontból akkor van a biz-tosítói szempontból totálkár, ha a vár-ható javítási költség meghaladja a gépkocsi károkori értékének 80%-át.

Olvasónk esete a Biztosító gyakor-latában nem totálkár. Ez egy javít-ható gépkocsi és a javítás elmaradá-sának „csak” annyi az oka, hogy hiányzik a javításhoz szükséges al-katrész. Ilyenkor a Biztosító az ügy-nevezett költségtérítéses, számla nél-küli kárrendezési formát választja. Ennél a kártérítési módnál az alkat-részeket fogyasztói áron, a munkadí-jat a KPM munkadíj-árjegyzéke alap-ján számítják.

Itt és most nem kívánunk foglal-kozni azzal a kérdéssel, hogy a való-ságban nem csupán az alkatrész, vagy a javítási kapacitás hiányzik, hanem a hatósági árak is, így ez a kárrende-zési forma más esetekben sem min-dig reális. Ezen túl azonban ez a for-ma — álláspontunk szerint — szemben áll a tételes joggal is. A Polgári Törvénykönyvnek a kártérítés általá-nos szabályairól szóló fejezetéhez fű-zött indokolás szerint „a polgári jogi védelemnek, a jogsértések kiküszö-bölésének fő formája, módja a repa-ráció: ennek nyújtásával... a bekö-vetkezett vagyoni hátrány megszün-

tethető, a jogsértés hátrányos követ-kezményei a jogsértést szenvedett szá-mára kiküszöbölhetők.” Az új Pol-gári Törvénykönyv lényegesen eltér a hatályba lépésig fennállott jogtól és pedig a felelősség szigorítása, a kár-térítés mértéke és megszerzésének megkönnyítése területén.

Ennek a törvénybe foglalt jogal-kotói akarattal ismeretében kell a választ keresni olvasónk kérdésére.

A Ptk 355. § (1) bekezdése szerint a kárért felelős személy köteles az eredeti állapotot helyreállítani, ha pedig ez nem lehetséges... köteles a kárt megtéríteni.

Olvasónk esetében az eredeti álla-pot helyreállításának egyetlen módja, ha mielőbb hozzájut egy új Wartburg Touristhoz, hiszen egy háromhónapos autó teljesen újnak tekinthető. Erre mód csak úgy lenne, ha a gépkocsit totálkárosítanák, s az ÁB és a Mer-kur között létrejött megállapodás alapján történe meg a soron kívüli pótlás.

A Biztosító eme elutasító állásfog-lalását számos hasonló eset mindegyi-kében azzal az — a Polgári Törvény-könyv által ugyancsak alátámaszt-ható — okfejtéssel indokolja, hogy nem róható a károkozó terhére az a szándékon, elhatározásán, mulasztá-sán kívül eső népgazdasági nehézség, hogy bizonyos alkatrészekben időn-ként, esetenként akár hosszú időn át tartó — hiány van. E vonatkozásban már nincs okozati összefüggés a kár-okozó cselekménye és a helyreállítás lehetősége között. A kárnak az alkat-részhiányból vagy kapacitáshiányból származó részét, mint népgazdasági negatív jelenséget kell figyelembe venni, és ezekért a kárt okozó már nem tehető felelőssé.

Ha elfogadnánk a Biztosító érvelé-sét — mert hiszen ez azt jelen-tené, hogy a népgazdasági nehé-zségek minden terhét a teljesen vértlen károsultakra és nem a kisebb-magyobb mértékben vétkes károko-zókra hárítjuk —, az adott esetben a következő fonák helyzet következ-nék be. Olvasónk a három hónapja 115 500 forintért vásárolt gépkocsi — fel-ár nélkül számított — károkori értéke-ként számításba vett 102 900 forint-ból megkapna kb. 30 000 forintot, mint az új alvázcsere költségét. Köz-

ben vár esetleg egy-két évet, amíg lesz alkatrész, vagy keres valakit, aki az alkatrész hiánya miatt belátható időn belül nem javítható roncsot haj-landó 73 000 forintért megvásárolni. A Biztosító szerint ugyanis ennyi a maradványnak az Anyag- és Árhiva-tal előírásai szerint számított ellen-értéke.

A gépkocsironcsok vásárlásával fog-lalkozó állami vállalatok viszont csak 22—24 000 forint körüli összeget hajlandók fizetni, ugyancsak az Árhi-vatal előírásaira hivatkozással.

Elméletileg előfordulhat olyan cso-da, hogy talál a sérült autóra 73 000 forintot ígérő vevőt, hiszen mi is jól tudjuk, hogy a végén minden alkat-részhiányos autót megjavítanak elő-tünk nem ismert raktárakból, vagy ismert raktárakból, de nem ismert módon elővarázsolt alkatrészekkel.

A 2/1979. (I. 20.) MT számú rende-let alapján azonban három évnél nem idősebb gépkocsit csak az arra kije-lölt gazdálkodó szervezet útján lehet értékesíteni. Bár a rendelet nem köti a megvételi kötelezettséget üzemké-pességhez, a kijelölt vállalatok — érthetően — nem foglalkoznak alkat-részhiány miatt nem javítható üzem-képtelen járművek értékesítésével.

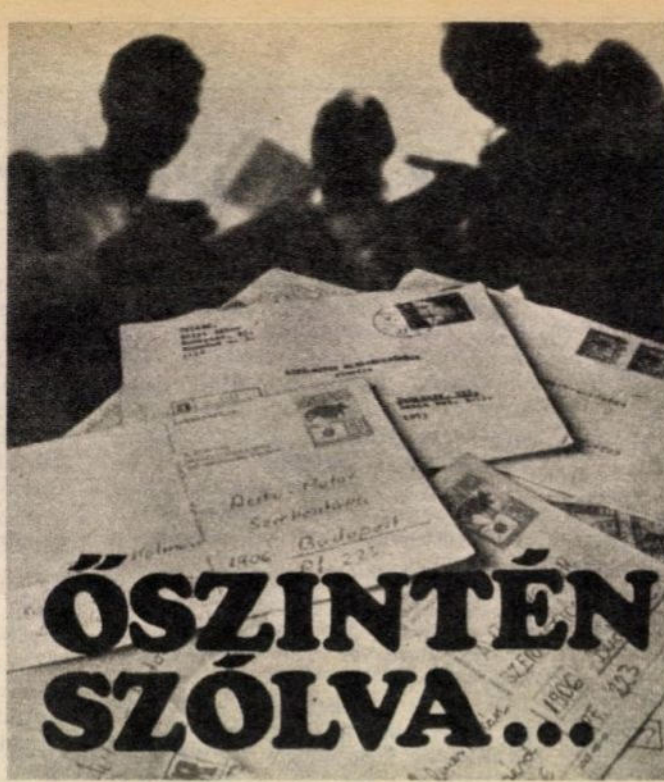
De ha csoda történne és 73 000 forintért értékesíthető lenne a roncs, a külföldön vásárolt gép-kocsik 5 éven belüli értékesítése esetén az eladó által fizetendő, a vámegyenérték 10%-át kitevő 10 500 forint különilleték tovább növelné a kárt. Ha a károsultnak autóra van szüksége és a munkahelye szerint il-letékes minisztérium keretéből soron kívül kap egy gépkocsit, azért újabb 10% felárat fizethet.

Így még a „teljes” kártalanítás ese-tén is 33 500 forint lesz a vétlen autós kára.

Álláspontunk szerint nyilvánvalóan nem terhelhető vele a vértlen károsult. Egyelőre azonban nincs olyan, elő-tünk ismert, bírói döntés, amely a vá-laszt egyértelművé tenné. Reméljük, hogy rövidesen ilyen állásfoglalásra is sor kerül. Ez azonban elválasztha-tatlanul összefügg az alkatrészellátás jogi és gazdasági rendezetlenségével, amiről majd legközelebb adunk tájé-koztatást.

DR. SZÜCS FERENC

Sokat és sokszor foglalkoztunk már lapunkban a parkolási gondokkal, nehézségekkel, olykor azok fonák-ságaival. 16. számunk 2. oldalán például két fotóval illusztráltuk mondanivalónkat: egy — szerintünk jogtalanul kasszírozgató — parkolóőr szorgoskodásáról, kifogásolva, hogy tevékenysége ellentmond a parkolótábla utasításainak. Vártuk, s ma is várjuk az illetékesek választát, intézkedését. Hiába... Jó szándékú észrevételünk visszhangtalan maradt. Őszintén szólva rovatunk témája ezúttal ugyancsak egy parkolási anomália, s egy túlbuzgó parkolóőr, akinek talán vannak főnökei, akik megmagyarázzák neki: senkit sem kényszeríthet arra, hogy szembekerüljön a Kresz-szel. Örömmel adnánk helyet e cikk megválaszolására is azok számára, akiket valamiféle felelősség mégis csak illet az ilyesféle eljárásokért.



ŐSZINTÉN SZÓLVA...

Szabálytalan szabál!

Feljelentettek... Méghozzá szabálytalan módon történő parkolásért. Pontosabban azért, mert nem tettem eleget a parkolóhelyen szolgáltatást teljesítő parkolóőr felszólításának, és nem ugrattam fel gépkocsimat az éles kockakövekkel szegélyezett magas járdára.

Úgy történt, hogy a Városliget környékére siető barátom megkért, elvinném-e odáig. Beálltam a Vidám Park előtti fizető parkolóhelyre, és a kocsiban maradvam, vártam visszatérést.

Egyirányú utca volt, jobb oldala az autóbuszok, bal oldala pedig a személygépkocsik részére kijelölve várakozóhelynek.

Jött a parkolóőr és felszólított, hogy álljak fel a szegélykövektől balra levő, kavicsal felszórt területre. Közöltem vele, hogy nem állok fel, mert a szegély magas és a kocsimon drága, külföldi radiógumik vannak, ame-

lyek megsérülhetnek. A parkolóőr válasza: így akkor sem maradhatok, majd felszólított: vagy álljak fel, vagy távozzak.

Hogy biztos legyek a dologban, kiszálltam és vizsgáztam a tábláig, megnéztem, jól emlékszem-e a kiegészítő táblára. Minden rendben levőnek tűnt, kértem tehát a parkolóőrt, hogy győződjön meg ő is, a táblakombináció nem írja elő a járdára való felállás kötelezettségét.

Mindhiába. Ő kijelentette, hogy semmit nem néz meg, azonnal távozzam, vagy feljelent. Ismételten felajánlottam neki a parkolási díjat, de ő ezt nem fogadta el, mondván, hogy „nem kell a pénze, azonnal tűnjön el”.

Erre vállat vontam, visszauttam a kocsiba, mire ő igen izgatott állapotban el-sietett telefonon értesíteni a

rendőrséget. Közben megjött a barátom és távoztunk.

Nem tudom, ki a gazdája a budapesti és vidéki közterületeken levő parkolóhelyeknek. De érdekelne néhány dolog ezzel az egész parkolóhely-történettel kapcsolatban.

1. Kötelezhető-e az autós arra, hogy a járdára felálljon, olyan helyen, ahol a járdaszegélyt a díjat beszedő intézmény nem alakította ki megfelelően.

2. Kiterjed-e vajon a parkolóőr hatásköre odáig, hogy a Kresz előírásaival ellentétes, tehát tilos dologra utasíthassa a parkolni szándékozó járművezetőket? Ha igen, ki hatalmazta őt fel erre? Ha nem, akkor vajon ő maga, vagy az őt alkalmazó intézmény (vagy az ilyen utasítást adó jelzőtáblát kihelyező illetékes hatóságok) vállalják-e az utasítást vég-

rehajtó járművezetők esetleges kárainak megtérítését?

3. És még egy gondolat. Egyáltalán milyen jogi alapja van annak, hogy a közúton várakozó gépkocsik tulajdonosaitól csak úgy közlekedési indokok nélkül valaki is parkolási díjat szedjen?

A közutakon, utcákon, tereken elszaporodott fizető parkolóhelyeken, ahol megkérdik, mennyit kíván az ember ott tartózkodni és annak megfelelően fizettetnek, ott mi ennek az alapja, erre is kíváncsi lennék. Köztudott, hogy Magyarországon a közutak használatáért nem kell fizetni — sőt a hidak, autópályák használatáért sem —, ezek használati díja benne van a minden járműért fizetendő adóban! Viszont ha ez jogos, akkor nem lenne meglepő az útkeresztezéskor pirosról zöldre váltó lámpa, a — mondjuk — két tízforintos bedobására leereszkedő felvonóhid stb.!

Mert a fizetési kötelezettség mögött általában valamiféle szolgáltatásnak kell lennie. A jelenlegi parkolóhelyeken pedig semmi ilyesmi nem létezik.

Egy héttel a fenti esetet megelőzően, egy hasonló esetben, amikor a jelzőtábla két kerékkel a járdán parkolást írta elő, feltolatás közben leszakadt mind a két sárvető gumi a kocsim hátsó kerekei mögül. Nem először fordult ilyesmi elő. A sárvető gumik hiányát pedig — tegyük hozzá — jogosan büntetik az ellenőrzést végző rendőrök.

szentpétery istvan

Mindmennyi válaszra váró kérdés. Ennyi panasz hallatán hátha ők is tollat fognak végre: várjuk az illetékesek választát...

BÉKÉS EGYMÁS ELLEN ÉLÉS?

A parkolási gondok enyhítésén sokan fáradoznak. Ki így, ki úgy.

Néhány utcában akad még szabad parkolóhely. Itt azonban az egyéni akadályok nehezítik a parkolást. Alig néhány száz méteres körzetben kerültek lencsevégre az egyéni helyfoglalás kellékei. Egy kérdés marad tisztázatlan: *mikor és ki* szerez végre érvényt a *törvénynek*?

1. Aulich u. 3. Szöges deszka a parkolócsíkok között. Tökéletes tükre a kihelyező lelkivilágának.

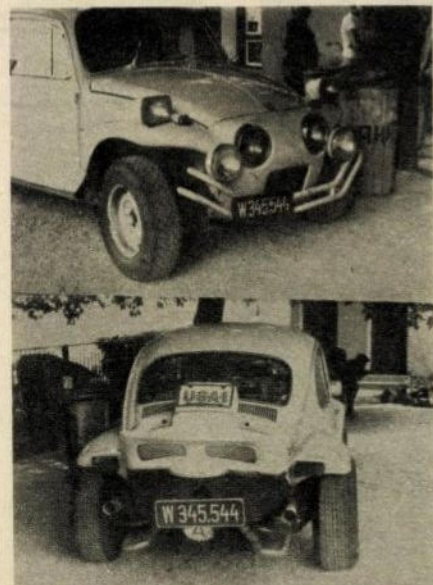
2. Honvéd u. Spanyollovasok aszfaltváltozata a Munkaügyi Minisztérium mellett, ahol a megállást egyébként is tábla tiltja.

3. Az előbbi helyszínnel szemben: a Könyvértékesítő Vállalat kukái az úttesten. Ugye, nem az eladhatatlan könyvek sorsára utal a dekoráció?

4. Báthori u. Mini-konténerek — természetesen a parkolóhelyen. Miután elég régóta ott vannak, elképzelhető, hogy a konténerek nem hiányoznak senkinek (egyik oldalán lekopott AUTOKER felirat olvasható, a másikon Renova), az elfoglalt hely azonban sokaknak kellene

A felvételek 1980. szept. 11-én a kora délutáni órákban készültek.

Simay István
Budapest



CSODA-BOGÁR

Ezt a csodálatos kis „bogarat” Balatonyörökön kaptam lencsevégre augusztusban. Nagyon megtetszett ez a bogárhátú VW-ből átalakított kocsis.

Benkő Sándor
Sárvár

Állatsirató

Budapest határát elhagyva figyelni kezdtem az országúton elgazolt állatokat. A laposra hengerelt macskákat, a sokszor még vérző-vonagló kutyákat, az immáron alaktalanná préselt nem tudom micsodákat, amelyeknek már csak a „kikészített” bőrük jelezte, hogy egy-két hete — éltek!

Lépten-nyomon felbukkantak az útra lapított kis sündisznók, „ők, akik” nem tudnak lépést váltani és felvenni a mai technika iramát. De láttam elesapott fecskét, fácánt, sőt — nagyságából, formájából ítélve egy süldő vadászót is.

Szentsimentalizmus-e vagy sem, én sajnálom valamennyit. Még a kóbor kutyát is, de kiváltképp a kis sünöket, talán mert a legkisebbek és a leglomhábbak... S mert látom, folyvást pusztulnak!

A szabályok sok mindenről rendelkeznek. A táblák egy sor magatartást tiltanak. A háziállatokat például meg kell kötni... Lassítani kell a vadveszélyt jelző tábla körzetében, s egyáltalán: a sebességet az út körülményeihez kell igazítani és sorolhatnám. Vitathatatlan, hogy az elgazolt állatok a gyorshajítás áldozatai, a vak száguldásé. E szét-típotr élőlények esztétikailag sem nyújtják a legtündökletesebb látványt, arról nem is szólva, hogy tetemükön a kerék megcsúszhat, megpillantásuk a kormány önkéntelen félrerántását eredményezheti, amiből baleset is lehet.

De túl messze mentem. Hiszen csak arról akartam írni, hogy lehet vigyázni. Az állatokra is!

PLESS ZSUZSA

Az úttörő

A Champion nagy hőértéktartományú gyújtógyertya mérföldkövet jelentett a technikai fejlődésben.

Amire a motorszakértők azonnal felfigyeltek, néhány év leforgása alatt átütő sikert aratott, a Champion gyújtógyertya új technikai hivatásokat nyitott és egyre több autós győződött meg arról, hogy ezek a gyertyák nagyobb teljesítményt, nagyobb biztonságot és gazdaságosságot biztosítanak.

A rendszer technikai előnyeit bizonyítja, hogy időközben más több hőértékű gyújtógyertya is a piacra került, de az eredeti nagy hőértéktartományú gyújtógyertya Champion munkájának az eredménye. 15 000 szakmunkás szerte a világon kizárólag ezzel foglalkozik, az légi és közúti közlekedés, az autó- és motorsport részére.

Ebben áll a különbség:

a **Spezial-Isolator** gondoskodik a hő gyors elvezetéséről,
a **Sillmentpor-tömítés** biztosítja a tökéletes kompressziótartást,
a **hőálló elektródák** pedig anyagösszetételüknel fogva az egyedülálló hő- és elektromos vezetőképességet.

Ezért

- már az indítás pillanatától – a gyors felmelegedés következtében – nagyobb a teljesítmény.
- az autópályán nagy sebességgel a termikus tartalék következtében – nincs túlmelegedés.
- optimális az üzemanyag-energia kihasználása.



**nagyobb teljesítmény –
nagyobb biztonság –
nagyobb gazdaságosság.**



**A legtöbb európai
gépkocsi alapfel-
szereléséhez
tartozik**

Mit reklámoz a magyar autós?

Szeptember 18. számunk Reflektor-rovatában megígértük, hogy szót ejtünk a reklám és propaganda jellegű feliratok autón való elhelyezéséről is. Időszerűnek látszik, mert terjed nálunk is a hobbi, a hóbort, hogy az autókat telepingálják, teleragasztják. Mintha sznob módon versenyeznének: ki tud több és „ritkább” matricát szerezni. Ennek esztétikai „értékéről” is vitatkozni lehet (bár az ízlések, mint a közmondásos pofonok is, tudvalevően különbözők...). De: ütközik-e törvénybe, rendeletbe?

A Kreszt kiegészítő, „a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának feltételeiről” kiadott 23/1975. (XII. 31.) KPM sz. rendelet 60. §-a foglalkozik ezzel a kérdéssel:

„(1) Tilos a jármű külsejét oly módon festeni, illetőleg a jármű külsején olyan feliratot, jelzést vagy ábrát elhelyezni, amely a többi jármű vezetőjét zavarhatja. A rendszámmal történő összeolvasás lehetőségének kizárása érdekében a rendszámtábla közelében betű, szám vagy ábra nem helyezhető el.

(2) A motoros jármű szélvédőjén, illetőleg a szélvédő mögött feliratot, ábrát vagy jelzést elhelyezni tilos, kivéve

a) azokat a feliratokat, ábrákat, illetőleg jelzéseket, amelyeknek elhelyezését jogszabály előírja vagy megengedi;

b) a gyárilag alkalmazott — a jármű gyártmányára és típusára vonatkozó — feliratokat, ábrákat, illetőleg jelzéseket;

c) a menetrend szerinti forgalmat lebonyolító járművek útvonalára vagy viszonylatára, továbbá a taxik e minőségére és szabad voltára utaló jelzéseket.

(3) Kívülről látható világító (megvilágított, átvilágított), illetőleg fényvisszaverő kivitelű feliratot, jelzést vagy ábrát — a 40. §-ban említetteket (taxi, autóbusz, trolibusz — A szerk.) kivéve — motoros járművön elhelyezni tilos.

(4) A motoros jármű belsejében tilos olyan díszítést alkalmazni, amely a vezetőt zavarhatja vagy a szabad kilátásban akadályozhatja.”

Erdemes mindezt elemezni. Az (1) bekezdés azokat a pingálásokat, matricákat tiltja, amelyek „a többi jármű vezetőjét zavarhatják”. Márpedig zavarhatja a többi jármű vezetőjét minden olyan kép, rajzolat, felírás, amely az autó jellegétől oly mértékben eltér, hogy a közlekedés más résztvevőjének szemét reflexszerűen arra irányítja, s ezáltal elvonhatja figyelmét más, fontosabb néznievalóról. Ilyenek például a jóízű sértő képek (bár maga a

meztelenség a mai felfogás szerint bizonyos körülmények között nem sérti a jóízűséget, de az autón feltétlenül tilosnak tekintendő minden aktkép, mert hivalkodóan vonzza a szemet), de ízléstelenek a divatos zöld ördögök és az ehhez hasonló bárgyúságok. Közlekedést veszélyeztetően vonzza a mögöttes járművezetőket tiltja-e valami rendelkezés? Erre a „rendőrhatalom közúti közlekedési igazgatásról” szóló 1/1976. (I. 10.) BM rendelet 12. §-a ad választ, amely kimondja:

De magukat a reklámokat, amelyek a kocsik oldalait is „díszítgetik” (még ha ezek nem is zavarják annyira a mögöttes járművezetőket) tiltja-e valami rendelkezés? Erre a „rendőrhatalom közúti közlekedési igazgatásról” szóló 1/1976. (I. 10.) BM rendelet 12. §-a ad választ, amely kimondja:

„A rendőrhatalom — az ügyfél kérelmére — engedélyezheti a gépjárművön hangszóró, vagy reklámcélokat szolgáló egyéb eszközök használatát...”



Ami jogilag azt jelenti, hogy a rendőrhatalom engedélye nélkül az autón nem szabad semmiféle „reklámcélokat szolgáló eszközt” elhelyezni.

De külön kell megemlíteni a cigarettamárkák matricáinak divatját. Leggyakrabban a Marlboro, a Player's és a Gitanes „hirdetését” látjuk magyar kocsikon. Vezetők ezzel nyilván versenyautó-jelleggel kívánják felruházni járművüket. Csakhogy ezek a nagy cigarettagyárak éppen azért finanszírozzák a nagy versenyeket, hogy lehetőségük legyen cégüket reklámozni. Mivelhogy a legtöbb országban tilos a dohányzásra felhívó mindenféle propaganda.

Talán kevesen tudják, hogy nálunk is! A belkereskedelmi miniszter 10/1977. (V. 14.) BkM sz. rendelete értelmében:

„Tilos a dohányipari termékek fogyasztására ösztönző reklám- és hirdetési tevékenység.”

A cigarettamárkák felragasztása a kocsira tehát tételes rendeletbe ütközik!

Ne hagyjuk szó nélkül a szélvédők belsejére ragasztott matricákat és a hátsó ülések mögött elhelyezett műtűröket sem. Mert az idézett rendelet szakasz (4) bekezdésében foglalt tilalom ezekre is vonatkozik. Egyrészt: ezek használata „gátolja a vezetőt a szabad kilátásban”. Másrészt: a hátsó ablak kirakatába rakott értelmetlen, giccses mozgó figurák külön is kárhóztatandók, mert mozgásuk „a többi jármű vezetőjét zavarhatja”. És e rendelet szerint tilos a volán előtt fityegő minden figura is, mert azok magát a vezetőt zavarhatják.

Amikor ezekről a dolgokról a szerkesztőségben beszélgettünk, egyik kollégám felvetette: esetleg ellenszenves lehet olvasóink egy rétege előtt, hogy ilyen, „a demokratikus szabadságjogokat korlátozó” gondolatokat fejtegetünk. „Miért ne csicsázza ki az autóját, akinek úgy tetszik?” Azt válaszoltam: „Remélem, csak igazán kis létszámú réteg az, amely majd e cikkemben kifogást talál. De a sok százezres többség igazat ad nekünk, ha az ilyen visszasságokra, értelmetlen, ellenszenves hóbortokra ráirányítjuk reflektorunkat, s egyben rámutatunk: mi az, amit — a közlekedés biztonsága, mindnyájunk érdekében — rendeletek tiltanak.

Tessék hozzászólni, igazam van-e.

REMÉNYI-GYENES ISTVÁN

A BIZTONSÁGI ÖVRŐL



1978. július 1-től kötelező hazánkban a biztonsági öv használata. A tapasztalatok egyértelműen a biztonsági öv mellett szólnak. Akadnak problémák: nagy erejű, frontális ütközésnél például belső sérülést, bordatörést okozhat. De így is életet ment. Az is előfordult, hogy egy utas életét az mentette meg, hogy nem volt bekötve, s kirepült az ablakon. A gond, hogy bizonyos esetekben – például oldalirányú ütközésnél – nem nyújt megfelelő védelmet. Egyes külföldi szervezetek a kötelező használat ellen emeltek szót. Mindezek ellenére, sehol sem tiltották be, sőt, sok helyen azóta rendelték el a használatát – írja a Közlekedési Közlöny.

Nemzetközi statisztikák szerint a balesetek 85–90 százalékánál maradandó sérülést szenved az arc, vagy a bőr, öv használatával ugyanez az arány csak 25–30 százalékos. Nálunk a balesetet szenvedett gépkocsivezetők sérülése a korábbi 28 százalékról 23,6 százalékra, a halálesetek száma 28 százalékkal csökkent.

Hazánkban másfél éve vizsgálják a közúton előforduló tragédiák okait, és a biztonsági övek hasznosságát. Megállapították: a biztonsági öv még az igen súlyos frontális ütközésnél is védelmet nyújt. Nem mindegy azonban, hogy miként alkalmazzák. Egy első ülésen utazó utas például azért veszítette életét, mert túl lazára állította be övét. Másutt gyári hibát tapasztaltak: ütközésnél az öv kicsúszott, nem fékezte le a testet. Arra is volt példa, hogy a rossz bekötés miatt a biztonsági öv elszakadt. Célszerű lenne az övek állapotát a gépjárművek műszaki vizsgáján külön ellenőrizni.

Nem javasolják a biztonsági övet állapotos nőknek és kisgyermeknek: jobb, ha ők hátul ülnek.

Az utóbbi időben gyakoribbak a hátul ülők sérülései. Célszerű lenne ezért – más országokhoz hasonlóan – nálunk is bevezetni a hátsó biztonsági öveket is.

A „Csúcsforgalom” postája

Szerkeszti: JUHÁSZ ANDOR

KINÁL: Ford Taunus GT első szélvédőt és egy hozzá tartozó raligumival, Szigeti Károly (9200 Mosonmagyaróvár, Radnóti u. 19/d.) – 175-ös Trophy MZ-t, Kiss Mihály (2230 Gyömrő, Imre u. 82.) – 1500-as Lada-motort, 12 000 km-rel, Fitos Gyula (8800 Nagykanizsa, Zemplén Győző u. 1.) – 1200-as Ladához 5 db új, komplett kereket, Ponkoláb László (3531 Miskolc, Bársony u. 43.) – Ariel 2 hengeres, 500-ast és MZ-TS 125-ös motorkerékpárt, Radnai Zsuzsanna (1151 Bp., Ifjúgárda u. 6.) – Torinói Fiat 128-as komplett motort, külön sebáltót, bal hátsó ajtót, hátsó szélvédőt, csomagterétet és apróbb alkatrészeket, Simonyi (3291 Vámosgyörk, Kossuth u. 9.) – Tatra 125 km-es, önindító robogót, felújított motorral, újszerű állapotban, sok alkatrészsel, Horváth Ferenc (1119 Bp., Fejér Lípót u. 61.) – Velorex karosszériát jó húzattal, Evanics Béla (6630 Mindszent, Bacsó B. u. 34.) – Chevrolet automata sebességváltót, Fűredy András (9200 Mosonmagyaróvár, Marx Károly út 41.) – Jawa 250-es motorkerékpárt, érvényes műszakival, Kurunczi István (6922 Földeák, Gagarin u. 5.) – Mini Morris-hoz 850-es motort, sebességváltóval, Lipták Mihály (5600 Békéscsaba, V. Rózsa Ferenc u. 31.) – 412-es Moszkvics gyűrűgarnitúrát, valamint 1 db Volkswagen első szélvédőt, Németh László (9700 Szombathely, Hunyadi u. 29.) – Skoda 1000 MB-t, egyben vagy alkatrészként, Ivanov István (5830 Battonya, Eper út 9.) – Motoros ruhát Szin Imre (5561 Békésszentandrás, Petőfi u. 6.) – MZ ETS/250 Sport, nagytankos, rendszám nélküli, jobb első teleszkóphibával, valamint Zaporozsec-sebáltót és differenciálmű-alkatrészeket, Cser Lajos (Bp. III., Békásmegyér, Úst u. 7.) – ES250/2 tip. MZ motorkerékpárt, áramvonallidommal, plusz akkutöltőt és egy plusz hengert, Karsánszky József (4071 Hortobágy, Mátá 8.) – Fiat 128-as motort esetleg alkatrész-ként is, ifj. Tóth Géza (3974 Ricsé, Jókai út 15.) – 2 db original Pirelli gyártmányú radiál 155XR14 gumibroncsot, Stroh György (1194 Bp., Zalaegerszeg u. 160.) – Skoda Felicia kocsiszekerényt, valamint alkatrészeket, Schmiéd László, (Herceghút, Petőfi út 48.) – 1964-es kiadású Opel Kadett-et, alkatrész-ként is, Csizsár András (8330 Sümeg, Jánosmajor).

KERES: Motorkerékpárra cserélné, lejárt forgalmi engedélyű Skoda 1000 MB kocsját Szabó Csaba (1081 Bp. Kiss József u. 2.) – Elcserélné rendszám nélküli CZ 175 km-es sport motorját Tatra S vagy Komar mopedra, Nagy Sándorné (4181 Nádudvar, Lázár Gyula út 4.) – Skoda Feliciát, üzemképtelent is, Szigeti József, (Bp. XVI., Marx út 11.) – BMW Isetta törpeautóhoz kuplung-tengelyt, 2 db harditárcsakeresztet, Szabó Jenőné (6400 Kiskunhalas, Felsőőz 175.) – Komar km-óra bowdent, meghajtó fogaskerékpárt, Jawa Mustang km-óra bowdent, valamint lábtartó gumit, Szócs László (5931 Nagyszénás, Kinizsi u. 12.) – 43,6-os méretű Skoda Octavia hajtókarcsapágyakat, Pigniczki Árpád (5475 Csépa, Kossuth u. 89.) – Ford Taunus M12P4TS-hez szélvédő üveget, Nagy Barnáné (3532 Miskolc, Győri kapu 134.) – VW mikrobuszhoz 2 db 5 lyukú, 250 mm belső átmérőjű hátsó fékdobot, Vargha Sándor (1023 Bp., Ürömi u. 15.) – Trabant Hycomat 601-hez hycomat olajpumpát és hycomat vezérlőszelveget, ifj. Boeskor Gábor, (1211 Bp., Ady Endre út 3.) – Wartburg-hoz komplett hátsórészt, Hermesz Miklósné (Tatabánya, Sárberék u. 130.) – 1200-as Ladához jobb első doblemezt alvázníulvánnyal, vagy níulvány. nélkül és hozzá jobb első sárívédőt, Tarnóczy Istvánné, (Zákány, Petőfi u. 8.) – Skoda mikrobuszhoz (Skoda 1203 tip. motorhoz) 1 db főtengelyt, 4 db hajtókarcsapágy-garnitúrát, 3 db nyugvócsapágy-garn. 4 db hajtórúdat, 4 db hengerperselyt, 4 db dugattyút, dugattyúgyűrű-garnitúrát, Csákos Dénes (Sárszentlőrinc, Alsópél – Dacia-önindítóhoz Bendixet, Csányi Lászlóné (7700 Mohács, Ady E. u. 13.)

Továbbra is várjuk leveleiket. Címünk: Magyar Rádió „CSÚCSFORGALOM”, 1800 Budapest, Bródy Sándor u. 5–7. Telefonszolgálatunk a műsor ideje alatt: 343-732.

120 PERCIG

ÉLET ÉS HALÁL KÖZÖTT

Az osztrák Hans-Peter Bischof rutinos autós. Több mint négy éve járja kamionjával Európát. A közelmúltban is megrakodtan hajtott a Frankfurt am Main—Dortmund útvonalon. Ezúttal 20 éves unokahúgát, Veronikát is magával vitte. Zuhogott az eső, s amikor egy völgyhíd felé közeledtek, feltámadt, viharossá vált a szél és szinte megrázta a több ezer kilónyi járművet.

„Éreztem, hogy ezzel az oldalszéllel nehezen fogok megbirkózni, ám akkor már a hídon voltunk — mondta utólag Bischof —, de tovább mentem. Egyszer csak elvesztettem az uralmamat a kocsi felett... a híd korlátrácsozata gyufaszálként törött el, a vezetőfülke előre bukott... és én biztosra vettem, hogy megkezdődik zuhanásunk a mélybe... a halálba.” De, szinte a csodával határos módon a monstrum megállt, fennakadt a híd szélén! *„...csak egy nagy lökést éreztem, mindketten előrerepültünk a fülkében, egy termosztalálékot talált... majd hirtelen félelmetes csönd támadt. Arccal a padlón feküdtem, unokahúgom rám zuhant... megmozdulni sem tudtunk, nemhogy menekülni...”*

Szemtanúk értesítették az autópálya-rendőrséget, rögtön lezárták a hidat, hiszen a fülkében szorultak élete szó szerint centimétereken múlt. A szélvihar még mindig tombolt, az eső sem hagyott alább; ijeszten nyikorgott, himbálózott a jármű, a két ember pedig iszonyatos két órát élt át.

„Minden erőmet összeszedtem, hogy ne sirjak. Addig nem ismertem a félelmet. De akkor, ott, az ásító mélység felett... Az a gondolat, hogy az alattunk lévő útra, rétre, vagy bárhová fogunk zuhanni... mindez olyan rettenetes iszonyatot keltett bennem... Először éreztem életemben halálfélelmet. Közben arra gondoltam — emlékezett vissza a gépkocsivezető —, hogy senki sem akar rajtunk segíteni, nem jön senki, nem szól senki hozzánk, legalább a remény biztató szavát hallanánk... hiszen kibírhatalanságig hosszúnak tűnt már fogságunk...”

Ekkor azonban már javában folytak a mentési munkálatok. Előbb két helikopter is megpróbálkozott kiszabadításukkal, de nem tudtak segíteni. Végül is a harmadik helikopter legénységének az akcióját siker koronázta. Előbb egy darus mentőautó óvatosan ráment a hídra, acélkötelekkel rögzítette a kamiont, majd a helikopterről leereszkedett az egyik mentő.

„Hirtelen kopogást hallottam az ablakon, az ajtót azonban nem tudtuk kinyitni. Erre — végtelenül lassan múlt az idő —, hosszú próbálkozás után a mentő egy kötéllel kiszakította a fülke ajtaját. Előbb Veronikát, majd engem húztak ki az autóból... Istenem, de boldogok voltunk... megmenekültünk!”

A kórházban kiderült, hogy egyikőjük sem sérült meg komolyan, bár Bischof enyhe idegsokkot kapott — nem csoda! Azóta ismét „nyeregbe szállt” és rója kontinensünk útjait, lehet, hogy azon a számára emlékezetes hídon is átment már!

DÁVID és GÓLIÁT

A cím túloz, hiszen a legújabb kis Kreidler nem valószínű Dávid, és az itt száguldó Kawasaki sem igazi Góliát (sőt, még az 1878-ban, hajógyárként alapított Kawasaki Nehézipari RT motorkerékpár-gyárának modelljei között sem az), de a piros tankos mofához hasonlítva annál inkább.

*

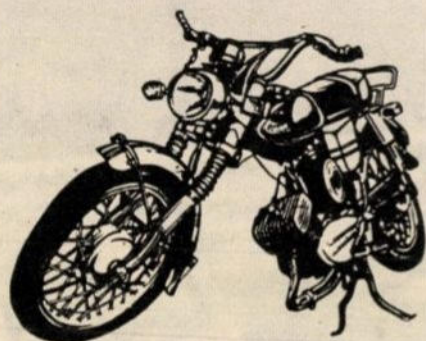
Nézzük csak a négyhengeres „Z-500”-at, amely a hét évvel ezelőtt született „Z-900”-nak az öccse, de ez egyáltalában nem azt jelenti, hogy valamiféle alárendelt szerepet játszik a Kawa családban. Még ebben a hét-



köznapi kivitelben is kerekén 37 kW-ot (50 lóerőt) képvisel, és ez elég, hogy 5,9 mp alatt a 100-as jelzésen táncoljon a km-óra mutatója. A 6. fokozatban 160 kilométeres végsebességre képes ez a 210 kg súlyú Kawasaki (Góliát).

E tulajdonságok mellett valóban eltöppül az új Kreidler (Dávid), amelynek kiválóságáról az 1953 óta kizárólag fekvőhengeres mopedokat, mofákat gyártó kornwestheimi Kreidler-Werke gondoskodik. Bizonyoság erre a sok GP-győzelem, világrekord, és a még ma is fennálló abszolút sebességi világrekord, azaz 210,6 km/óra.

Vitamin- dús konzer- válás



Közeledik a motoros idény vége, és az évszakváltásnak megvan az a sajátossága, hogy feladatot ad a motorosnak. Akár a jó háziasszony, aki elteszi a gyümölcsöt, a motoros is hasonlóképpen cselekszik, mert bizony a motor is romlandó. A motor konzerválása a befőzéshez hasonlatosan leírható, a változatosság kedvéért ezt a receptszerű leírási formát választottuk.

Végy egy slagot, jobb híján a vödör, és mosd le a motort bő vízzel. Miután szárazra törölted, blokkmosó folyadékkal mosd le a blokkot. Amint kellőképpen kigyönyörködted magad a csillogó-villogó gépcsodában, vedd ki az akkumulátort (persze, csak ha van benne), és lúgos kémhatású szerrel (pl. mosósamponnal, vagy mosogatószerrel) tisztítsd ki a helyét.

Végy desztillált vizet, és a cellákat töltsd fel a kívánt szintig — a lemezeket 5—10 mm-rel lepje el a folyadék —, majd helyezd el az akkut valamilyen hűvös, száraz zúgban. (A későbbiekben havonként egyszer csepptöltéssel töltsd meg.)

Vásárolj valamilyen éppen kapható és a leírásából ítélve szimpatikusnak tetsző krómtisztító szert, és alaposan pucold át a csillogó részeket. Vigyázz, a munka végeztével lehetőleg többé ne érintsd meg kézzel a finom hártáival bevont felületeket. Krómvédő színte-

len lakkokat lehetőleg ne használj. A festékréteg alatt megül a nedves levegő, és kisvártatva a rozsdá is családot alapít a műanyag sátor árnyékában.

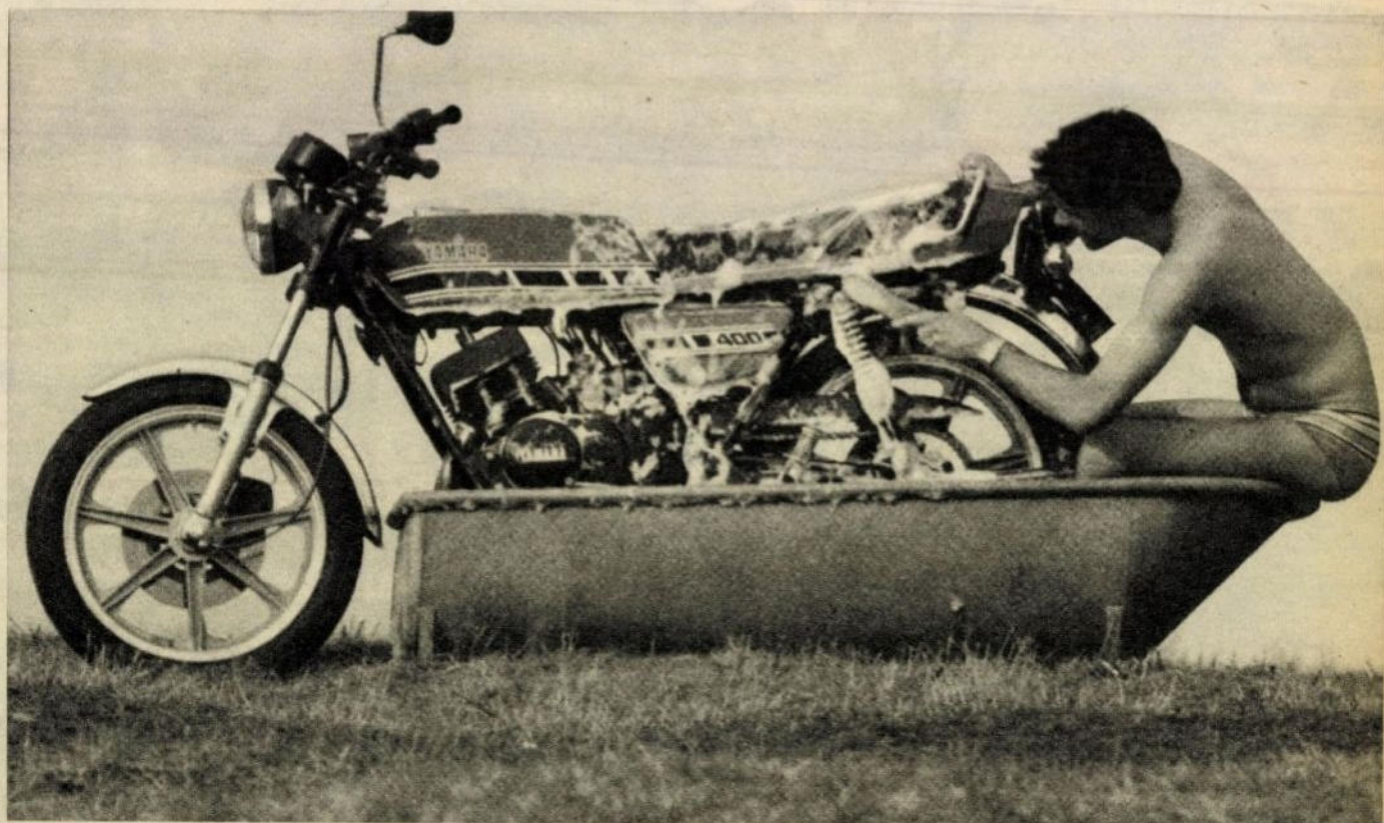
Vedd elő a pumpát, és fújd fel a kerekeket az előírt nyomásra. Aztán a láncsírra, vagy az olajozóra vár a munka. Az állványra állított motor hátsó kerekét forgatva kend le alaposan a láncot.

Ha már az olajozót kézbe vetted, kend le a bowdenokat is, majd csavard ki a gyertyát, és miután a felső holtpontra hajtottad a dugattyút, önts egy gyűszűnyi olajat a hengerbe. Forgasd körbe a motort, hogy az olaj felkenődjön a hengerfalra.

Ezután a kutatómunka következik. Keress egy száraz, védett helyet (tudjuk, nehéz lesz) a motornak. Állítsd oda, és takard le az adott körülményeknek megfelelően, vízálló, illetve porvédő takaróval, ponyvával.

Ha nagyon precíz akarsz lenni, boríts puha anyagot a fényezésre, hogy a durvább takaró ne irritálja a fényezést. Kötözd le a takarót, különösen, ha szeles helyen áll a motor.

Ha mindezeket a munkákat elvégzed, a téli pihenő alatt a motor „vitaminartalma” változatlan marad, és a tavasz hívogató szavára egyetlen rúgással a nyergébe ugorhatsz. **S. P.**







R5

Európa Kupa

Az államosított francia autógyár, a Renault által kiírt versenyre, melyen minden R5-tulajdonos részt vehet, jelentős az érdeklődés. A nemzetközi mezőnyben természetesen nem állhat rajthoz nyilvántartott „profi” versenyző, így akarnak lehetőséget adni az autósportozók a „maszek” volánművészeknek. Európa ismert versenypályáin kerül sor a sokfordulós R5 Európa Kupa futamaira, amelyeknek alapján a francia Pierre Ginet és André Bourdon vetélkedik eséllyel az értékes díj elnyeréséért

(Gyári felvétel)



am

AUTÓSOKNAK NEMCSAK AUTÓZÁSHOZ AJÁNLJUK

HŰTŐTÁSKÁK, MŰANYAG DOBOZOK,
„BABY” UTAZÓTÁSKA

VII., Rákóczi út 8/b. Telefon: 22-02-89

VI., Lenin krt. 85. Telefon: 31-57-73

MEZŐGAZDASÁGI FAÁRUK,
SZERSZÁMOK, PERMETEZŐ-
ÉS NÖVÉNYVÉDŐ SZEREK

VI., Bajcsy-Zs. út 59.

Telefon: 12-72-80/241 mellék

V., Tolbuhin krt. 12. Telefon: 18-03-61

SZIVATTYÚK,
ÖNTÖZŐ BERENDEZÉSEK

XIII., Váci út 38. Telefon: 29-64-51

FÜRDŐSZOBA-FELSZERELÉSEK,
BURKOLÓANYAGOK

V., Néphadsereg u. 3-5.

Telefon: 31-29-36

XIII., Váci út 4. Telefon: 31-09-78

ELŐSZOBAFALAK, KISBŰTOROK

IX., Tolbuhin krt. 5. Telefon: 18-04-78

VII., Rákóczi út 24. Telefon: 42-01-05



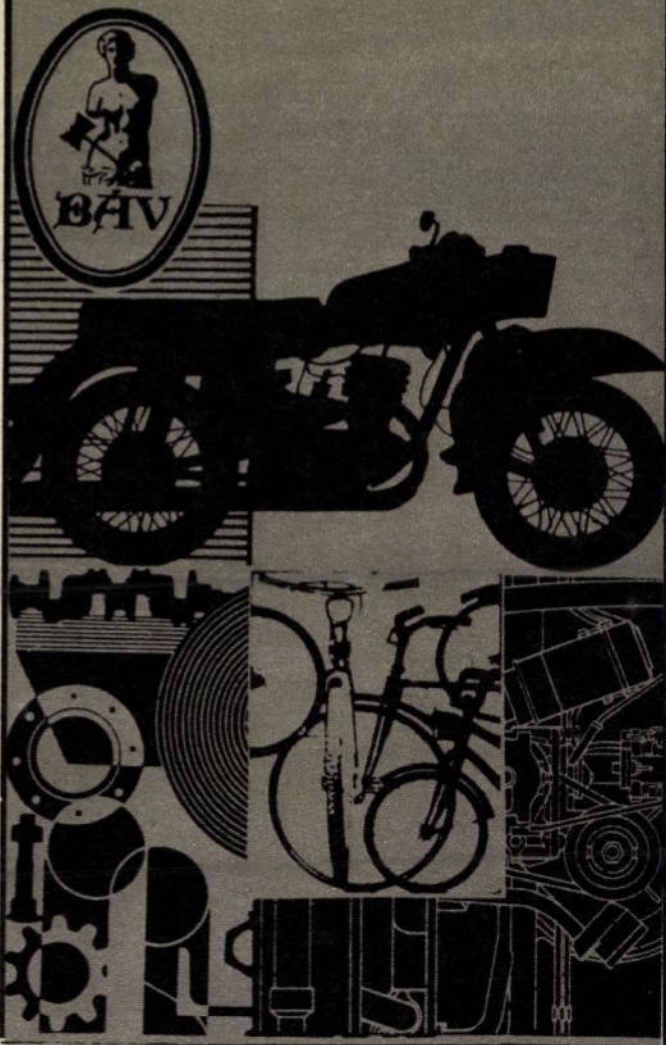
Keresse fel
MOTORKERÉKPÁR
és AUTÓALKATRÉSZ
SZAKÜZLETÜNKET.

Személygépkocsi-felszerelések,
alkatrészek,
motorkerékpárok,
kerékpárok,
alkatrészek, garázsfelszerelési cikkek,
aggregátok, benzinmotoros vízszivattyúk,
benzinüzemű kerti gépek és tartozékaik,
műszaki áruféleségek
széles választékával várjuk
vásárlóinkat.

Ugyanitt a fenti áruféleségeket,
továbbá a RUHÁZATI cikket
készpénzért megvásároljuk, ill.
bizományba átvesszük.

BUDAPEST XIX. (KISPEST),
Nagykőrösi út 156.
T.: 475-151

BIZOMÁNYI ÁRUHÁZ V.





Torony- irányban

Úgy tűnik, hogy csak a házaséletben kritikus a hetedik év, a motorkerékpár-iparban nem. Amikor 1973-ban megalakult a kanadai Bombardier-csoporthoz tartozó Can-Am motorkerékpárgyár, az alapítók sem hitték, hogy a Bob Fischer, Eric Nielsen és Jeff Smith összeállítású csapatuk győzelemmel fejezi be az 1973. évi Nemzetközi Hatnapos versenyt.

Azóta számos sportsiker jelzi a Can-Am motorkerékpárok megbízhatóságát, amelyeket az ausztriai (Günskirchen) Bombardier-Rotax motor-

gyár szállít. Az eddig csak motorblokkokat előállító cég most már komplett 125-, 175- és 250-es, kétütemű, forgótárcsás cross-motorkerékpárokat is gyárt.

Néhány műszaki adat: 3 modellt gyártanak, T'NT, továbbá Qualifier és MX-3 típusjelzésűt, a leggyengébb a 125-ös, teljesítmény 14,7 kW (20 LE), 9000 ford., a legerősebb a 250-es, 22,08 kW (30 LE), 8300 ford./perc, önsúlyban legkönnyebb 93 kg, legnehezebb 111 kg, sebességváltó 5 vagy 6 fokozatú, valamennyi külön olajozással és elektromos gyújtással rendelkezik.

A Béke és Barátság Kupa utolsó fordulóján a „Drapál kapitány” vezette magyar csapat első győzelmet aratott az NDK-beli Frohburg pályáján. A 40 ezer nézővel kibélelt 5,8 km-es háromszögön a magyar csapat összegyűjtötte a sorozatra kiírt valamennyi „törekeny árut”.

A kupasorozat összesített versenyében sisakosaink hazahozták a 125-ös, a 250-es kategóriáért kiírt serleget, és természetesen az összesített első helyért járó legrangosabb díjat. Egyéniben Drapál ugyancsak kategóriáinként és összesítve is, a sorozat és mindhárom verseny győztese lett. A 125-ös géposztályban Hársfai a BBK-sorozat bronzérmét nyerte el. A tavalyi kupagyőztes Juhász Károly pedig hatalmas küzdelemben az ellenzékét „meg-
etelve”, elképesztően nagy motorozással a kupaforduló 3. versenyén is rendre a 2. helyre hozta a lefutott Yamaháját csak azért, hogy a BBK befutó abszolút 2. helyezetteként üdvözölje az általa extázisba hozott nézősereg.

Csapatunk tulajdonképpen már győztesként érkezett a találkozóra, mert aligha volt hihető, hogy a verseny rajtjáig 214 ponttal mögénk csúszott szovjet csapat ledolgozhatja hátrányát, míg a kategóriáinként előre raktározott pontokból is jócskán volt tartalék.

A 125-ös verseny pontszerző automatája, Drapál, már az edzésen igen rövidre állította a stopperórát, és nyilván a nézők a versenyen is már azon rimáinkodtak, hogy állítsa meg végre a kockás zászló a magyar ágyúgolyót, mielőtt még szégyenszemre gyűrűt húz a teljes mezőnyre. 40 másodperces előnnyel fejezte be a versenyt, a mögötte futó morbidellis Havrda előtt. Juhász, Szabó és Hársfai közül csak az utóbbi tudott úrrá lenni a szeszélyes MZ-n — a 12. helyen ért célba.

Ami a VB-n az 500, az itt a 250. A háromszögű pálya első fordulójában a tréningelsőt: Drapált kanyarította balra az aszfalt. Hársfai a 3. helyen, Juhász csak a 7. helyen utazott. Messze leszakadva a

Lehetőséget!

A BBK-sorozat utolsó felvonásán pazar magyar siker született. A szocialista országok legrangosabb versenysorozatát gyorsaságizóink mindkét kategóriában és összesítve is megnyerték. A győzelem sportértékét csak emeli az a semmi-féleképpen sem figyelmen kívül hagyható tény, hogy a siker éppen egy olyan versenyágban született, amelyik a legmostohább körülmények között él, még a pusztá létéért, megmaradásáért is állandó harcban áll.

A MAMSZ sportjai közül egyedül ennek az egyetlen ágnak sikerült a baráti országok legnagyobb versenysorozatán eredményt elérni, noha majd' az összes többi versenyszámban létezik BBK, és sportolóink rajthoz is állnak azokon.

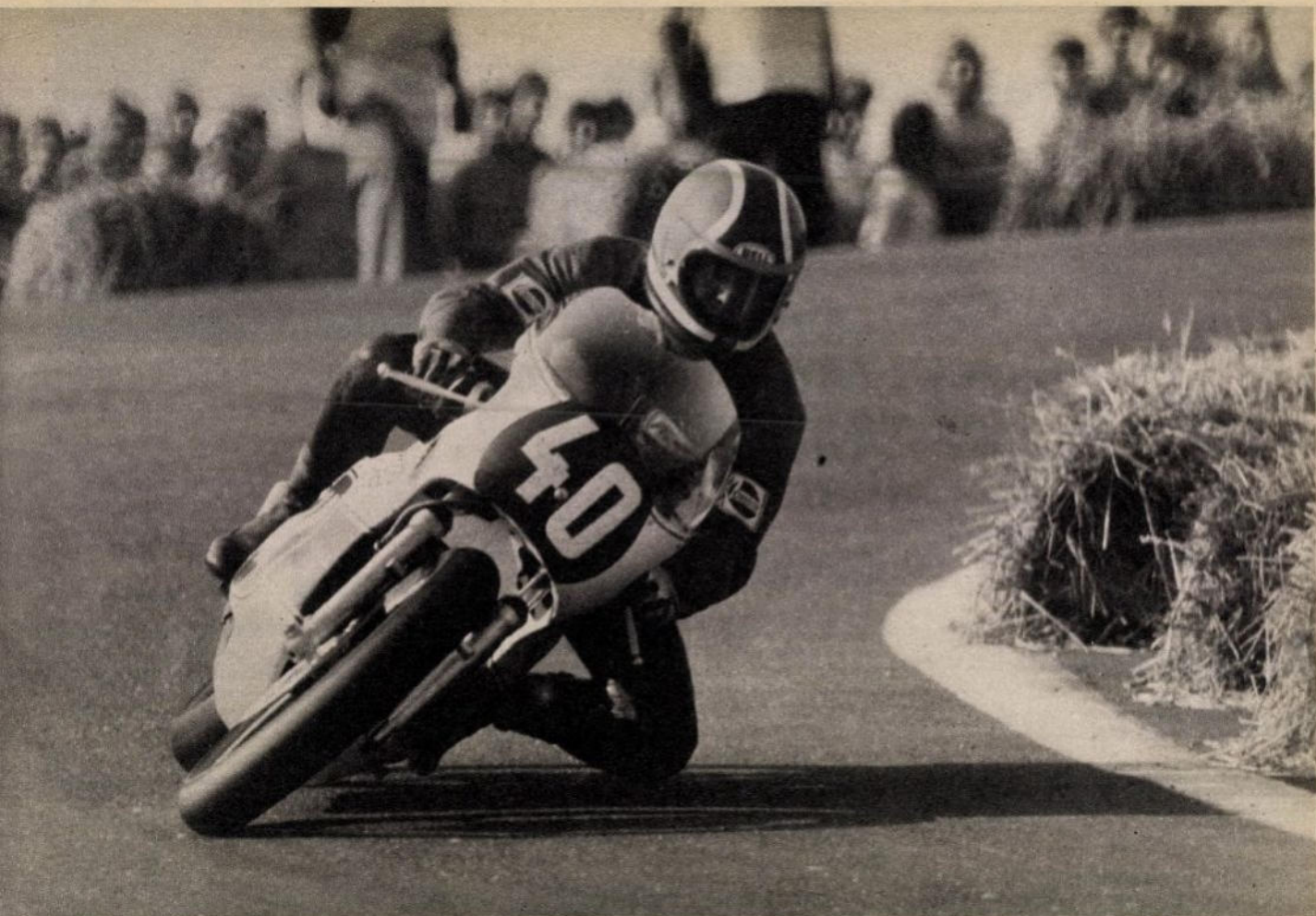
Az elért eredmény láttán úgy véljük, hogy a felsőbb sportvezetésnek, konkrétan fogalmazva, az OTSH és a MAMSZ vezetőinek össze kellene lépniük, és módot kéne teremteniük arra, hogy e versenyzőknek, akik külföldön ismertebbek, mint itthon, lehetőséget adjanak saját hazájukban is a versenyzésre, és bővítsék szereplésük lehetőségét a világban.

mezőnybe ágyazva, Győri, Juhos, Rendek és Szabó rendeződött a 38 kocsis szerelvénybe. A 4. körre Juhász már a 2. helyre lökte fel magát, háta mögé parancsolva a csehszlovák Stasát, akit a szovjet Jurij Rubsik vett üldözőbe a szovjet Vihurvázas, Yamaha-hajtású szép és fűrge összeállításon.

A 11. körre megsavanyodott a nézők szája íze, mert a közönség kedvence, Juhász mellett Stasa elvontatta a szovjet fiút. Egy körrel később Rubsik lenyelte Stasát is, miközben Juhász, a világbajnoki futamokon megöregedett vén rókák rafináltságával és higgadságával visszavette a 3. helyet. Az utolsó — 14. — körre Juhász kiosztotta a nézőknek a karácsonyi ajándékot. Fél körön keresztül még maga előtt futtatta a szovjet fiút, aztán a pálya leggonoszabb, utolsó harmadában dalra fakasztva a Yamahát, úgy ment el Rubsik mellett, hogy a kockás zászló 10 másodpercre munkanélküli maradt.

SURÁNYI PÉTER

EREDMÉNY: 125 cm³: 1. Drapál János, H — 2. Z. Havrda, CS (mind Morbidelli) — 3. J. Pintar, YU (MBA-80) — ... 12. Hársfai L., H (MZ). 250 cm³: 1. Drapál J., H — 2. Juhász K., H (mind Yamaha) — 3. J. Rubsik, SU (Vihur-Yamaha) — 4. B. Stasa, CS — 5. Hársfai L. H (Yamaha) ... 14. Szabó J., — 15. Rendek R., mind H (mind Yamaha). **A BBK Kupa végeredménye:** 125 cm³: 1. Drapál János, 135 pont — 2. Z. Havrda, 70 — 3. Hársfai L., 55 — ... 8. Vlaszaty J., H (Yamaha) 37. **Csapat:** 1. H 227 — 2. CS 173 — 4. DDR 131 — 5. SU 89 — 6. PL 28. 250 cm³: 1. Drapál, 135 — 2. Juhász, 105 — 3. Hársfai, 63. **Csapat:** 1. H 303 — 2. SU 148 — 3. DDR 79 — 4. CS 71 — 5. PL 32. **Csapat összevont:** 1. H 530 — 2. CS 244 — 3. SU 237 — 4. DDR 210 — 5. PL 60 pont.

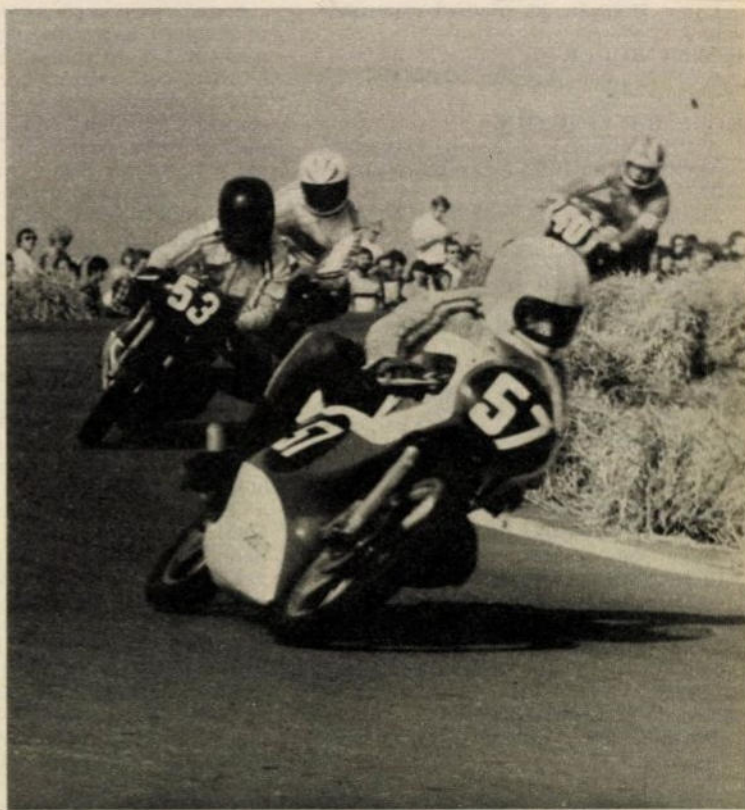


A 250-ben Drapál rajt-cél győzelmet aratott

(A szerző felvételei)

A 125-ösök első köre. Drapál (40) csak a 4. helyen fordul, a futam végére 40 mp előnye volt

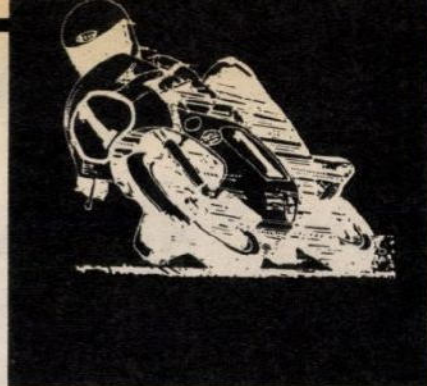
Juhász a nap hőse



A Nagy Ígéret

Éppen öt évvel ezelőtt vált profivá az akkor 15 éves amerikai Randy Marmola, amikor a kaliforniai Sears Pointban rajthoz állt élete első versenyén, amelyet megnyert. Igaz, ez a győzelem még nem hozott nagyon sok pénzt, mindössze húsz dollárt kapott a szeplős kölyök.

— Az idén megúsza honfitársam és barátom Kenny Roberts, de ünnepélyesen megígérem, hogy jövőre én leszek a világbajnok, mégpedig Suzukival — ígérte a „pulykatozás”, aki a honfitársa mögött, trónörökösként második lett a világbajnokságban, és akiről egyhangú a vélemény, ő a jövő Nagy Ígérete.



Autogramgyűjtők!

Olvasóink közül főleg a tizenévesek kértek újabb — motorkerékpárversenyzői — címeteket. Nos, az alábbiakból tessék válogatni:

EUGENIO LAZZARINI,

Via Nomana, 61100 Pesaro, Olaszország —

ANGEL NIETO,

Paseo Habana 26, Madrid, Spanyolország —

KENNY ROBERTS,

9600 Pioneer Avenue, Oakdale, CA 935361, USA —

KORK BALLINGTON,

Alton Cottage, Everdon, Daventry, Northamptonshire, Nagy-Britannia —

ROLF BILAND,

Hauptstrasse 3, 3252 Worben, Svájc —

BRUNO HOLZER,

Feilen 323, 9320 Stachen, Svájc —

HARRY EVERTS,

Kuilstraat 23, 3670 Neeroeteren, Belgium —

HAKAN CARIQVIST,

Ormbäckavägen 32, 17561 Järfälla, Svédország —

IVAN MAUGER,

7 High Street, West Wrating, Cambridgeshire, Nagy-Britannia —

GRAHAM NOYCE,

8 Pyle Hill House, Fair Oak, Hampshire, Nagy-Britannia —

BERNIE SCHREIBER,

5114 Dunsmore Avenue, La Crescenta, Kalifornia 91124, USA —

ALOIS WIESBÖCK,

Sarling 12, 8261 Mitterbergkirchen, NSZK —

ANATOLIJ BONDARENKO,

Postbox 395, Moszkva 362. Szovjetunió.

Értékes pontok Torunból

Nagy érdeklődéssel vártuk az év elején a BBK pályaversenyének lengyelországi futamát, amelyet a poznanai, F-1-es versenyre is alkalmas pályán rendeztek volna. Ámde ismét a toruni repülőtér betonja volt a futam színhelye. Ha a hazai autósportunk engedélyt kapna egy ilyen, félig használaton kívüli repülőtér alkalmankénti használatára, akkor egy merész álmunk válna valóra. (Úgy látszik, a lengyel autó-motorsport nem tud elszakadni a repülőterek vonzási körzetéből, ugyanis az említett F-1-es pályát a poznanai közforgalmú repülőtér sarkában építették.)

Érdeklődésünkre közölték, hogy az új poznanai pálya kiszolgáló létesítményei még nem múlják felül a toruni létesítmény szintjét, noha Poznanban már tartottak nemzetközi motorversenyeket (Drapál János is győzött ott), és az autós edzéseknek már tavaly óta otthont ad. Elmondták, hogy a terület kisajátítása, őrzése részben már megoldódott, akárcsak az építése. Sik-sága, valamint egyszerű talaja miatt a legolcsóbb technológiával volt elkészíthető.

Most pedig térjünk vissza álmodzárásból a BBK-futam eseményeire.

A MAMSZ válogatott négy tûrakocsival és két Forma-Easter versenyautóval vett részt ezen a BBK-futammon. Az edzések a taktikázás, az áttételezések, a beállítások jegyében zajlottak, így kissé kedvünket szegte, hogy Szabó András (Külker SK) a 9., Gulyás Imre (Pécsi Volán) 12., Gaál Pál (Bp. Volán) 15., Karg Ferenc pedig (Kaposvári Volán) 13. edzésidővel nem a legkedvezőbb rajthelyet kapták az A2 versenyén. Az Easterek között dr. Asztalos Csaba (Ikarus) a 17., Turán Frigyes (Afit II) pedig a 12. rajtkockából indulhatott. Az A2 kategóriában értékelt 30 versenyző közül, az eddig lebonnyolított 3 futam alapján Gaál Pál abszolút 4., Szabó 5. helyen állt, és a verseny során versenyzőink

igazolták jó felkészülésüket, helyes versenyzői elképzelésüket, valamint kocsijaik kedvező műszaki állapotát. (Karg kocsijának elromlott tengelykapcsolója miatt a 7. helyről kiállt a 19. körben.)

A 23 körös verseny (mintegy 100 km) csak az első helyezettek változásában hozott izgalmat, a Lada gyár támogatását élvező idősebb Bogatyev (SU), Tomasekkel (CS) és Hermannel (CS) váltogatták egymást. Ezek küzdelmébe az NDK-beli Mücke (Zasztava) nem tudott beleszólni. Mint az értékelésből is kiténik, versenyzőink idei legjobb eredményüket itt érték el. Igaz, ezek a helyezések nem tükrözik hűen az anyagi áldozatot, sok éjszaka munkáját, szerelők és technikai személyzet segítségét, amelyek nélkül nem jelenhettek volna meg ezek a dicsérő sorok. Reméljük, hogy az utolsó futam hasonló eredményekkel zárul. Csapatversenyben a csehszlovákok mögötti második hely megérdemelten növeli versenyzőink tekintélyét.

Az Easterek még csak a részvétel szintjén versenyeznek és a tapasztalatszerzés idejét élik.

A hazai gyakorlatnak megfelelően a nemzetközi zsűri az Easter kocsik műszaki átvételét szigorúan hajtotta végre. Hosszadalmas és szenvedélyes tárgyalások után jogosan megsemmisítették a győztes csehszlovákok, a 2. helyen végzett NDK-s és a 11.-nek befutó szovjet versenyző eredményét meg nem engedett műszaki változtatások miatt.

Mester István

EREDMÉNY: A2: 1. Bogatyev, SU, 46.57,5 — 2. Herman, CS, 47.07,4 — 3. Tomasek, CS, 47.08,5 — 4. Mücke, NDK, 47.27,8 — 5. Gaál, 48.14,2 — 6. Szabó, 48.20,8 — 7. Bares, CS, mind 23 kör, 48.39,9 — 8. Gulyás, körhátrány.

ELEGANT- DIVATMÁRKA!

ÜZLETEINK:

Budapest II., Fő u. 12.

Budapest VIII.,
József krt. 40.

Budapest VIII.,
Baross u. 80.

Budapest XI.,
Bartók Béla út 10-12.

Szolnok, Magyar u. 2.

Karád, Kossuth Lajos u. 3.

Martfű, Szolnoki u. 4.

Kaposvár, Május 1. út 8.

Marcali, Rákóczi út 6-12.

Túrkeve, Petőfi tér 6/a.



N
A
P
O
N
T
A

RÓNA!

Az utolsó előtti felvonás



Négy keréssel a levegőben — ez a győztes Szabó Péter „trükkje”. Mögötte az elődősített rajtszakaszból ki-kivilágító mezőny

Egész délutánt betöltő, hétfutamos verseny keretében bonyolították le a „bajnokság előzetes” MAMSZ-kupasorozat V. fordulóját Szentendrén a Petőfi SK rendezésében. A jól ismert pályán — a további balesetek megelőzésére — az ugrató előtt lassítóval fogták vissza a mezőnyt, ami a locsolás nélküli elkődösített rajtszakaszt meglehetősen ütközésveszélyessé tette.

Az amúgy eléggé unalmas verseny a döntő futamra kicsit „beérett”, annak ellenére, hogy a kupasorozat másodhegedűs, Darázs Ferenc a középfutamban fejreállt, és nem lehetett részese a végső ütközetnek.

A döntő rajtjából Szabó Péter (becskendezős VW-jával) iramodott el a leggyorsabban, és a mögötte csaholó 3-hengeres Wartburggal hiába üldözte Darázs Antal. A 3. helyen Tóth Sándor végzett, a szintén nem lassú Audi 100-asával.

Eredmény: 1. Szabó Péter, Külker SK (VW 1600) — 2. Darázs A., DÉLÉP (Wartburg) — 3. Tóth Sándor, Dovit (Audi 100) — 4. Kovács II. L., Dovit (Wartburg) — 5. Eisen Z., Főtaxi — 6. Soltész K., Szentendre (mind Fiat).

† Alfred
Neubauer



„Kövr” néven tisztelték, ismerték a 125 kg súlyú Alfred Neubauert, aki egy kicsit kitalálta a „csapatkapitány” főnevet, és azt tartalommal töltötte ki. Ő találta fel azt a jelzőrendszert, amely a pályán száguldó versenyzőt összeköti a depóval. Ugyancsak ő volt a szerelők depómunkáját másodpercre kidolgozó stratégia, és — többek között — ezzel kikészítette ellenfelei idegeit. Azzal a különleges képességgel rendelkezett, amellyel a „kavicsok” között megtalálta a csiszolatlan gyémántot, a fiatal tehetséges versenyzőt. Olyannyira fanatizálta véenceit, hogy azok a lehetelent is megkísérelték a márka győzelméért. Mint eredménytelen autóversenyző, 1926-ban vette át a Mercedes-Benz versenyistállóját, és a későbbiekben az általa irányított „Ezüst Nyilak”, ahogy az

MB torpedóit nevezték, sorra nyerték a világversenyekeket.

A 90 éves Alfred Neubauer 1980. augusztus 22-én, szívgyengeség következtében elhunyt. A nemzetközi autósport felejthetetlen alakjától búcsúzik e versenyág minden művelője és barátja.



Új rekorddal ismét Drapál

Több mint 200 ezren voltak kíváncsiak a nagymultú „Schleizer Dreieck” (NDK) nemzetközi versenyre, amely egyben a BBK II. futama is volt a két- és négykerékűeknek. A 125- és a 250-es kategóriában kiírt kupa mindkét futamát új kör- és pályarekorddal Drapál János (Morbidellivel és Yamahával) nyerte. Juhász (MZ 125) 6. és (Yamaha) 2. lett. Vlaszaty (Rotay 125) 8. és (Yamaha) 7., Hársfai 4., Juhos 5., Rendek 6. (mind Yamaha 250).

A túraautók 1300-as osztályában Gulyás 7., Gaál 9. és Szabó a 10. helyen végzett. A Formula Easter futamban Turán a 18. lett.

A Szépasszony-völgytől — a Szalajka-völgyig



Az Expressz étterem önkiszolgáló részében gyors és kulturált körülmények között, olcsó áron étkezhetnek a vendégek



A felsőtárkányi Szikla-forrás csárda minden igényt kielégít

Heves megye legnagyobb fogyasztási szövetkezete az egeri Áfész, amelynek működési területe Eger városra és a környező 28 községre terjed ki, a Bükk és a Mátora lankás hegyei között. A történelmi nevezetességű Egerbe érkező turisták már távol a megyeszékhelytől érezhetik a szövetkezet vendéglátó gondoskodását. Erről tanúskodnak a számok is. Kereskedelmi, vendéglátó egységei évente 1 milliárd 50 milliós forgalmat bonyolítanak le, de jelentős a felvásárló tevékenysége is. Csupán a vendéglátásból, 170 millió forint bevétele származik. A legkisebb községtől a megyeszékhelyig, minden településen megtalálhatók a szövetkezeti vendéglátó egységek.

Természetes, hogy azok felkészültsége is megfelel az elvárásoknak olyannyira, hogy az erre járó turista nem marad éhen. Az egeri Szépasszony-völgytől a szilvásvárad Szalajka-völgyig, mindenütt gondoskodnak az ellátásáról.

Kezdjük a felsorolást Egerrel. A műemlék város megtekintése után sok kiránduló nem mulasztja el felkeresni a híres Szépasszony-völgyet, melynek legendáját sokszor leírták már, és a szövetkezet is ápolja ezt a hagyományt. A völgy hangulatos hársfái alatt, színes vendéglátással, jó konyhával várja vendégeit a Szépasszony kertvendéglő. Az éttermi részen és a fák alatti színes ernyők alatt egyszerre 350 vendégnek tudnak helyet adni. Itt lehetőség van szalonasütésre és a vendégek magukat szolgálhatják ki a vaslábakra akasztott bográcsból.

A szemben levő völgy pincéit 1774-ben vajták a dombok tufa kőzetébe. A páratlan érdekességű látványt sok turista keresi fel, és kellemes órákat töltenek a hűs pinceboltzat alatt. Az Áfész Ködmön csárdája igazi pincehangulatot áraszt. Konyháján tájjellegű ételek készülnek.

Aki nem sétál ki a völgybe, a városban is megtalálja a szövetkezet vendéglőjét. Nagyon kedvelt hely, és olcsó ételeiről híres az autóbuzsmegálló szomszédságában levő Expressz étterem. Önkiszolgáló részén egyszerre 140 vendég foglalhat helyet. Déli étkezésnél 15–20 fajta étel közül válogathatnak a vendégek. A hagyományos, felszolgáló teremben az ételek bő választékát hordják az asztalokra. Este nagy-szerű cigányzene emeli a hangulatot.

A Bükkbe kirándulók vagy a Lillafüred felől érkezők Felsőtárkány szélén találják a Szikla-forrás csárdát. A vendéglő- és az eszpresszórész reggeltől estig nyitva tart. Itt valóban az átutazó vendégek igényeit elégítik ki. A vendéglő felett van a szövetkezeti szálloda, ahol olcsó áron lehet szobát kapni. Nem árt azonban, ha a Cooptourist-irodáknak előre megrendelik a szobákat, mert itt is nagy a kereslet.

A vendéglővel szemben, a tópart fűzesei alatt hangulatos kis faházak várják a vendégeket. Tovább haladva, Belpátfalván jól felszerelt élelmiszerboltok, majd Szilvásváradon bisztró fogadja a vendégeket. Kinn a Szalajka-völgyben, a páratlan szépségű víz-esések mellett is ott találhatók a szövetkezeti pavilonok, ahol friss hurka, kolbász, lacipecsenye és hidegkonyhai készítményekben válogathatnak a turisták.

(x)

Dalol a hegyoldal

A Mecsek még mindig zöld erdeit metsző, kacsaringós beton pántlikáján száguldó autók túltáplált motorjai magas hangon énekelnek csodás melódiákat. (Az értő fülnek serkentő ez az ezüstös gépfegyverropogás.)

Az autósport egyik legszebb és legszerényebb igényű ága a hegyi verseny, amelynek utolsó két bajnoki futamát, két egymást követő nap, összevonva rendezte — követésre méltóan — immár tizenharmadszor a pécsi Volán autósportosztálya (éspedig szeptember 13-án!).

Sokat veszítettek mindazok, akik nem láthatták ezt a dupla „díszelőadást”, amely új rekordokkal, gördülékeny rendezéssel (automata rajt- és célgéppel), utánozhatatlanul gyors eredményezőlgá-

lattal, mintaszerű hangosítással tette szép emlékké ezt az időjárásban szélsőséges, kétnapos bajnokságot.

Mintegy 70 preparált kocsis sorakozott a rajthely előtti útszakasz mentén, az Egri Volántól kölcsönkapott „StartOmatik” nevű új időmérő-, illetve indítóműszer előtt, ahonnan 60 másodperces szünetekkel rajtolatták a tavaly óta 5800 méterre meghosszabbított pályára a „hegymászókat”. A mezőnyből csupán a szicíliai EB-futamon induló Cserkúti Öcsi és a csonttörés miatt begipszelt karú Szabolcsfy Péter hiányzott. Kárpótlásul a sportág hívei csodálhatták az olaszok volt Európa-bajnokának, Mauro Nestinek előadását új BMW Lolájával.

Mindezek ellenére, sajnos

nem volt közönségsiker, ugyanis az első nap — bal szerencsésen — munkás-szombatra esett, a második nap esővel virradt. (Valószínűleg segített volna ezen a buktatón, ha ismét beállítják az alkalmi buszjáratot, a várostól kissé távoli pályához.)

A szombati versenyen (az OB 5. futama volt) a helyiek Nagy Varázslója, Kardos Lajos jeleskedett az üveg-hangú Wartburgjával, amelyvel a mellben szélesebbeket is árnyékba állította. Majdnem századmásodpercre azonos volt mindkét futameredménye. Tóth János (TOJ BMW) bajnokságát ketten támadták, de Kiss Dezső 7 éves (!) Osella BMW-je már nem komoly ellenfél, és a pécsi Zeida NSU-Spider matuzsáleme a második futamban bedobta a törülközőt. (Olajtöcsa csillogott a motor alatt.) Így tehát, Tóth biztosította magának a bajnoki címet, ámbar egy látványos korai rajtolása veszélyhelyzetet okozott. A másnapi edzésen aztán újabb és fájóbb veszélyhelyzetbe került. A még hideg gumik miatt megcsúszott a tűzpiros kocsija, amelyet nem tudott visszaparancsolni a pályára, helyette nekifutott a domboldalnak, onnan visszaesett a TOJ nemlétező hátára. Tóth Jancsit kiverte a forró víz, de a bukócso szerencsére felfogta a vést. Nem úgy a kormánykerék, amely a betonhoz szorította bal keze kisujját és — eltörte. Tóth nem indulhatott, de így is bajnok lett.

A Formula Easter 1. és 2. helyeztjének, Turánnak és Kovácsnak — akár a többi kategória győztesének — motorját megbontották ellenőrzésre, és mindkettőjük eredményét törölték — műszaki szabálytalansággért. A versenyzők állították, hogy nem követtek el „kihágást”, a műszaki bizottság azonban más véleményen volt.

A 2. napi verseny eredményein meglátszott a nem kívánatos égi áldás, de amikor éppen nem esett, és felszáradt a pálya, újabb rekordok születtek — hála a hú-

vőse fordult időnek. Ekkor állította fel Mauro Nesti új pályacsúcsát, 2.52,51-es idővel.

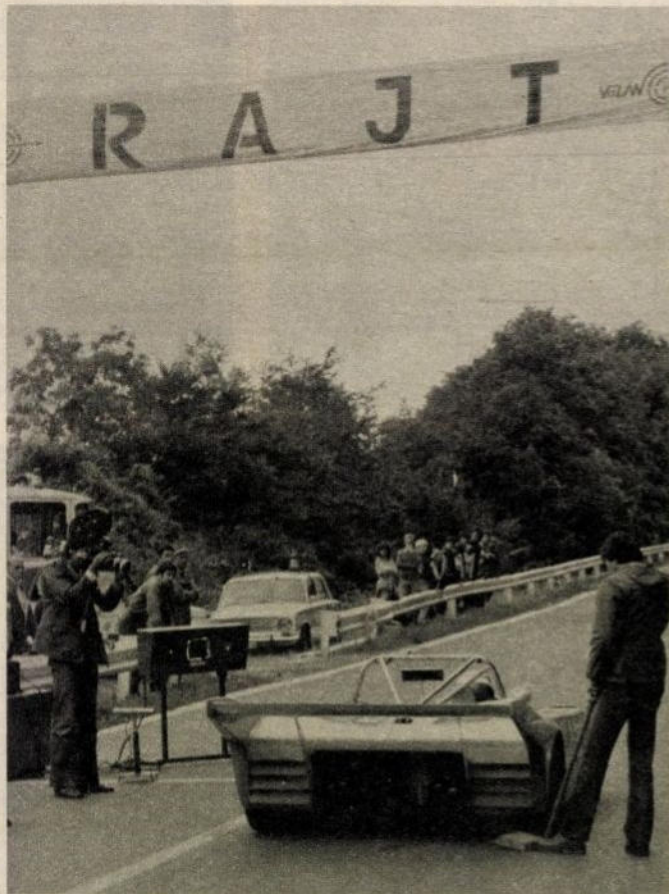
(Külön elismerés a Mecseki Erdőgazdaságnak a társadalmi munkában készített, négy kanyarban telepített „tribünért”. Köszönjük.)

—ergye—

Eredmény: OB 5. futam; 2-5. csop. 5. géposztály: 1. Fodor János, Volán, Pécs. — 2. Angyási A., Áfor SC — 3. Bodó P. Afit Z.-egerszeg (mind Trabant).
2-5. csop. 6. g. o.: 1. Kardos Lajos, Volán, Pécs — 2. Leitold K., Óbuda SE (mind Wartburg) — 3. Vincze J. Volán, Kecsk. (Skoda) — 1/B. csop. 3. go.: 1. Mahler József Volán Pécs — 2. Generich Z., Volán Bp. — 3. Gyabronka I. Főtaxi (mind Lada) — 1/B. csop. 4. go.: 1. Selmezi György Volán Bp. — 2. Juhász I. Volán Kecsk. — 3. Várady A. Afit Szolnok (mind Lada 1500). — 2. csop. 7/1. go.: 1. Gulyás Imre Volán Pécs — 2. Simor Gy., Volán Pécs — 3. Szabó A. Külker SK (mind Lada 1300). — 2-5. csop. 7. go.: 1. Gaál József (NSU II.) Külker SK — 2. Nagy A. Skoda 130RS, Volán Bp. — 3. Klink J. Óbuda SE (mind Lada 1300). — 2-5. csop. 8. go.: 1. Balatoni Mihály (Renault Alp.) Volán Bp. — 2. Hideg J. Kaposvári KSE (Lada 1600) — 3. Kövesi T., Külker SK (BMW 1600) — 6. csop.: 1. Tóth János (TOJ—BMW) Külker SK — 2. Kiss D. (Osella—BMW) Volán Bp. — 8. csop. 1. Asztalos Csaba Ikarus — 2. Bere P. Volán Pécs. **Versenyen kívül:** Mauro Nesti (Lola—BMW) I.

Abszolút: 1. Tóth János 6.08,08 — 2. Kiss D., 6.12,73 — 3. Balatoni M., 7.06,49. **Csapatverseny:** 1. Volán, Pécs, 19 — 2. Volán Bp. 13 — 3. Külker SK 8.

OB. 6. futam: 2-5. csop. 5. go.: 1. Angyási András — 2. Reiser F., — 3. Várhegyi S. 2-5. csop. 6. g. o. — 1. Józsa Sándor Külker SK — 2. Leitold K. — 3. Bernáth L. 1/B. csop. 3. go.: 1. Generich Zoltán — 2. Mahler J. — 3. Gyabronka I. — 1/B. csop. 4. go.: 1. Selmezi György — 2. Juhász I. — 3. Ulmer N. — 2. csop. 7/1. go.: 1. Szabó András — 2. Simor Gy. — 3. Gaál P. — 2-5. csop. 7. go.: 1. Gaál József — 2. Nagy A. — 3. Klink J. — 2-5. csop. 8. go.: 1. Hideg János — 2. Balatoni M. — 3. Kövesi T. — 6. csop. 1. Kiss Dezső, 2. Tóth J. — 8. csop. 1. Bere Péter. **Versenyen kívül:** Mauro Nesti. **Csapatverseny:** 1. Volán Bp. 15 — 2. Külker SK., 10 — 3. Volán Pécs 9. **Abszolút sorrendben:** 1. Kiss Dezső 6.16,57 — 2. Hideg J., 7.08,24 — 3. Balatoni M., 7.10,49.



A keréktámasztó jobb kezével befogja fülét, amelynek dobhártyáján bizserog Mauro Nesti Lolájának muzsikája. A filmoperatórtól jobbra látható a mindentudó „StartOmatik”, amint éppen kigyulladt a zöld fény (jobb oldali kis pont). Itt kezdődött az új pályarekord

2 másod- perc története

Az idősebb Olvasókra bízunk annak eldöntését, hogy mennyivel volt izmosabb a hazai cross, úgy 30 évvel ezelőtt, és mennyivel volt vonzóbb annak idején. Jól emlékszünk azokra az évekre, amikor egy idényben több nemzetközi versenyt is rendeztek a fővárosban.

De a lelkesedés még a régi, különösen a „kiszolgált” legények védik a mundér becsületét. Ezek közé tartozik Kökényesi György (az ifjabbaknak akár már Gyuri bácsi), aki az utolsó bajnoksága után nem kereste meg ama híres szöveget, amelyre – ilyenkor – a kiérdemesült bajnok felakasztja azt a bizonyos bukósisakját, hanem a soroksári Vörös Október Tsz SE-nél megalakította a motorszakosztályt, és az ügy fontosságához mértén, két marokra fogta a szervezési munkát. Ja, ne mulasszuk el idesorolni még azt is, hogy K. Gy. a MAMSZ cross-bizottságát is irányítja.

Nos, a Zalka volt bajnoka talpraállította a VOSE-t, azaz a Vörös Október Tsz kicsiny, de igyekvő csapatát, amellyel eredményeket ért el, és közben törődik a rábizott sportággal, továbbá cross-versenyek rendezését sem hanyagolja el.

Legutóbb a főváros szomszédságában, Piliscséven került sor – a vezénylete alatt – egy nemzetközi meghívásos versenyre, amelyen a váci DCM motorosai által életrehívott minicross versenyág egyre szélesebb frontja vonult fel. A több osztályra osztott futamok eredményeiből kiderül, hogy azokon a vidékiek osztoztak, különösen a tápióbicskeiek jeleskedtek.



A szovjet és a csehszlovák crossozók szorongatták a mi élvonalbeli „nagy” versenyzőinket, akik közül Németh és Czuni hiányzott. A díjkiosztó dobogó közepére, megérdemelten a szovjet Regimantos Pauris állt, tőle jobbra a feljavított, és néhány újítással megtáltosított CZ-jével Borkának jutott hely, míg a másik oldalon Somogyi feszített.

Eredmények, 50 cm³: 1. Fehér Géza, (VOSE) – 2. Takács M. (Volán Cegléd) – 3. Bíró E. (Váci DCM). 125/A: 1. Nemes Tibor, (Tápióbicske) – 2. Matern I., (Kisláng) – 3. Egedi I., (Mechanika SE). 125/B: 1. Finszter Zsolt, (Volán Cegléd) – 2. Halász M., (Tápióbicske), – 3. Szilágyi L., (Kossuth SE). 125/C: 1. Ivánfi Barnabás, (Tápióbicske) – 2. Maár Cs., (Dabronc) – 3. Kustos C., (Összefogás). 250–500 cm³ (összevont): 1. Regimantos Pauris (SZU) – 2. Borka I., (Kiskunlacháza) – 3. Somogyi J., (Ajka AI.).

Első kép:

... még egy pillanat, és leesik a sorompó. A legtöbbben balra, a képen nem látható versenybíró „fixirozzák”. Sokan már az első keréssel „támasztják” a sorompót, ... ez a döntő pillanat

Második kép:

És Somogyi József (8) KTM-je zergemődra elsőként ugrik ki- és fel..., de a többiek sem alszanak, alkalmi szöcskévé alakulnak a sporttársak, hiszen még semmi sincs veszve, az esély a szökésre még nyitott, (persze nem a hátsó sorban tülekedőknek). Czili Gyuri (44) kissé elszundított, akárcsak a későbbi győztes, a szovjet Pauris (79, balról az utolsó előtti)

Harmadik kép:

Borka (balról az első) magához tért, Somogyi még mindig egy keréken csillapítja a KTM ágaskodó csikóit, és Pauris még mindig a sereghajtók közé tartozik

Negyedik kép:

Ebből a látószögöl Borka rajtja a legsikerültebb, többen a talajt figyelik, rádőlve a kormányra, nehogy felágaskodjon a csikó. Somogyi jobb lába keresi a kengyelt. (A többiek már valamennyien a földön gurulnak)

Ötödik kép:

Itt rántja magasba a kormányt Borka, aki némi előnnyel rendelkezik, Pauris még a háttvédek között igyekszik... (Ennek a két másodpercnél történetét Golisz Ferencz rögzítette a perforált celluloidszalagra.)



Keresztrejtvény

VÍZSZINTES: 1. Rangos tenisz-esemény nézői lehetnek azok, akik a Budapest Tourist-tal az NSZK-nak ebbe a városába utaznak. 7. Intés. 14. Fokozza az iramot. 15. Egy érdekes és főleg találos mondás autós berkekből: folytatása a függ. 33. sz. sor. Zárt betűk itt: U, V. 16. Red ... a Missisipi mellékvize. 17. Latin köszöntés. 18. Testedzés. 19. Igazságot tesz. 20. Olajbogyó. 22. A labdarúgó világbajnokság selejtező mérkőzésének nézője lehet, aki a Budapest Tourist-tal ebbe az északi fővárosba megy. 23. „Az eladott menyasszony” c. opera zeneszerzője. 25. Jövendőmondó (ford.). 26. Folyó a SZU-ban. 29. A házastárs apja. 30. Indulatszó. 32. Kicsinyítő képző. 33. Igavonó állat. 36. Pénzintézei Központ rövidítése. 37. Borfajta. 39. Aljas. 41. Vidék Zaire déli részén. 43. Rejtvény... 44. Te meg ő. 45. Idegen férfinév. 46. Keresztül. 48. Fed. 49. Megszólitás. 51. Annyi mint röviden. 53. Trombitahang. 55. Bikaviadalok résztvevője. 58. Válogatott csehszlovák labdarúgó. 60. Ercfeldolgozó ös-kohó. 61. Menyasszonyod. 63. „Szomorú... vége” műdal. 65. Jugoszláv egyetemi város. 66. Az ilyen áram díjzabása alacsonyabb. 68. A legnagyobb görög bölcselők egyike. 69. Balatoni üdülőhely. 70. Akik a Budapest Touristtal a Tátrába mennek, ebbe a városkába is eljutnak.

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								70				

FÜGGŐLEGES: 1. Finom gyapjú. 2. Kiönt. 3. Testvér. 4. Megtévesztés. 5. Ertesülés. 6. És — latinul. 7. Helyesbítők. 8. Mezőgazdasági szerszám fontos része. 9. Római 51. 10. Gdansk része! 11. Raktár. 12. Tánccalénekesnő, utónevének kezdőbetűjével a végén. 13. Mezei szerszámok. 17. Haleb szíriai város régebbi neve. 20. Alma tájszava. 21. Szovjet repülőgéptípus. 24. Mint a 63. sz. sor. 27. Az egyik oldal. 28. Szigetország kikötővárosa. 31. Nemesfém. 33. A mondás befejező része: zárt betűk: R, I. 34. Kerékabroncs. 35. Emberszabású állat. 37. E napon. 38. Jelez. 40. Látó egynemű betűi. 41. Bőséges. 42. Felszabadult gyarmat Indiában. 44. Egyfajta bor. 47. Önkívület. 49. Téged követve. 50. Otello népe. 52. A Budapest Tourist tunéziai útjainak egyik célja. 54. Svájci üdülőhely. 56. Indulatszó. 57. A szerelmi költészet műszája. 59. Ebben a korszakban élünk. 61. „Kinek... kinek a papné”. 62. Férfinév. 64. Lakás része! 66. Illir páratlan betűi. 67. Ovár egynemű betűi. 68. Olasz folyó.

Bajai István

Beküldendő sorok: vízsz. 1., 15., függ. 33., valamint a vízsz. 70. és a függ. 52. sz. sorok megfejtése, nyílt levelezőlapon, az Autó-Motor Közösségszolgálatának címére: 1400 Budapest, Pf.: 1. Telefon: 225-917. Beküldési határidő: 1980. október 18. A helyes megfejtést beküldők között 15 darab ötvenforintos könyvvásárlási utalványt sorsolunk ki. Keresztrejtvényünk egyben külön pályázatot is tartalmaz. Azok a megfejtők, akik a rejtvényben szereplő helységneveket, ahová a Budapest Tourist társasutazásokat szervez, negyedévenként összegyűjtik és az Autó-Motor Közösségszolgálatának címére beküldik — 1981. január 15-ig — külön sorsoláson vesznek részt. A megadott határidőre az 1980. negyedik negyedévben megjelent helységneveket kell beküldeni. Sorsolásra kerül a Budapest Tourist értékes utazási utalványa — hatezer forint összegben —, melynek segítségével nemcsak a rejtvényben szereplő helységekbe juthatnak el az olvasók, hanem a világ más tájaira is. Pályázatunk címe, amely egyben jó tanács is: „Házigazdaja a fővárosban, idegenvezetője a nagyvilágban a Budapest Tourist!”

A 18. számunkban megjelent keresztrejtvényünk megfejtése: Szeretted az Angyalt? Igen, de a Sárga Angyalt jobban szeretem. — Velence — Sibenik — Kijev.

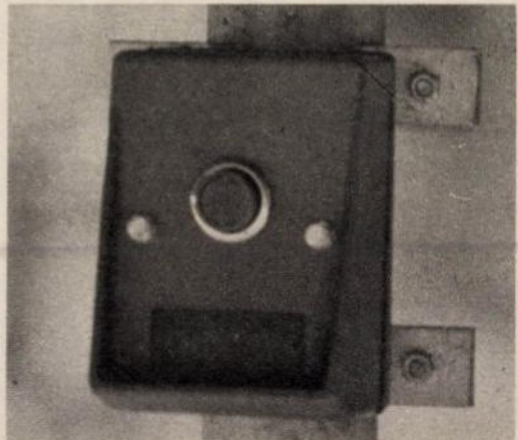
Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Bobály János, Erd; Balogh János, Kazincbarcika; Kövér Katalin, Apc; Papp Rezsőné, Vác; Reczetár Jánosné, Pápa; Székely Ernő, Szombathely; Ambrózy Tivadar, Dorog; Romvári Sámuel, Mórág; Domonkos Elemér, 1122; Nagy Miklós, 1037; Kálmán Imre, 1148; Kiss László, 1042; Bereczky Ernő, 1039; Asztalos László, 1631; dr. Alföldi Ottó, 1124.

A nyereményeket postán küldjük meg.

Találja ki...

...minek a kapcsolóját látja a képen. A helyes válaszokat október 18-ig beküldők között ezúttal is hat könyvet sorsolunk ki. Címünk is a régi: 1906 Pf. 223.

A 18. számunkban megjelent rejtvény megfejtése nem okozott nehézséget. Aki a bogárhátú Volkswagenre tippelt, az eltalálta. A sorsolás értelmében megfejtőink közül a hat jutalomkönyvet Emecz Aurél (7011 Alap, Ady E. u. 1.), Mayer Józsefné (8300 Tapolca, Dimitrov tér 13/A.), Zsin Béla (8361 Keszthely, Pf. 64/E.), Csimár Pálné (1173 Bp. 513. u. 22.), Hollósy György (6300 Kalocsa, Csajda u. 10.), Szín Imréné (1144 Bp., Szentkirályi u. 12—14.) címre küldjük el.



Meglepetés

A KISZ-tagok már jó előre készülődtek a Pécselt töltendő hétvégére. Én már évekkkel ezelőtt jártam ott, s mivel nagyon tetszett a város, ismét jelentkeztem az útra.

Készülődésem abból állt, hogy a régen magammal hozott pécsi képeslapokat megírtam, megcimeztem és felbélyegeztem. Erre sem kell majd időt vesztegetnem...

El is meséltem a KISZ-titkárnak, hogy mennyire előrelátó vagyok, már az üdvözlőlapokat is megírtam. Mire ő nevetve jegyezte meg: mindenkinek meglepetés lesz ez az út, de nekem különösen.

Amikor eljött az indulás ideje, s felszálltunk a buszra, elismételte a nekem mondott megjegyzését a meglepetésről, s hangsúlyozta, hogy személy szerint én is nagy meglepetésben részesülök. Mindenki rám nézett. Kutyául éreztem magam. Szegedről indultunk, s már jó ideje robogott velünk a busz. Idő szerint már a bajai hídnál kellene lennünk. Érdeklődésünkre az idegenvezető — aki maga is be volt avatva a játékba — azt mondta, majd Földvárnál megyünk át a Dunán.

Csak hogy délben már Cegléden járunk, s akkor árulták el, hogy a zempléni hegyekbe megyünk.

Az Ibusz ugyanis már nem tudott helyet biztosítani Pécselt, s így az árban azonos Telkibányát ajánlotta, bízva abban, hogy ennek is örülünk, s Pécsre majd egy más alkalommal megyünk.

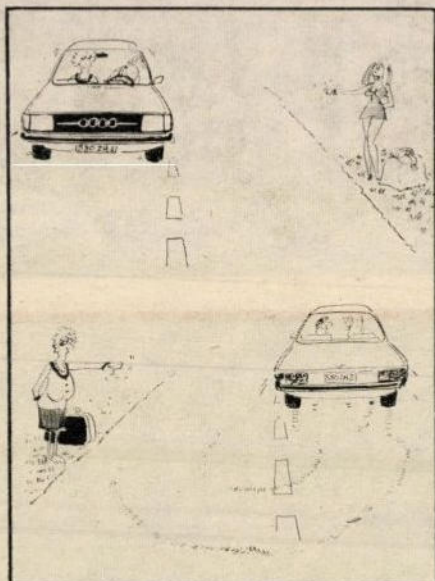
Ez mindenesetre meglepetés volt, s nekem csakugyan, de sebjaj! A képeslapokra ráfér még egy mondat, s így sárospataki bélyegzővel ment el szeretteimnek a lap, a következő szöveggel:

*Üdvözetem küldöm Pécsről,
és a Zemplénből...*

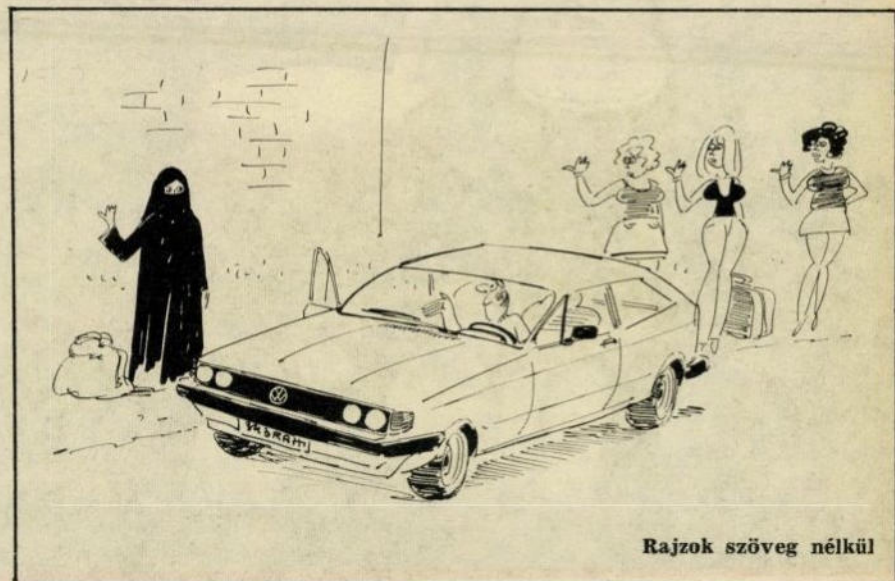
Hogy a lapok hitelesek legyenek, a társaság minden tagja ráírta a nevét.

A rokonok hitetlenkedtek, a barátok dicsérték a sofőrt és a szervezőt. Csak anyám sajnált, biztosan fáradt vagyok, hogyan is tudtunk három nap alatt egy egész országot bejárni?

Kurunczi Mária



KURT FLEMIG



Rajzok szöveg nélkül

ELEGANT- DIVATMÁRKA!

UZLETEINK:

Budapest II., Fő u. 12.

Budapest VIII.,
József krt. 40.

Budapest VIII.,
Baross u. 80.

Budapest XI.,
Bartók Béla út 10-12.

Szolnok, Magyar u. 2.


Karád, Kossuth Lajos u. 3.

Martfű, Szolnoki u. 4.

Kaposvár, Május 1. út 8.

Marcali, Rákóczi út 6-12.

Túrkeve, Petőfi tér 6/a.



N
A
P
O
N
T
A

RÓNA!

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

pénzforgalmi 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



80.1449

ATHENAEUM NYOMDA

Kozma utcai üzeme

Budapest

Rotációs mélynyomás

Felelős vezető:

Soproni Béla

vezérigazgató



Futómű és F-1-kerék a GP depóban



Öregfiúk!

„Öreg az országút!” — mondhatják a volt bajnokok, az egykori versenyzők, és nekik van igazuk. Így hát: veteránok, versenyzők! Szárazon és vízen! Az AM szerkesztősége ismét hív Benneteket a hagyományos baráti találkozóra. A találkozó időpontját és helyszínét később közöljük lapunk sportrovatának valamelyik oldalán.

...és még arról is beszélnek

... hogy két F-1 istálló is érdeklődik a Turbó-Zakowski motor iránt a híres Zakseep túra-versenyautók készítőjénél, Erich Zakowskinál, aki már több, igen jól sikerült Turbó-Escort motort készített.

*

... hogy éppen tíz évvel ezelőtt történt, amikor egy GP-versenyző az idény végi versenyek egyikén, illetve annak edzésén szerencsétlenül járt, meghalt: mégis ő lett 1970-ben a világbajnok. Igen, szeptember 5-én volt 10 éve, hogy az olasz GP edzésén Jochen Rindt életét veszítette Lotusának műszaki hibája miatt.

*

... hogy Zandvoort nevét nem felelti egyhamar az ausztrál Jones, aki egy nyesett kanyarban kissé levágta az utat, és az alig kiemelkedő útszegély köve megcsapta Williamsjének egyik kőfényét. Ettől megváltozott a kocsis menettulajdonsága, és ezen a néhány milliméteren botlott meg majdnem Alan Jones dicsősége...

*

... hogy Bernie Ecclestone, a Brabham-csapat kapitánya, az F-1-világszínpad főrendezője így szólt Kenny Robertshez, a háromszoros motoros-világbajnokhoz: „Ha jövőre beülsz a Brabham-kocsiba, fizetek évi 1 200 000 dollárt!”. A válasz: „Elfogadom az ajánlatot, ha adsz kétmilliót!”. Viszontválasz: „Ennyit csak Laudának adnék!”. Így maradt az amerikai Roberts a motorosoké, azaz a Yamaháé.

... hogy az NSZK egyetlen Forma-1 istállójának, az ATS-nek konstruktőre, Gustav Brunner olyannyira összekülönbözött a főnökkel, Günter Schmiddel, hogy kikérte munkakönyvét, és azonnal belépett az Arrows-céghez, ahonnan pedig kilépett az előd, Tonny Southgate, (aki arról nevezetes, hogy eddig még egyik szárnyas-kötényes kocsija sem volt eredményes).

*

... hogy zajlik az élet az F-1 kulisszái mögött, és a versenyzők szívesen fogadták a FISA (az autósport-főhatóság sportszekciójának) javaslatát, legyenek keskenyebbek és mintázottak a gumik, kisebbek a stabilizátorok, továbbá ne alkalmazzák a kötélyeket. Ez ügyben összeültek a GP-versenyzők szövetségének nevében Villeneuve, Fittipaldi, Jabouille és Scheckter, a szövetség elnöke, hogy kifejezzék azonos véleményüket a FISA-javaslatlalt, amit továbbítottak a FOCA-nak (ez pedig a versenyautókonstruktőrök szövetsége), amely pedig mit sem akar hallani e kívánságokról.

*

... hogy — egyelőre — a kétkerekűek VB-futamain, szűrőpróbaszerűen tervezik a doppingvizsgálat bevezetését. „Vajon milyen eredményt hozna a négykerekek vezetői között egy ilyen ellenőrzés?” — vetik fel a GP-versenyek rendezői.

*

... hogy Mario Andretti elvált a Lotus-tól, és — állítólag — kétmillió dollárt kap egy évre az Alfa Romeótól. Ezenkívül minden VB-pontért 3500 dollár úti a markát.

G. ROSSI

**a
m**
1980 • 20
Ara: 15 Ft

