

autó-motor

220-AS TEMPÓVAL

1980
FEBRUÁR

4

ÍGY KÉSZÜLT A FILM



AUTÓK ÉS ÁRAK

AZ ÉV MOTORKERÉKPÁRJA

Jelzőtáblák - szoborban



Sokszor tettük már lapunkban szóvá azt, hogy az egyértelmű közlekedési magatartást néha lehetlenné teszik, vagy legalábbis megnehezítik az utak, forgalmi csomópontok mentén felállított, egymásnak ellentmondó jelzőtáblák alkotta „táblaerdők”.

Fotónkon ezúttal nem erről van szó. Ezt a „tábla-csokrot” egy lübecki (NSZK) általános iskolánál találhatjuk meg, alkotója Heinrich Band szobrászművész. A sajtóságos „szoborcsoport” létrehozása és felállítására nem volt véletlen: ezen a módon is igyekeznek elejét venni az egyre szaporodó közúti gyermekbaleseteknek. A nebulók az alkotást látva, tanulmányozva sokat tanulhatnak — egymással vitatkozva — a különböző forgalmi jelzőtáblák tartalmáról.

a **AM** AZ AUTÓ-MOTOR 1980/4. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL:

| | |
|--|-------|
| Keréken gördülő történelem | 4-5 |
| Megállni sem mindig könnyű (Almássy Tibor) | 6-7 |
| Igy készült a film | 8-9 |
| Mozaik | 10-11 |
| Autósoknak - Sorszámok | 12 |
| Egy idegesítő zajról (I. k.) | 13 |
| Ismerd meg hazádat! Sárvár (Túri P.- Almássy T.) | 14-15 |
| Gépjárművezető-képzés francia módra (Szentpétery István) | 16-17 |
| Egy utazás emlékei (Török László) | 18-19 |
| Autók és árak - Vásárnapló | 20 |
| Képes hirdető | 21 |
| Egy új Wartburgról álmodtam... (Sz. L.) | 23-25 |
| Egy dokumentációs kötet - és ami mögötte van (Lovász Károly) | 26-27 |
| 220-as tempóval Budapest felé (Andrew Frankl) | 29-33 |
| Régi autó - Modell - Bélyeg és kerék | 35 |
| Jogi esetek (Földvári András) | 36 |
| Sötétbe borult járdaszigetek (Várkonyi Endre) | 37 |
| A tárgyalóteremből (Dr. Imre Iván) | 39 |
| Őszintén szólva (Zentai Ferenc) | 40 |
| Takarékos lámpák (F. A.) | 41 |
| Varsói levél (Jerzy Karczewski) | 43 |
| A „Csúcsforgalom” postája - Reflektor (Reményi-Gyenes István) | 44 |
| Keressük a legjobb gépjárművezetőt | 45 |
| Az év motorkerékpárja | 46 |
| Szózott utakon (-ergyé-) | 47 |
| Kétkerékű Cadillac (-ay-) | 48-49 |
| Megérdemelt elismerés (Fekete Kálmán) | 50-51 |
| Mi lett vele? Kőműves Lajos (R.) Gyorsasági motorkerékpáros VB - 1980 | 53 |
| Egy, kettő, három, négy... (-espé-) | 54-55 |
| Bajnoki díjkiosztó | 56 |
| Gyors kerekek (-GT-) | 57 |
| Az 1979. évi motorkerékpár-bajnokság eredményei | 58 |
| A Monte-Carlo Rallye (G. Rossi) | 59 |
| Keresztretjévény - Találja ki | 60 |
| Humor | 61 |
| Brazil GP (Andrew Frankl) | 63 |

CÍMLAPUNKON: Filmezés az M7-esen
(Ékes János felvétele)

HÁTLAGUNKON: A világ egyik leggyorsabb földi
járművének, az SMI-Motivatornak
„vezérállása”
(Gyári felvétel)

Kényelmesen hintázom a busz hátsó részén, kesztyűmmel törölgetem a párás ablakot, váltogatva billeglek egyik lábamról a másikra, így melengetem elgémberedett tagjaimat. Nem szeretem a hideget — még így gyalogosként is didergek. Egykedvűen bambulok ki a hátsó ablakon, teszem ezt utazótársaimmal együtt.

Hirtelen egy motoros sorol a busz mögé. Mint mindig, most is apámat idézi a „jégmezők lovagja”. „Ez aztán a klassz srác” — mondogatja a mai napig az idősebbek fakó modernségével ő, aki évtizedekig végigmotorozta a legzordabb évszakot. Tulajdonképpen igaza van. Nem akármilyen dolog télen motorozni. Valóban egész embert kívánó nehéz feladat.

Manapság amúgy is sokan mondanak le a két kerékről, három kerékről, pedig a közlekedés gazdaságossága: a közlekedők érdeke megkívánja ezt az egyéni közlekedési módot. De a mind több gondot okozó zabolátlan autós morál kirekeszti magából a motorkerékpárt.

Óreg motorosok mesélik, hogy nem szívesen szállnak nyeregbe a durva, leszorító autósok magatartása miatt. Bizonyára így van, a közlekedés feszültségét néha még autóban is nehéz elviselni.

A téli hónapokban csak nő a motorosokra nehezedő közlekedési nyomás. Nemcsak partnereik szeszélyeit kell fürkészniük, hanem az elemekkel is viaskodniuk kell. A hidegtől elgémberedve nem gyerekjáték motorozni. Az állandóan változó — változóan csúszós — utakon művészet a motorkerékpárt megülni, és sajnos, ezt az autók szélvédői mögül kevesen látják. Bizonyítéka ennek az autós, aki rövid követési távolságot tartva, annyiszor teszi ki veszélynek a minden pillanatban esendő motorost, akik közül igen sokan kényszerből vállalják a „klassz srác” szerepét. Munkájuk követeli, hogy nyeregben töltsék a telet.

Ezúttal nem akarunk a távirat-kézbesítők és film-szállító motorosok fontos és nélkülözhetetlen munkájára hivatkozni, mert a közlekedési légkör nem függhet a foglalkozástól. Pusztán arról van szó, hogy a nehezebb körülmények között még több megértést, segítséget, összetartást kérünk az utakon. Hogy a zimankós hidegben ne csak — mint képünkön — a tűz melegítse elgémberedett tagjaikat, hanem szívüket is — a megértés.



KLASSZ SRÁCOK



KERÉKEN GÖRDÜLŐ TÖRTÉNELEM

1. A legutóbbi találkozón mindenki figyelmét felkeltette az a Peugeot-172 típusú kisautó, amelyet az észtországi V. Kirss vezetett

2. A régi automobílok fesztiválja Rigában

3. Ezt a különlegességnek számító kézi-hajtású triciklit az észt Unik klub mutatta be

4. Minden áron, irány a cél!

(APN — I. PREGYELISZ felvételei)



Riga utcáin ünnepélyes lassúsággal gördültek végig a mai ZIL-ek, Volgák, Fiatok, Fordok, Renault-k és Rolls-Royce-ok fényesre dukkózott „ősei”. Recsegtek-ropogtak a régmúlt idők idézö motorkerékpárok, nyikorogtak a vénséges biciklik. A matuzsálem korú járművek vezetői és utasai büszkén fogadták a nézők élénk tetszésnyilvánításait.

Igy zajlott le Lettország fővárosában a régi autók és motorok negyedik fesztiválja, amelyet a rigai autórégiségek klubja szervezett. A több száz lettországi rendszámú gépjármű mellett, a fesztiválon Moszkvából, Leningrádból, Odesszából és más városokból is részt vettek automobílok.

A kocsik zeneszó mellett vonultak be Riga óvárosába, felsorakoztak a Domszaka téren, majd a Bikerniki sporttelep



felé vették útjukat. Ott mintha elszállt volna „öreges lassúságuk”: gyorsasági és ügyességi versenyeken mérték össze erejüket. A nap nagy ünnepséggel zárult. A rigai autórégiségek klubját néhány éve alapították. Tagjai felkutatják, restaurálják a régi gépkocsikat. Mindannyian hobbijuk szerelmesei (éveket képesek egy-egy ritkaság felkutatására fordítani), hogy azután apránként – akár csavaronként – szedjék össze a hiányzó részeket.

A klub tevékenysége igen sokrétű. Van történelmi szekciója, s legalább három-ezer kötetes könyvtára is. A klubtagok nagy vágya a gépjárműgyártás fejlődéstörténetét gazdagon szemléltető múzeum létrehozása. A terv már elkészült, s talán nem is kell nagyon sokáig várni. hogy megvalósuljon...





MEGÁLLNI SEM

**A parkoláshoz nemcsak ügyesség,
— intelligencia is kell.**

MINDEN BIZONNYAL a maga nemében párját ritkítja az az akcióprogram, amelyet nem is olyan régen, mindössze tizenöt méternyi parkolóterület rendeltetésszerű használatára — pontosabban használatának védelmére — érdekében „Nagy Erők” bevonásával indítottunk.

Olvasóink is nyomon követhették az eseményeket, hiszen a témáról — fotókkal illusztrálva — az elmúlt év végén kétszer is írtunk.

Mint ismeretes, a fővárosi VII. kerületi Wesselényi utca és Akácfa utca kereszteződésében, a Bakkávé-preszszó előtti parkolóhely védelméért szólunk. Elsősorban azért, mert erre felkértek minket. Meg aztán azért is, mivel magunk is meggyőződhetünk róla, hogy gyakran a Körútig szokott feltorlódni a kocsisor csupán amiatt, mert az óvodásokat szállító autóbussz kijelölt várakozóhelyét illetéktelenül — ha éppen „hiányzott” az önkéntes rendőr, vagy az ügyeletet vállaló tiszt — más foglalta el. Emiatt aztán már

csak az utca közepére leálló buszból tudtak foglalkozni a várakozó szülők gyermekeivel. A kicsinyek buszba felvétele, vagy onnan leadása persze időbe telik mindig. S minthogy a troli a kényszerűségből veszteglő autóbussz mellett többnyire nem férhet el, torlódás keletkezik. Közben szid mindenki, mindenkint.

Először csupán józan érvekkel igyekeztünk hatni a renitenskedőkre. Nem sok sikerrel. Ekkor döntöttünk úgy (végtére is gyermekekről és mindig megújuló forgalomtorlódásról lévén szó), hogy a „Nagy Erőket” — a Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatóságát, a VII. kerületi rendőrkapitányságot, a Közterület-fenntartó Vállalat táblagyártó üzemét és forgalomszervezési csoportját — mozgósítjuk, gyors és segítőkész együttműködésüket kérve. Ennek volt köszönhető, hogy a Bakkávé-preszszó előtti tizenöt méter hosszú omnibusz parkolósávhhoz, a korábban egyértelműbb és „humánusabb” jelzőtáblák-

kal segítették elő a kis óvodásokat rendszeresen szállító BKV-különautóbussz zavartalanabb leállítását. Mégpedig azzal, hogy a korábbi, és gyakorlatilag reggeltől estig egyhuzamban várakozási tálalmat előíró kiegészítő felírást, a reális igényeknek — vagyis a gyermekszállító autóbussz ottani tartózkodásának — megfelelően, csupán a reggeli és a délutáni, mindössze 1—1 órás időtartamra módosították. Ugyanakkor külön kiegészítő tábláról is gondoskodtak, amelyen az áll, hogy a szóban forgó időben csak a BKV gyermekszállító autóbussza élvez kivételt. És ezt nem csupán azért illene tiszteletben tartania mindenkinek — szögeztük le —, mert gyermekszállító autóbusszról van szó.

MÉLTÁN REMÉLHETTÜK, hogy a közös erőkről latba vetésével legalább ezen a szakaszon sikerül végre rendet teremteni. Ám, úgy tűnik, hiába volt a nagy összefogás, minden igyekezet, a mindössze tizenöt méternyi útszegély parkolási igénybevételét ésszerűen korlátozó jelzés. Sőt, még a megállni tilos tábla is. Ha személyes jelenlétével már pirkadattól éppen nem tartja fenn a helyet

a rendőrtiszt (önként, és azért vállalta ezt a „misz-sziót”, mert több mint fél évtizede ő is ennek az óvodának volt az „érdekeltje”), mindig akad egy-egy se istent, se embert nem ismerő autós (taxi is!), aki csak azért is leparkol erre a helyre. (Persze, később jó drágán meg is fizet érte!) És kezdődik minden bonyodalom előlről...

Íme, a sok közül csupán egy példa arra, hogy a parkolási etikánkkal (ha van ilyen) baj van. Gátlástalanok és a végsőkig önzőek mernek lenni egyesek, hogy mindenáron „háztól házig” vitessek magukat az autóval...

Tege a szívére a kezét, aki még soha nem parkolt a rend ellen véve és a közúti közlekedés háza táján olykor akarva akaratlanul is ne tett volna rossz fát a tűzre. Nyilván, mi sem érezhetjük magunkat szepülteleneknek. Alig vitatható azonban (vagy ha vitatható, akkor is így érezzük), hogy az úgynevezett „jóhiszemű” szabálysértéseknek is van etikájuk. És éppen ehhez kell a vezetői rátermettségen, manőverezési ügyességen — olykor ügyeskedésen — kívül némi intelligencia, közösségi érzés.



(Bojár Sándor felvétele)

MINDIG KÖNNYŰ



SENKI NEM SZÁMÍTHAT ma már együttérzésre (hanszörű autóstársaiéra sem), ha azért büntetik meg nagyon szigorúan, mert az óvodásokat szállító autóbusz szabályos besorolását önző parkolásával lehetetlenné tette. És azok elmarasztalásáért sincs okunk sajnálkozni, akik úgy álltak fel a járdára, hogy a gyalogos csak falhoz lapulva (vagy még úgy sem) fér el, esetleg éppen miattuk nem tud kijönni a ga-

rázsból egy másik jármű, vagy sürgős esetben csupán azért nem javítható ki valamilyen hiba, mert figyelmen kívül ráálltunk a közműaknához vezető nyílás fedelére. Igazán lehangoló, városképet zavaró látvány szép fővárosunkban, hogy az öncélúan parkoló autók a zöldnövényekkel, szökőkutakkal ékesített díszterületeket is ellepik. Jogos rosszallást válthat ki mindannyiunkban, ha a szűk belvárosi utcában azért

akad meg a járműsor, mert valahol elől, valaki a járda mellé parkolás, tolatás manőverezése közben ügyetlenkedik. És persze az is, ha az élelmiszert és egyéb árukat szállító nagy autók az úttest közepén kényszerülnek rakodni, mert az ő helyüket, az úgynevezett koncentrált rakodásra kijelölt területet illetéktelenül parkolók foglalják el...

És még folytathatnánk. Vagyis az olyan, képekkel is illusztrált parkolási, megállási szabályértéseket, amikért ha bárkit is megbüntettek (súlyosan megbüntettek). nem érezhetünk sem sajnálatot, sem együttérzést, mert merőben etikátlanok.

ÜGY TUDJUK, hogy a Duna és a Nagykörút által határolt területen a nappali órákban már 1978-ban 12 800 autóférőhely-hiánnyal küzdött a Belváros. Két év múlva pedig — vagyis 1982-ben — ez a hiány már 22 800 parkolóhelyet hiába kereső autót érint.

Megdöbbenő szám, ám azért semmiképpen sem jelentheti azt, hogy a parkolási anomáliák tekintetében még jobban elszabadulhasson a pokol. Sőt!...

Az előrebecslés minden bi-

zonnyal még sürgetőbben rászorítja a hatóságokat arra, hogy ahol még lehet (a Belváros közvetlen közelében is) próbáljanak találni, kialakítani további helyet, parkolási lehetőséget. És az is nagyon időszerű lenne, ha végre alkalmoznánk, felfestենék a járda mellé, vagy a járda szegélyére a megállás-parkolás korlátozását oly roppant beszédesen szemléltető útburkolati jeleket. Jól bevált külföldi tapasztalatok alapján lehetőségét mi is szentesítettük közlekedési előírásainkban. Vajon miért nem alkalmaztuk (vagy csak elvéve) eddig? Pedig ugyancsak a tapasztalat igazolja, hogy ahol már évek (esetleg évtizedek) óta alkalmazták ezeket a kitűnően szemléltető burkolati jeleket, ott a parkolások-megállások korlátozásainak megtartásáért rendet és fegyelmet tudtak teremteni.

Az elvárás tehát kétoldalú...

Cikkünket vitaindítónak szántuk, hiszen a téma távolról sincs még kimerítve!

ALMÁSSY TIBOR

ÍGY KÉSZÜLT A F



ILM



Olyan időpontban — az elmúlt év december 30-án, 20,55-kor — vetítették a tv 1. műsorán ezt a filmet, hogy igen sokan megnézhatték és a visszhang szerint nagyon sokan meg is nézték.

Voltak, akik nem csupán az együttes élete, zenéje és énekszámairól érdeklődtek, hanem azt kérdezték tőlünk: hogyan készült a film? Mármost, hogy valóban „repszettek”-e például az M7-esen, vagy trükköket alkalmaztak ott a forgatásnál?

Nos, a kérdéseket tolmácsoltuk Kasznár Tamás felvételvezetőnek, aki nem csupán válaszokat, hanem képeket is adott a furcsa autózásról. Először is azt a színes felvételt, amely most címlapunkra került.

A fotó jól illusztrálja, hogy Zentay László operatőr minden lehetőséget kihasználva, néha akrobatikus ügyességgel örökítette meg Bródy János, Tolcsvay László, Szörényi Levente és az együttes többi tagjának bravúros autózását.

Bizony, 80–100 km/h tempóval ment például az a Lada, amelynek motorházán kuporgott az operatőr, de a többi kocsiról készített felvételnél sem alkalmaztak trükköket.

A kocsikat a Főtaxi autós szakosztálya bocsájtotta a „versenyzők”, illetve a Magyar Televízió zenei főosztálya részére. Igaziak voltak a rajtszámok, a bukósisakok és amint hallottuk, igazán jól autóztak, jól vezettek a népszerű együttes tagjai.

Annak érdekében, hogy a forgalmas úton minden rendben legyen, sokat segítettek a siófoki közlekedési rendőrök, akiknek tevékenységéről és parancsnokukról — aki maga is motorra pattan, amikor a helyzet úgy kívánja, hogy ne csak az íróasztaltól irányítson — a múlt év nyarán közöltünk képes riportot. Most pedig mind a filmesek, mind a Fonográf-együttes tagjai, valamint a magunk nevében külön is köszönjük segítőkézségüket.

**ÉKES JÁNOS
FELVÉTELEI**

Szakértő: dr. Mészáros József rendőr al-
ezredes

20.55 „Távolból írok, kedvesem...”
SZÍNES A Fonográf együttes
műsora

Szerkesztő: Tánczos Gábor. Vezető ope-
ratőr: Zentay László. Gyártásvezető: Hor-
váth György. Rendező: Bodnár István

A MUNKAÜGYI MINISZTER

1/1980. (I. 7.) MmM sz. rendelete engedélyt ad arra, hogy egyes dolgozók alapbére „a bértétel felső határát öt százalékkal meghaladó összegig terjedően állapítható meg”. A rendelet e dolgozók közé sorolja a gépkocsivezetőket is. Az így megállapított magasabb alapbér nem minősül személyi fizetésnek. A felemelt összeget úgy kell megállapítani, hogy havibér esetében az ötven forintot el nem érő összeget ötven forintra, az azt meghaladó összeget pedig száz forintra kell kerekíteni.

AZ INDIAI

iparügyi minisztérium által létrehozott munkabizottság javaslatot tett az autópálya korszerűsítésére, olcsóbb és kisebb fogyasztású autók gyártási feltételeinek megteremtésére. Korábban a tervezési hivatal is foglalkozott a kérdéssel, és gyakorlatilag azonos következtetésre jutott.

TAVALY

60 200 importautót értékesítettek a japán piacon, 20,5 százalékkal többet, mint egy évvel korábban. 1979-ben összesen 4,3 millió gépkocsi lett gazdára Japánban.

ELKÉSZULT

az egymilliomodik export-autórádió a Videotonnál. A készüléket januárban ünnepélyes keretek között adták át a legnagyobb külföldi megrendelő, a Ladákat készítő szovjet gyár magyarországi képviselőjének.

JUGOSZLÁVIA

továbbra is kedvezményes áron ad benzint az országba érkező külföldieknek. Az erre vonatkozó új rendelet szerint 20 százalékkal olcsóbban tankolhatnak a külföldiek motorosainakjai, valamint az idegen állampolgárok által bérelt személyautók is.

AZ ELKÖVETKEZŐ ÉVTIZEDEK

energia- és üzemanyag-takarékossági, környezetvédelmi, biztonsági, valamint gazdaságossági követelményeit szem előtt tartva, a Mercedes gyár kísérleti autótípusot dolgozott ki. A cég egy kutatási tervhez csatlakozott, amelynek keretében a jövő gépkocsiját kívánják négy éven belül forgalomba állítani. A kísérleti autó gázturbinahajtású, különféle üzemanyagokkal működik, és ennek megfelelően 100 km-en 10,1–8,3 liter üzemanyagot fogyaszt.

A VOLVO

1979. évi eredményei több szempontból is rekordot jelentettek. A forgalom – a vállalat történetében először – meghaladta az 5 milliárd dolláros szintet, míg a nyereség megközelítette a 250 millió dollárt. Ezek az eredmé-



Nagy részvét mellett temették el a Farkasréti temetőben az alig egy évvel ezelőtt nyugdíjba vonult, súlyos betegség következtében elhunyt Matyko Vilmost, aki a közbizalom alapján harminc éven át töltötte be a Magyar Autóklub főtákos tisztségét.

A ravatalnál az MSZMP II. kerületi bizottsága és a Magyar Autóklub elnöksége nevében Nedelka András, az Autóklub ügyvezető-elnökségének tagja búcsúztatta az elhunytat. Méltatta a régi harcostárs politikai pályafutását, megemlítve azokat a magas párt- és kormánykitüntetésekkel is elismert, fáradhatatlan munkásságot, amely a felszabadulás utáni Autóklub felvirágoztatásáért Matyko Vilmos főtákos tevékenységét mindenkor jellemezte.

A sirnál Mészáros Ferenc, az Autóklub pártbizottságának titkára, a klub hétszáz dolgozója nevében vett búcsút az elhunytól.

Közúti közlekedésünk irányító szervei, intézményei, vállalatok, klubszervezetek, barátai és tisztelői búcsúvirágai mellett Európa számos autóklubjának koszorúi is borították a sírhalmot.

**...és jelzőtáblahibák**

(Kristóf László felvétele)

nyek a Volvót nemcsak Svédország, hanem Skandinávia legnagyobb magántulajdonban levő vállalatává teszik. Az elmúlt évben 325 ezer személy- és 30 ezer teherautót állítottak elő.

ÚJABB 8 SZÁZALÉKKAL

drágult a benzin Svájcban. Ezzel az áremeléssel az egy évvel korábbihoz képest a duplájára emelkedett az üzemanyag ára.



Idén – legalábbis a lap nyomdába adásakor – foga van a télnek. A hó, a jég próbára teszi a közlekedőket, a hideg évszak kellemetlenségei ellen mindenki úgy védekezik, ahogy tud. A Renault gazdája például – furcsa módon – a járdára ácsolt fedelet autója fölé, mondván, hogy a hóból kevesebb is elég. A másik képen a faggal gyűlt meg a vezető baja, hiába leheli, a zár nem enged. Hasznos lehet ilyenkor egy cigaretta, annak parázsló végét a szájba véve a zárba fújni a füstöt, hogy a jég felengedjen.

(Bojár Sándor felvétele)

A LA MANCHE CSATORNA ALATT

Angliát Franciaországgal összekötő alagút munkáit korábban abbahagyták. Ennek ellenére a múlt év november első napjaiban a két ország útügyi szakértői mégis összeültek, hogy megvitassák, hogyan lehetne a tervet összehangolni, illetve a munka folytatásához szükséges pénzt előteremteni. A tervezett alagút az európai nemzetközi úthálózat E5-ös, London–Istanbul vonalán könnyítené meg a forgalmat. Kiküszöbölhető volna a két parton a be- és kihajózás és a kompon való átkelés.

A POLSKI FIAT

óriási népszerűsége tett szert Csehszlovákiában. Az ország útjain már 80 ezer Fiat 125p közlekedik – sőt szaporodott a Fiat 126p személyautók száma is. Csehszlovákiában 28 Polski Fiat Klub működik, háromezer taggal. Legnagyobb közülük a prágai, amely a csehszlovák fővárosban működő Lengyel Kulturális és Információs Központ valamint a „Polmozbyt” kirendeltség támogatását élvezi. A csehszlovák Polski Fiat klubok tagjaik számára rendezett találkozókra kívül, közös kirándulásokat, versenyeket és túrákat is rendeznek. A klubtagok különösen nagyra értékelik a szakemberekkel rendezett találkozót, amikor alkalmuk nyílik arra, hogy tapasztalatokra tegyenek szert az autó üzemeltetésére vonatkozóan. A Polski Fiat klubok sajtóbulletint is megjelentetnek.

KÖNYVEKRŐL

BÁCS GYULA: *Bolgár tengerpart* (Pannoráma). A szép Bulgária látogatói közül sokan tartanak csak a tenger melléki Aranypart-ra. Azoknak való ez a kis útikönyv, amelyben azért megtalálhatók a táj történelmi, irodalmi vonatkozásai is, éppúgy, mint a hasznos gyakorlati tudnivalók.

RENÉE MÉNDEZ CAPOTE: *Kubai kislány a századelőn* (Európa). Az élő kubai irodalom közel 80 éves nagy öregje mondja el élete történetét, amely párhuzamos saját hazája történetével. Csevegve mesél, s közben megszeretjük őt is, hazáját is.

HORVÁTH PÁL: *A próféta „igazi” utódai* (Kossuth). Manapság a politikai események megértéséhez hozzá tartozik, hogy tudjunk valamit az iszlám történetéről, különösen az iráni eseményeket irányító síita mozgalomról...

BARABÁS TIBOR: *Magyar csillagok* (Kozmosz). Tudósok, írók, politikusok, a magyar haladás fénylő „csillagai” kerülnek közelebb az olvasókhöz a szerző történelmileg hű, de a mai emberhez szóló tanulmányai révén.

Autósoknak



Az ÁB sajtótájékoztatóján

Gerebenics Imre vezérigazgatótól hallottuk a következőket:

– A biztosító kárrendezési irodáit tavaly 131 ezer cascóbiztosítással rendelkező autós kereste fel. Majdnem félmilliárd forintot vettek fel kártérítésként. Míg 1971-ben csupán minden ötödik-hatodik cascóbiztosított jármű szenvedett kárt, addig tavaly már minden harmadik-negyedik!

A KIOSZ-szal kötött megállapodás értelmében, több kiválóan dolgozó kisiparos szerződéses alapon működik együtt a biztosítóval. Ez a megoldás – többek között – nagyobb biztonságot jelent az ügyfeleknek. Új kárfeltevő állomás létesül Zuglóban a Gvadányi utcában, ennek megnyitása 1981 májusában várható.

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK

LAPZÁRTAKOR

1980. február 8-án

| | |
|---------------------------|---------|
| DACIA | 15 500 |
| LADA 1200 (Budapest) | 108 327 |
| LADA 1200 (Debrecen) . | 59 996 |
| LADA 1200 Kombi . . . | 16 404 |
| LADA 1300 (Budapest) . | 19 288 |
| LADA 1300 (Debrecen) . | 10 710 |
| LADA 1500 | 31 219 |
| LADA 1600 (Budapest) . | 5 876 |
| LADA 1600 (Debrecen) . | 2 220 |
| MOSZKVIC 2140 | 8 876 |
| POLSKI FIAT 126p . . . | 26 345 |
| POLSKI FIAT 1500 . . . | 16 610 |
| SKODA 105—S (Bp) . . . | 7 268 |
| SKODA 105—S (Debr.) . | 4 413 |
| SKODA 105—S (Győr) . | 5 672 |
| SKODA 120—L (Bp.) . . . | 6 786 |
| SKODA 120—L (Debr.) . | 3 788 |
| SKODA 120—L (Győr) . | 4 243 |
| TRABANT Lim. (Bp.) . . . | 23 470 |
| TRABANT Lim. (Győr) . | 9 946 |
| TRABANT Spec. (Bp.) . . . | 37 211 |
| TRABANT Spec. (Győr) . | 20 143 |
| TRABANT K (Bp.) | 5 266 |
| TRABANT K (Győr) . . . | 1 638 |
| TRABANT Hycomat | 9 075 |
| WARTBURG Lim. | 17 263 |
| WARTBURG L. (tol.) . . . | 3 657 |
| WARTBURG de L. | 23 232 |
| WARTBURG de L. (to.) . . | 6 350 |
| WARTBURG Tourist | 8 021 |
| ZAPOROZSEC | 30 507 |

Sokféle tetősátort

volt alkalmunk látni itthon és külföldön az utóbbi időben. Kivételesen alapot nélkül tették bizosságot. Tulajdonképpen az alvás lehetőségén kívül egyéb funkcióra lehetőséget nem nyújtanak. Ezen próbált segíteni Varga Zsolt iparművész, amikor a hálólhelyen kívül egy előteret is épített a sátorhoz. A felépítmény pillanatok alatt szétnyitható, alapterülete 5500×1300, ebből a hálórész 4000×1300 milliméter. Ez a terület kényelmes fekhelyet nyújt négy felnőttnek. Az előtérben elhelyezhető egy kempingasztal négy székkal. Az összecsukott sátorban a habszivacs matracokon kívül elférnek még a párnák, a takarók, a székek és az asztal. A felépítmény tartozéka még egy spoiler is, amely rendkívül csökkenti a légellenállást. Tavaly hosszabb külföldi túrán használta a tetősátort a tulajdonosa a legnagyobb meglepéssel, csak az érdeklődők nyüzsgése okozott némi kényelmetlenséget.



A Polski FIAT 126-osok

gyárába szervez társasutazást 1980-ban a Cooptourist. A tervezett látogatás időpontja szeptember, jelentkezni az utazási irodákban lehet. A gyárlátogatáson kívül még számos nevezetesség megtekintése is szerepel a programban.

Egy idegesítő zajról

Iszonyatos zajjal megy az utcán egy autó. Nem kell szakértelem annak megállapításához, hogy a kipufogórendszerben hiba van. Sajnos, a jelenséggel manapság mind többször lehet találkozni, holott az ilyen járművek közlekedése tiltott.

Lehet-e állagot óvni?

Az igazsághoz tartozik annak leszögezése, hogy a kipufogócsövet és -dobot karbantartani nem lehet. Ez olyan szerkezeti rész, amely egy idő után tönkremegy, javíthatni nem érdemes, cserélni kell. Számos tanácsot találni a szakirodalomban arra, miként is hajtsuk végre a dob tisztítását. Valójában csak a gyakorlati szakember tudna érdemleges tanácsokat adni, hogy érdemes-e szétcszedni, majd ismét összehegeszteni azt.

Szabad-e rozsdásodnia?

Ami az éktelen hanghatást illeti, nem fontos, hogy a kipufogóhálózat el legyen korrodálva. Elég egy éles kő, amely a csövet vagy a dobot megsérti. De, ha nem is éri külső sérülés, a belső elhasználódás még ennél is veszélyesebb. A motor égésterméké köztudottan magas hőmérsékletű gáz, amely ráadásul vízpárát is tartalmaz. Nos, ez a nagy nyomású gáz valósággal robbanva keres magának utat, hogy mielőbb a szabadba érjen. Közben lerakja égéstermékének egy részét a kipufogószerkezet belső falára. Nemcsak a kocsilerakódás veszélyes a vasanyagra, hanem a dobban felgyülemelő — igaz, viszonylag elenyésző mennyiségű, de eltávozni nem képes — kondenzvíz. Két-három napos állás után irgalmatlanul kikezdi ez a dob belsejét, és korrodálás kezdődik.

Sok laikus teszi fel a kérdést: miért nem lehet lyukat

fúrni a dob aljára, hogy a felgyülemelő víz eltávozhasse? A válasz igen egyszerű: amennyiben a kipufogódobot megfúrnák, rögtön zajos lenne, elvesztené funkcionális jelentőségét. De a lyuk szélét kikezdené a nagy nyomású forró égéstermék, és csak kevés időbe tellene, hogy a párányi furatból ökölnyi nyílás keletkezzék.

A rögzítettség hiánya

Persze, azt is számításba kell venni, hogy a kipufogószerkezet állandó mozgásnak van kitéve. A cső vége szorosan illeszkedik a motor oldalán levő — szakmai nyelven kifejezve — flasziba. Ennek következtében átveszi a motor minden rezdülését. Az erőforrás rezonanciáját hátul a cső végén lehet kelően érezni. És itt jelentkezik egy gyakori probléma, mégpedig a kellő felerősítés hiánya.

Egy idő után a felfüggesztésül szolgáló gumikarikák — vagy más egyebek — elszakadnak, anélkül, hogy azt különösen éreznénk. Persze nem mindegyik, csak egy-kettő. Nos, a kellő rögzítettség hiánya könnyen vezet repedéshez, majd ezt követően töréshez.

Egy-két évtizeddel ezelőtt még közel sem volt olyan tökéletes a tömítettség, mint manapság. Számos alkalommal került be kipufogógáz a kocsiszekrény belsejébe, s mondani sem kell, hogy ez mennyire veszélyes volt.

Az ellenőrzés szükségessége

Az eddig elmondottakból is megállapítható, hogy a kipufogórendszer állandó ellenőrzése szükséges. Különösen vonatkozik ez a kétütemű motorok hangtompítóira. A túl dús keverék, és a nem kellő motorüzemelés miatt, idő előtt tetemes kocszmenynység rakódhat le. A ke-



resztmetszet leszűkülése végett csökken a motor határfoka, ami fogyasztásnövekedést és túlmelegedést okoz.

Szólni kell még egy téves felfogásról is: egyesek a kipufogódob lamelláit a jobb határfok érdekében kiszere-lik.

Ami a dolog lényege: igaz, hogy ezáltal a motor-kipufogógáz távozása lényegesen jobb lesz. De ne felejtjük el: a kipufogócső keresztmetszete és hajlítása, a dob mérete a benne levő lamellák elhelyezése és száma, alapos gyári tervezés szüleménye. Abban a pillanatban, mielőtt ettől eltérnünk, a motor határfokán ez rögtön érződik. A hangtompító tulajdonképpen a kipufogóvezetékbe épített fojtás, amely ellenállást jelent, és a motor

teljesítményének 3–10 százalékos csökkenését is okozza. Ezt a kocsit teljesítménybe belekalkulálják.

Már nem jellemző a hiány

Végezetül szólni kell a hibás alkatrészek cserélhetőségéről. Nem is olyan régen még komoly problémát jelentett a hibás szerkezetek kicserélése. Sok típushoz egyszerűen nem lehetett dobot kapni. Ma már lényegesen jobb a helyzet, hiszen az AFIT IV. számú Autójavító Vállalat sorozatban állít elő új alkatrészeket. És ami a dolog lényege: megfizethető áron. Tehát semmi indok sem szól amellett, hogy az autós kénytelen fülsiketítő hanggal közlekedni, és a járókelők idegeit borzolni. (I. k.)

Idegenvezető: TURI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

A 8-AS ÚTRÓL:

Sárvár I.

A 84-es számú úton hajtsunk be Vas megye második legnagyobb városába: Sárvárra. Igazi szállodája még nincs. Van ugyan egy egész évben nyitva tartó turistahotel, de annak férőhelyeit rendszerint már a következő évre is lefoglalják a Sárvárt kedvelő országjáró turisták. Marad tehát a fizetővendég-szolgálat, amivel tulajdonképpen nem is járunk rosszul, hiszen igazán otthonias környezetben, viszonylag olcsón tudunk szobákhoz jutni. A fizetővendég-szobák igénybevételének lehetőségéről a turistaszálló vezetője is készségesen útbaigazít. És valóban érdemes ebben a barátságos, kiegyensúlyozott életet sugárzó városban több napot is eltölteni, majd újra és újra visszatérni. Sárvárról ugyanakkor hangulatos ki-

A Nádasdy-vár torony alatti bejárata



(ALMÁSSY TIBOR felvételei)

Reprezentatív házasságkötő-terem a várban

rándulásokat is tehetünk a környékbeli nevezetességek megismerésére.

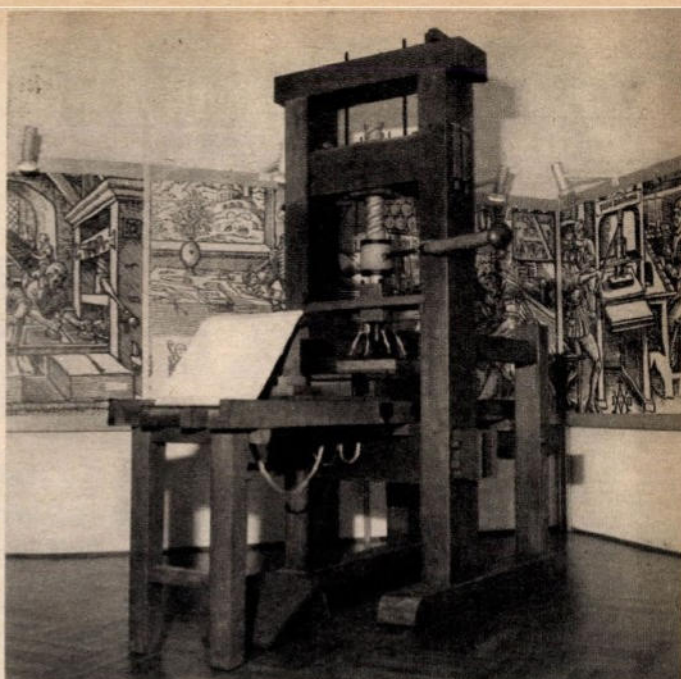
Sárvár a Rába folyó bal partján terül el. Itt találjuk a város történelmi magvát, nevezetességeit éppen úgy, mint új, korszerű városnegyedét, ipari, kereskedelmi és kulturális létesítményeit. A Rába völgyének legnépesebb, s iparával, közművelődési és egyéb intézményeivel legdinamikusabban fejlődő városa. Meghatározó szerepet tölt be a környező települések életében, fejlődésében.

Sárvár e helyen történő kialakulását (már a rómaiak idején is lakott terület volt) két folyó találkozásának: a Rábának és a Gyöngyös patakknak köszönheti. A Stájer-Alpokban eredő Gyöngyös patak (szabályozását megelőzően) mielőtt a Rábába ömlött volna, két ágra szakadva mocsaras, ingoványos szigeteket alkotott. Ez a terület természetes védelmet nyújt





A díszterem



A korabeli nyomdaipari prés rekonstrukciója



A torony alatti boltíves csarnok gótikus részletekkel, stílszerű bútorokkal

tott a település kialakításához, a kezdetleges földvár megépítésekor.

Honfoglaláskor e vidéket a Lél és a Vérbulcsú törzse, illetve a Ják nemzetség népesítette be. Nevét a honfoglaláskori földvárról kapta. A földvárat később gerendavárrá, majd pedig maradandó kővárrá építették át. Az Árpád-korban a dunántúli védőövezet egyik láncszemékként tartották számon, stratégiailag azonban sohasem volt számottevő: Sárvár hazánk azon kevés várai közé tartozik, amelyet mindvégig laktak. Lakóépületei viszonylag épségben maradtak ránk, bár eredeti beosztásukon az évszázadok folyamán végzett átépítések sokat módosítottak.

Védőövezetét is többször átépítették, erősítették, s így maradt ránk az ötszögű, ólasz rendszerben kialakított, bástyákkal erősített védelmi rendszer.

A XIII. századi vár egyes elemeinek felhasználásával a Kanizsai család a XIV. század végén és a XV. század elején alakította ki a vár késő gótikus stílusú reprezentatív — kétemeletes — magját, valamint a kaputorony alsó szintjét, a gótikus fülkékkel. Az általuk folytatott építkezéseknek köszönhető, hogy az addig elszórt épületek egy része egységes épületszárnyú (déli szárny) alakult ki. Külön említést érdemel, hogy Kanizsai János esztergomi érsek volt, s ő

szerezte meg IX. Bonifác pápától maga és utódai számára a „Magyarország primása” címet 1394-ben.

A vár belső udvarán elhelyezett tábla 1615-ből való. Latin nyelvű felírásából tudjuk meg, hogy a kezdetben fából készített várat Nádasdy Ferenc 1588-ban kezdte kőből megépíteni és 1615-ben örököse, Nádasdy Pál fejezte be. A hatalmas méretű építkezések a Nádasdyak nevéhez fűződnek. A palotaépület ötszögű zárt udvart vesz körül. Az ugyancsak ötszögű bástyás védőöv pedig a palotaépületek külső védelméül szolgált. A monumentális reneszánsz várkastély a XVI.—XVII. század folyamán alakult ki. A XVIII. században a várakat feltöltötték, ami a kastély késő reneszánsz jellegét, impozáns megjelenését nagymértékben lerontotta, mert megfosztotta a várak vizében visszatükröződő hatalmas bástyafalak megkettőzött képének elragadó látványától. Ennek ellenére a Nádasdy vár — a volt vizesárok felett átívelő, téglából épített sok lyukú hidjával — ma is megkapó.

A Nádasdyak házasság révén jutottak a Kanizsaiak roppant nagy birtokához, amikor is Nádasdy Tamás eljegyezte a 12 éves Kanizsai Orsolyát, majd 1535-ben feleségül vette. Nádasdy Tamás bécsi tartózkodása idején — 1532-ben — Sárvárt megtámadta a török. A több napos ostromot végül is visszaver-

ték, sőt, számottevő zsákmányt is ejtettek.

Nádasdy Tamás (1498—1562) révén a család országos hírnévre és jelentőségre tett szert. A humanista műveltségű főurat — sok egyéb tisztsége mellett — az ország nádorává választották. Korának rendkívül jó felkészültségű, széles látókörű politikus, hadvezére és a tudományokat pártfogoló humanistája volt. Az ő nevéhez fűződik, hogy Sárvárott a magyar művelődés egyik virágzó központja jött létre. A kor humanistái, a reformáció képviselői, művészek, tudósok találtak otthonra és támogatásra a sárvári kastélyban. Az 1530-as években Nádasdy Tamás iskolát építtetett, majd nyomdát létesített, amelyben 1539-ben jelent meg Sylvester János magyar —latin nyelvtana, a „Grammatica Hungarolatina”, majd 1541-ben pedig — Sylvester János fordításában — a Magyarországon nyomtatott első magyar nyelvű könyv, az „Új Testamentum”. Sylvester iskolájában tanított Dévai Bíró Mátyás, a reformáció egyik jelentős alakja, az első magyar helyesírási könyv szerzője.

E várkastély falai között talált pártfogásra és menedékre — haláláig — a török kori harcok hű krónikása és regőse, Tinódi Sebestyén is, aki lantpengetése közepette oktatta, lelkesítette és buzdította hallgatóit az igaz hazaszeretetre, hősiességre, a haza ellenségeinek gyűlöletére.



Franciaországban 20 millió gépjárművezetőt tartanak nyilván és évente egymillió új vezetői engedélyt állítanak ki a hatóságok.

Körülbelül 11000 autósiskola működik az országban. Az átlagos autósiskola 2-4 oktatójárművel dolgozó kisvállalkozás, de vannak korszerű oktatási központok is.

Gépjárművezető-ké

A kis autósiskolák képtelenek saját tanpályát fenntartani, a jelenlegi forgalom viszont – főként az oktatási folyamat kezdeti szakaszában – egyre nehezebbé teszi az oktatók helyzetét a közutakon.

Ilyen körülmények között egyesült 11 kis autósiskola a Párizs körülvevő agglomerációs övezetben, Fleury Merogis-ban. Közösén vásároltak 5 hektár földterületet és létrehoztak

rajta egy korszerű, közép méretű autósiskola-központot.

A képen látható, pneu-nak becézett (gumiköpenyt jelent) épület magába foglalja az iskola vezetőinek dolgozószobáit, az adminisztratív és ügyfélfogadó helyiségeket, az elméleti előadótermet, a 12 tanpados szimulátort befogadó termet, 12 darab 2 ágyas hálószobát, presszót, éttermet, gyermekmegőrzőt, és a körgyűrű alakú épület közrefog egy kis, kör

alakú udvart, amely a gyermekmegőrző játszóterének van kialakítva.

Az előadóteremben filmvetítő berendezés és Thomson gyártmányú kazettás képmagnók vannak felszerelve. A terem mérete is követi a kis tanulócsoportok (max. 24 tanuló) képzési elvet.

A másik figyelmet érdemlő építmény az irányítótorony. Füstszínűre fonsorozott csupa ablak oldalfalain keresztül a

tanpálya bármely pontján gyakorló tanulóvezetők szemmel tarthatók. Egyszerre 3-4 oktató dolgozhat az irányítótoronyban kényelmesen.

A motorkerékpár-vezetés oktatására 400 cm³-es Honda (négyhengeres és hatsebes) motorkerékpárokat használnak, mintegy 20 darabot. A tanulóvezetők zöld, az oktatók piros színű bőrruhát és csizmát viselnek a foglalkozások alatt.

A személyautók Renault R14





Francia módra

típusúak, de a jövőben részben át kívánnak térni az R5 típusra.

Az autóbusszvezető-képzést egy közepes méretű távolsági autóbusszal, a tehergépkocsi-vezető-jelöltek igényeit pedig nagyméretű nyergesvontatóval elégítik ki.

Az oktatógépkocsik egy részének az oldalajtóin nagyméretű számok láthatók. Ezeknek a járműveknek a tetejére mágneses rögzítőlapokkal három

darab forgó villogólámpát erősítenek.

A piros lámpa akkor villog, amikor a tanulóvezető a lábféket üzemelteti, a sárga színű a tengelykapcsoló pedál használatakor, a kék színű lámpa pedig a sebességváltó állását jelzi a következőképpen: első és harmadik fokozatban nem villog, második, negyedik és hátrameneti fokozatban villog.

Erre azért van szükség, mert

a gépkocsiba szerelt URH-rádiók csak egyirányú (az oktató felől a tanuló felé) kapcsolatot biztosítanak.

A képzési koncepció is érdekes. Tanfolyamaik nem bizonyos óraszámúak, bizonyos óradíjak ellenében (ahogy világszerte szokás az autósiskolákban), hanem „a vezetői engedély megszerzéséig” tartó oktatási folyamatot jelentenek, általában díj fejében!

A jelölt befizeti a neki javasolt tanfolyam árát és ezért az iskola vállalja, hogy megtanítja vezetni! Addig tanítja, amíg az sikeres vizsgát nem tesz. Amennyiben a tanfolyam végeztével sikertelen vizsgakíséreltet tesz, az iskola költségén egy fél napot újból gyakorolhat és újabb vizsgát tehet – mindaddig, amíg meg nem felel.

Az elméleti oktatás 24 fős csoportokban történik igen gazdag audiovizuális segédlettel.

A személygépkocsi-vezetői tanfolyam a tanpadban kezdődik. Ott 12 hallgató gyakorolja a jármű kezelőberendezéseinek működtetését egyszerre, négy óra terjedelemben.

A tanpadot követően egy oktató beül 3 tanulóvezetővel az oktatógépkocsiba és magyarózat kíséretében vezet 15

percet. Ezt követően az oktató felügyelete mellett mind a három tanuló vezet 15–15 percet a tanpályán.

A járművel így megismerkedett tanulók kapnak egy-egy oktatógépkocsit – a három lámpával felszereltek – és a továbbiakban egyedül gyakorolnak óránkénti szünetekkel 4 óra hosszat. Az oktatójuk ebben a fázisban az irányítótoronyból kíséri figyelemmel tevékenységüket. Kezében egy kb. 15×8 cm alapterületű dobozt tart, amelybe mikrofon és 9 darab nyomógomb van építve. A 4 darab bal oldali nyomógomb bármelyikének lenyomása egy-egy gépkocsival teremt rádiókapcsolatot, a középen levő egy gomb lenyomása esetén mindegyik gépkocsiban gyakorló tanuló hallja az oktató utasítását, a doboz jobb oldalán levő 4 gombbal egy-egy gépkocsit meg lehet állítani. (Kikapcsol a gyújtás és ezt követően egy elektropneumatikus szerkezet lefékezi a járművet.) Négy tanuló egyidejű oktatására van lehetőség, de csak hárommal foglalkozik egyszerre az oktató. S a tanpálya-érettséget követően irány a forgalom! Természetesen még – oktatóval.

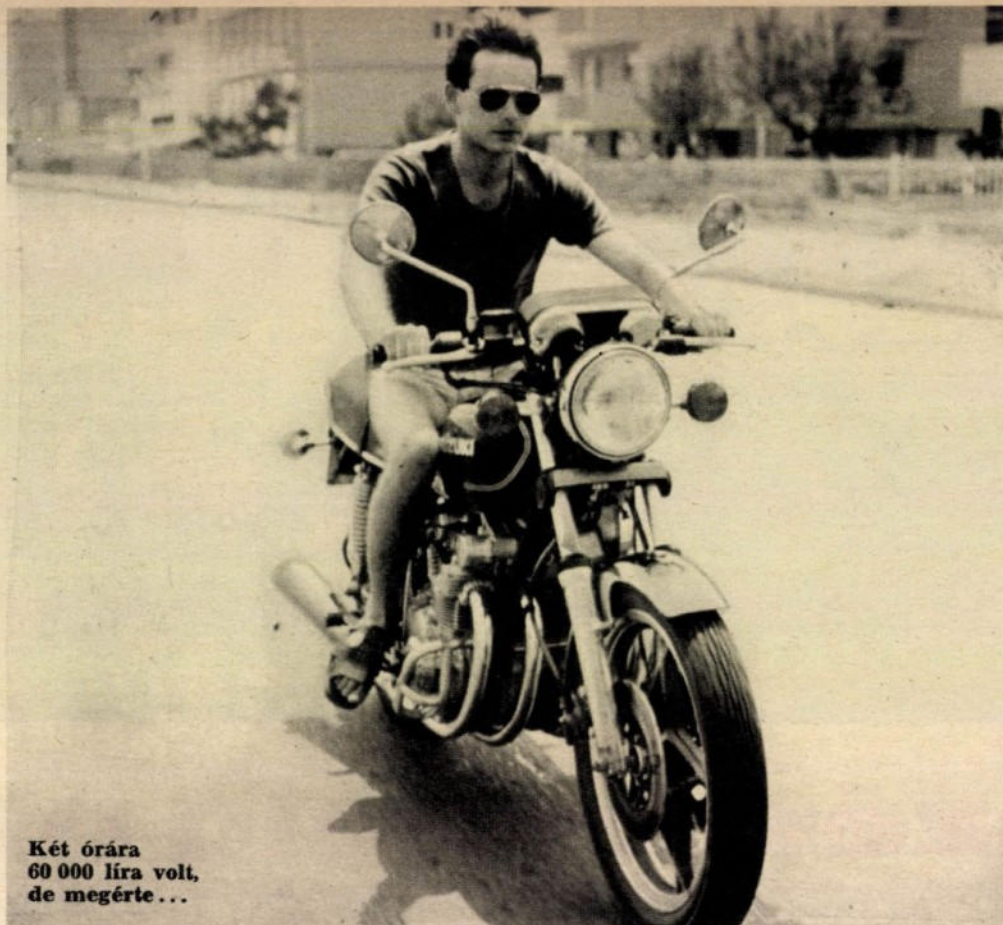
SENPÉTERY ISTVÁN



Két gépkocsival hantan indultunk útnak 1979 júniusában. Célunk az olasz és a francia Riviéra, valamint a nagy déli kikötőváros, Marseille felkeresése volt. Járműveink, egy 127-es Fiat és egy 1200-as Lada, hétévesek voltak, s több mint százezer kilométert futottak már.

Előre megtervezett útvonalon, Ausztrián át érkezünk az olasz határra, Tarvisióba. Az itteni olasz autókлуб irodájában kedvezményes benzinjegyet váltottunk, a tankolás sosem jelentett gondot, szokatlanul sűrűn sorakoztak a különféle cégek töltőállomásai. Velencébe a tenger felől, kompjárattal érkezünk meg, elhaladva a csodálatos Szent Márk tér előtt, majd a kocsikat a Piazzale Rómán, egy hatalmas parkolóházban hagyjuk és gyalog jártuk be a várost. A Ponte della Libertán, a Velencét Mestrével összekötő, négy kilométer hosszú, nyolcsávos hídon hagyjuk el a várost. A 16-os úton a Pó deltavidékén keresztül, Ravennát érintve érkezünk meg Reginibe, az adriai partvidék leghíresebb üdülőhelyére. Olcsó kempinget találtunk, s mivel még előszezoni volt, a rendkívül kellemes idő ellenére sehol nem volt zsúfoltság. Az átlátszóan kék tenger huszonhárom fokos volt, vitorlások nyüzsögtek a vizen, amerre csak néztünk színes szállodák százai, egzotikus pálmák tarkállottak. Riccionában motorkerékpár-kölcsönzőt találtunk; régi vágyunk volt kipróbálni egy japán négyhengerest, a bérleti díjakat tanulmányozva, két órára kivettünk egy Suzuki 550 GS-t és egy Honda 350 Fourn-t. A Suzuki vadonatúj gép volt, öntött könnyűfém kerekekkel, dupla tárcsafékkal, az indítógomb érintésére már dohogott is a négyhengeres DOHC motor, a műszerfalón digitális jelző mutatta a sebességfokozatokat, amiből hat volt, a km-óra kétszázhuszíg, fordulatszámmérője tizenkétezerig ment. Először csak a városban próbálgattuk, aztán a San Marinó-i sztrádon, elképesztően gyorsult, mintegy száznyolcvanig ment fel a mutató, lenyűgöző volt fölényes ereje, stabilitása, sajnos a kölcsönzési idő hamar letelt. Mintegy hatvan ezer lírát fizettünk szórakozásunkért. Nagy élmény volt.

Innen, az Appennineket megmászva Firenzébe indultunk. Este papírpénzzel, ezer és ötezerlírassal működő



**Két órára
60 000 líra volt,
de megérte...**

EGY UTAZ

automata benzinkútnál tankoltunk. Érdekesség: a nagyon új papírpénzt nem fogadta el, előbb össze kellett gyűrní. A forgalom a városban szédítő, nehéz volt parkolóhelyet találni. A központtól mintegy öt kilométerre, a gyönyörű Fiesole kempingben töltöttük az éjszakát. Becsavarogtunk a festők városát, a Ponte Vecchiót és környékét, majd este továbbindultunk a nyugati partira, Viareggiónt át Rapallóba. A sötétben

könnyű összetéveszteni

a sztrádát jelző zöld, és az autótutató jelző kék táblákat, egyszersen a sztrádon találtuk magunkat, de megérte, nem kellett a fásasztó parti úton kanyarogni. Genova előtt legalább tíz, többkilométeres kivilágított alagúton robogtunk át, a szembejövő sávoknak külön alagút volt fúrva, ijesztően visszhangzott

a nehéz kamionok dübörgése. Csodálatos volt a kora reggeli napfény, mikor magasan a tengerparti úton Savona felé hajtottunk, jobbra fehér sziklák, balra lenn a Ligur tenger kék vize csillogott.

Ahogy Franciaországhoz közeledtünk, egyre szebb lett a vidék. Minden újabb öbölben festői mediterrán üdülőhelyekre bukkantunk, a dús pálmák között piros tetők rózsaszín, fehér, barna, kék házak, kitárt zöld zsáruk tűntek elő. Enyhe szellő tette kellemessé a huszonnyolc fokos meleget. Mentonnál, a hegyek és a tenger találkozásánál fekvő gyönyörű városnál léptünk be Franciaországba, rögtön leparkoltunk a strandnál, az átlátszóan tiszta, valószerűtlenül kék tenger huszonöt fokos vize igencsak marasztaló volt. Ezután Monte-Carlo következett, kis tábla tudatta, hogy a Monacói Hercegség területére léptünk, a híres kaszinó

előtt elhaladva a kikötőhöz mentünk. A város panorámája a meredek hegyoldalba épült felhőkarcolókkal, a vitorlás-kikötővel, egyedülálló.

Háromsávos, palmasorral és luxus szállodákkal szegélyezett bulváron érkezünk Nizzába. Nem tudom, mennyi itt a megengedett sebesség, de

a kocsik nyolcvannal — kilencvennel

robogtak át a városon. Villanásnyira láttuk egy Porsche turbó és egy ezres BMW motorkerékpár versenyét, legalább százötvennel mentek. A fényűző Cannes-ban nem találtunk kempinget, Fréjusban „vadaskodtunk”, végül St. Tropez előtt a Camping des Mures-ben ütöttünk tábor, a sátrak közt egy ott-honi 403-as Moszkvicsra bukkantunk, egyébként egész úton talán öt magyarral találkozottunk.

Ezen a festői szépségű für-



Öt magyar és két japán Riccioneban

VÁS EMLÉKEI

A francia Riviérán...



dőhelyen hosszabb időt töltöttünk, a városban, a filmekből ismert kikötői sétányon mindig volt látnivaló, közelről csodálhattunk meg egy Lamborghini Countach-t, a hathengeres super Hondát, az 1300-as Kawasakit, vagy egy Harley-Davidson Electra Glide-ot, Sőt, egy magyar rendszámú MZ-t is felfedeztünk. Igen nagy volt a motoros élet. A strandon néger árusok koralláncokat, kígyóbőr emléktárgyakat, afrikai inkeket kínáltak.

Marseille felé a híres Paul Ricard autós versenypálya mellett haladtunk el. Útközben meglátogattuk az idegenlégio múzeumát is.

Az 52-es autópályán érkezünk a nyüzsgő, eleven városba. A kikötőből kirándulókkal zsúfolt hajók indultak If várához, mely két kilométerre fekszik az öbölben. Különlegesen erős, hegyi busz-

szal mentünk fel a város fölé magasodó bazilikához, amelynek teraszáról páratlan kilátás nyílt az öbölre, a városra. Egy alkalommal esti városnézésre indultunk, ismerősöm dízel Golfján, az arab negyedet is megnéztük, majd befutottunk egy fényes

tengeralatti alagútba,

mely a kikötő alatt vezetett át, másik oldalán bukkanunk ismét a felszínre. Az utcákon jó néhány Ladát látunk ottani rendszámmal.

Végül St. Tropez, Genova—Parma—Padova—Udine, Klagenfurt—Graz érintésével érkezünk haza. Húsz nap alatt 4200 kilométert tettünk meg. A fogyasztás a vártnál is jobban alakult, a Fiatnál 6,1, a Ladánál 7,2 liter volt a száz km-re számított átlagfogyasztás, teljes terheléssel, 98-as benzintől.

TÜRÖK LÁSZLÓ

Autók és árak

Részlet a Merkur használtautó-telepein február első felében értékesített gépkocsik áraiból:

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

| TÍPUS | Je | Evlárát | Ára ezer forintban |
|-------|----|---------|--------------------|
|-------|----|---------|--------------------|

BUDAPEST (Röppentyű u. 73.)

| | | | |
|----------------|----|------|-----|
| Dacia 1300 | BM | 1979 | 96 |
| Lada 1200 | SA | 1976 | 47 |
| Lada 1200 | BM | 1979 | 95 |
| Lada 1300 | SM | 1977 | 90 |
| Lada 1500 | BM | 1978 | 96 |
| Lada 1500 | BM | 1979 | 119 |
| Lada 1600 | BM | 1978 | 124 |
| Moszkvics 2140 | BM | 1978 | 79 |
| Moszkvics 2137 | BA | 1978 | 61 |
| P. Fiat 126 | SM | 1978 | 54 |
| P. Fiat 1500 | SA | 1974 | 31 |
| P. Fiat 1500 | SA | 1977 | 51 |
| Skoda 105 S | SM | 1978 | 81 |
| Skoda 105 S | SM | 1979 | 86 |
| Skoda 120 L | BM | 1979 | 89 |
| Trabant 601 S | BM | 1979 | 56 |

BÉKÉSCSABA (Szarvasi út)

| | | | |
|--------------|----|------|-----|
| Lada 1200 | SA | 1976 | 38 |
| Lada 1200 | SM | 1977 | 79 |
| Lada 1200 | BM | 1979 | 98 |
| Lada 1200 K | SA | 1975 | 35 |
| Lada 1200 K | SA | 1976 | 49 |
| Lada 1500 | BM | 1977 | 100 |
| P. Fiat 1500 | SM | 1972 | 36 |
| P. Fiat 1500 | SA | 1976 | 38 |
| Trabant 601 | BM | 1978 | 51 |

DEBRECEN (Monostorpályi út.)

| | | | |
|--------------|----|------|----|
| P. Fiat 1500 | BM | 1974 | 37 |
| P. Fiat 1500 | SA | 1977 | 50 |
| P. Fiat 1500 | SA | 1978 | 62 |
| Skoda S 100 | SA | 1977 | 21 |
| Skoda 105 S | SA | 1977 | 41 |
| Skoda 105 S | SA | 1977 | 41 |
| Skoda 105 S | SM | 1979 | 72 |
| Volga M-24 | BA | 1974 | 22 |
| Volga M-24 | BA | 1976 | 49 |

GYŐR (Rét u. 27.)

| | | | |
|----------------|----|------|-----|
| Lada 1200 | BA | 1977 | 53 |
| Lada 1200 | SA | 1978 | 65 |
| Lada 1500 | BM | 1975 | 74 |
| Lada 1500 | SM | 1978 | 106 |
| Moszkvics 2140 | BM | 1978 | 67 |
| P. Fiat 1500 | SA | 1977 | 40 |
| Skoda S 100 | SM | 1976 | 44 |
| Skoda S 100 | SM | 1976 | 52 |
| Skoda 105 S | SA | 1977 | 42 |
| Skoda 105 S | SA | 1977 | 48 |
| Skoda 105 S | SA | 1978 | 53 |
| Skoda 105 S | SA | 1978 | 57 |
| Skoda 105 S | SM | 1979 | 86 |

KECSKEMÉT (Szolnoki hegy 7.)

| | | | |
|-------------|----|------|-----|
| Lada 1200 | SA | 1973 | 34 |
| Lada 1200 | BM | 1978 | 90 |
| Lada 1200 K | BM | 1978 | 101 |

| | | | |
|--------------|----|------|-----|
| Lada 1300 | BM | 1977 | 76 |
| Lada 1500 | SM | 1977 | 92 |
| Lada 1500 | BM | 1979 | 125 |
| Lada 1600 | BM | 1978 | 123 |
| P. Fiat 1500 | SA | 1974 | 32 |
| P. Fiat 1500 | SA | 1975 | 38 |
| P. Fiat 1500 | SA | 1976 | 46 |
| Skoda 105 S | BM | 1978 | 81 |

MISKOLC (Lórántffy Zs. u. 49.)

| | | | |
|-----------------|----|------|----|
| Trabant 601 | SM | 1974 | 36 |
| Trabant 601 | SM | 1973 | 25 |
| Wartburg 353 dL | BM | 1971 | 17 |
| Wartburg 353 L | SM | 1976 | 57 |
| Wartburg 353 L | SM | 1977 | 65 |

PÉCS (Fürost S. u. 6.)

| | | | |
|---------------|----|------|----|
| Lada 1200 | SM | 1972 | 46 |
| Lada 1200 K | SA | 1974 | 35 |
| P. Fiat 126 | BM | 1978 | 62 |
| P. Fiat 1500 | SA | 1973 | 34 |
| P. Fiat 1500 | SA | 1975 | 46 |
| P. Fiat 1500 | SA | 1977 | 59 |
| Trabant 601 K | SM | 1977 | 46 |
| Trabant 601 S | SM | 1978 | 53 |

SZEGED (Vásárhelyi P. u. 4.)

| | | | |
|--------------|----|------|----|
| Dacia 1300 | SM | 1978 | 93 |
| Lada 1200 | SM | 1975 | 57 |
| Lada 1200 | SM | 1978 | 94 |
| Lada 1300 | SM | 1978 | 99 |
| Lada 1500 | SM | 1977 | 99 |
| P. Fiat 126 | BM | 1979 | 69 |
| P. Fiat 1500 | SA | 1974 | 20 |
| P. Fiat 1500 | SA | 1975 | 34 |
| P. Fiat 1500 | BM | 1978 | 95 |
| Skoda 105 S | SM | 1979 | 73 |
| Volga M-24 | BA | 1975 | 42 |
| Volga M-24 | BA | 1978 | 98 |

SZÉKESFEHÉRVÁR (Csikvári u. 14.)

| | | | |
|-----------------|----|------|-----|
| Lada 1500 | SM | 1978 | 120 |
| Lada 1600 | SM | 1979 | 142 |
| Moszkvics 412 | SA | 1974 | 7 |
| Opel Rekord D | BM | 1979 | 442 |
| P. Fiat 126 | SM | 1977 | 46 |
| P. Fiat 1500 | SA | 1975 | 36 |
| Trabant 601 S | SM | 1977 | 34 |
| Volga M-24 | SA | 1975 | 32 |
| Wartburg 353 dL | SM | 1979 | 88 |
| Wartburg 353 dL | SM | 1978 | 88 |
| Zaporozsec 968 | BM | 1971 | 15 |

SZOMBATHELY (Zanati u. 2.)

| | | | |
|----------------|----|------|----|
| Lada 1200 | SA | 1977 | 50 |
| Lada 1200 | SA | 1978 | 49 |
| Lada 1200 | SA | 1978 | 49 |
| P. Fiat 126 | SM | 1977 | 46 |
| P. Fiat 1500 | SA | 1975 | 34 |
| Skoda 105 S | SM | 1977 | 62 |
| Skoda 105 S | SM | 1979 | 80 |
| Zaporozsec 968 | SM | 1973 | 13 |

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

A SZABADPIACOKRÓL

BUDAPEST. A szeles, de naps időben valamelyest növekedett a kínálat, de az érdeklődés semmivel sem volt élénkebb, mint február elején általában szokásos. Jellemző árak: Lada 1200 (UD-UT) 60-70 ezer fo-

rint, Lada 1200 (UX-ZD) 75-80, Lada 1200 K (UN) 83, Lada 1500 (ZB-ZM) 100-110, Moszkvics 412 (IP) 28, Skoda S-100 (UC-ZA) 35-60, P. Fiat 126 (ZE) 65, Trabant 601 (IS-ZA) 38-54, Wartburg 353 (UO-ZK) 70-90 ezer forint.

BÉKÉSCSABA. Helyi tudósítónk legutóbb összesen 10 autót számolt meg az eladótéren, s véleményünk szerint ezekben a hetekben érdeme- sebb átmenni Szege- dre, ott jóval nagyobb a kínálat. A csabai árak a következők voltak: Lada 1200 (IH) 50 ezer forint, Lada 1200 (IT) 80, Lada 1500 (ZI) 90, Trabant 601 (CS) 22 ezer forint.

GYŐR. A téli szűkebb kínálat ellenére itt a reggeli órákban heves alkudozások kezdődtek és elég gyorsan elkelt majd egy tucat kocsi. Kínálati árak: Lada 1200 (UT) 92 ezer forint, Lada 1200 (UH-UD) 62-72, Lada 1200 K (UM) 87, Moszkvics 412 (IK) 45, Wartburg 353 (ZK-ZT) 94-96, Wartburg 353 (CZ) 40, Fiat 126 (ZD) 65, Trabant 601 (IS) 41, Trabant 601 (ZA) 62 ezer forint.

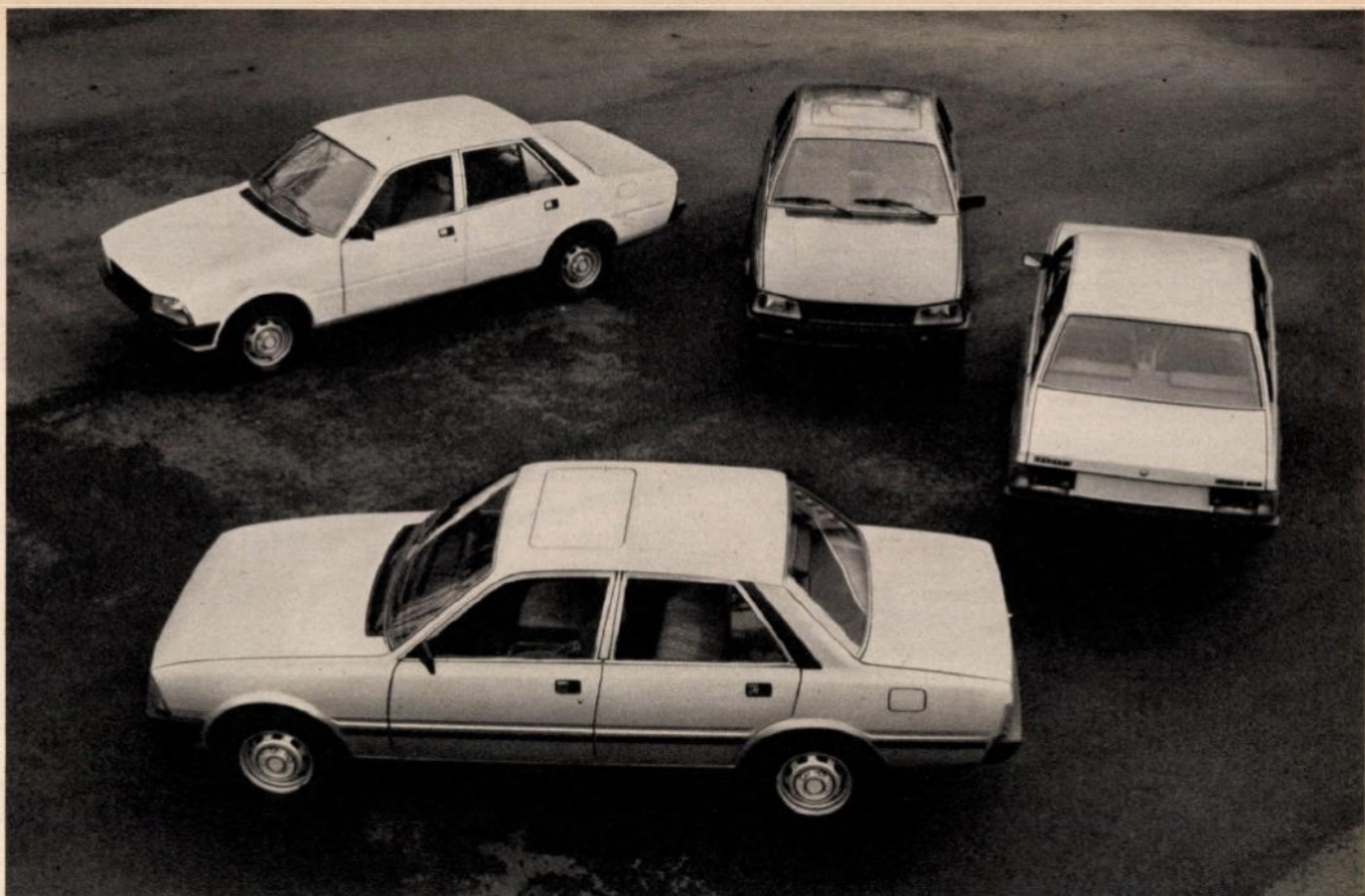
MISKOLC. Az utóbbi időben ez a piac is visszaesett, de nem tartozik a leggyengébbek közé. Kora délelőtt két üzletkötést figyeltünk meg: elkelt egy Lada 1300 (ZM) 83 ezer forintért és egy P. Fiat (ZV) 70 ezerért. Az árak valamivel olcsóbbak a fővárosinál, igaz, hogy a kocsik minősége nem éri el a budapestit. Az eladók között beszélgetve kiderült, hogy a legjobban karbantartott kocsikat felhozzák Pestre, abban a reményben, hogy itt néhány ezer forinttal drágábban tudják eladni.

SZEGED. Talán száz kocsit sem árulnak, volt olyan óra, amikor 38-40 kocsi maradt a piacon. Jellemző árak: Lada 1200 (ZA-ZY) 75-82 ezer forint, Lada 1500 (ZL-ZY) 95-110, Wartburg 353 (IS) 40-45, Trabant 601 K (CS) 25-30 ezer forint.

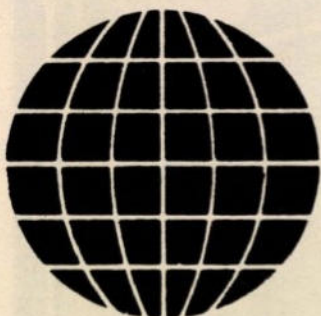
SZÉKESFEHÉRVÁR. Győr érdeklődés, szegényes kínálat: Lada 1200 K (UM) 80 ezer forint, Trabant 601 (CP) 18, Trabant 601 (UN-ZF) 54-62 ezer forint. Mintha a pesti Trabantokat mostanában idehordanák eladni. Az eladók egynémelyikét a fővárosban már többször láttuk.

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

| Február 24. | Március 2. |
|---------------|------------------|
| Csongrád | Balassagyarmat |
| Csorna | Cegléd |
| Debrecen | Debrecen |
| Eger | Gyöngyös |
| Hatvan | Győr |
| Kecskemét | Gyula |
| Kisújszállás | Jászberény |
| Komárom | Kaposvár |
| Miskolc | Kiskunfélegyháza |
| Nagyatád | Kiskunhalas |
| Nyíregyháza | Miskolc |
| Siklós | Nyíregyháza |
| Szarvas | Oroszlány |
| Szeged | Pécs |
| Zalaszentgrót | Szeged |
| Február 26. | Szentes |
| kedd | Székesfehérvár |
| Kiskunlacháza | Tiszakécske |
| | Törökszentmiklós |

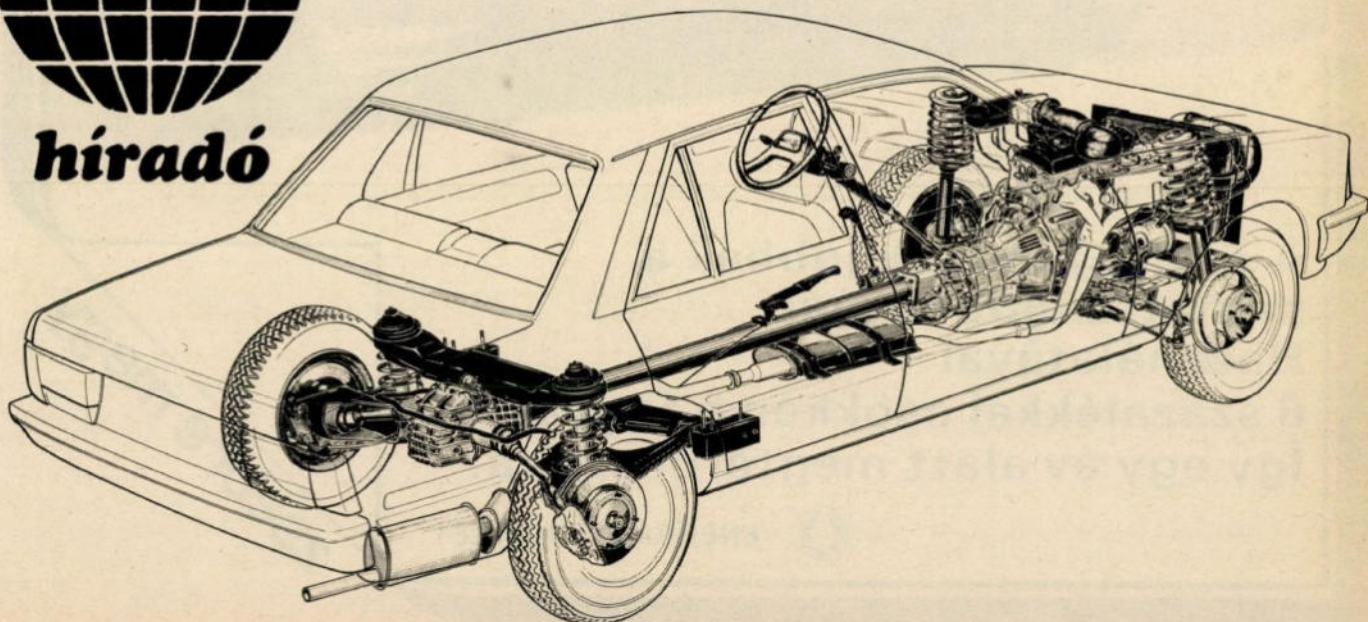


Képes

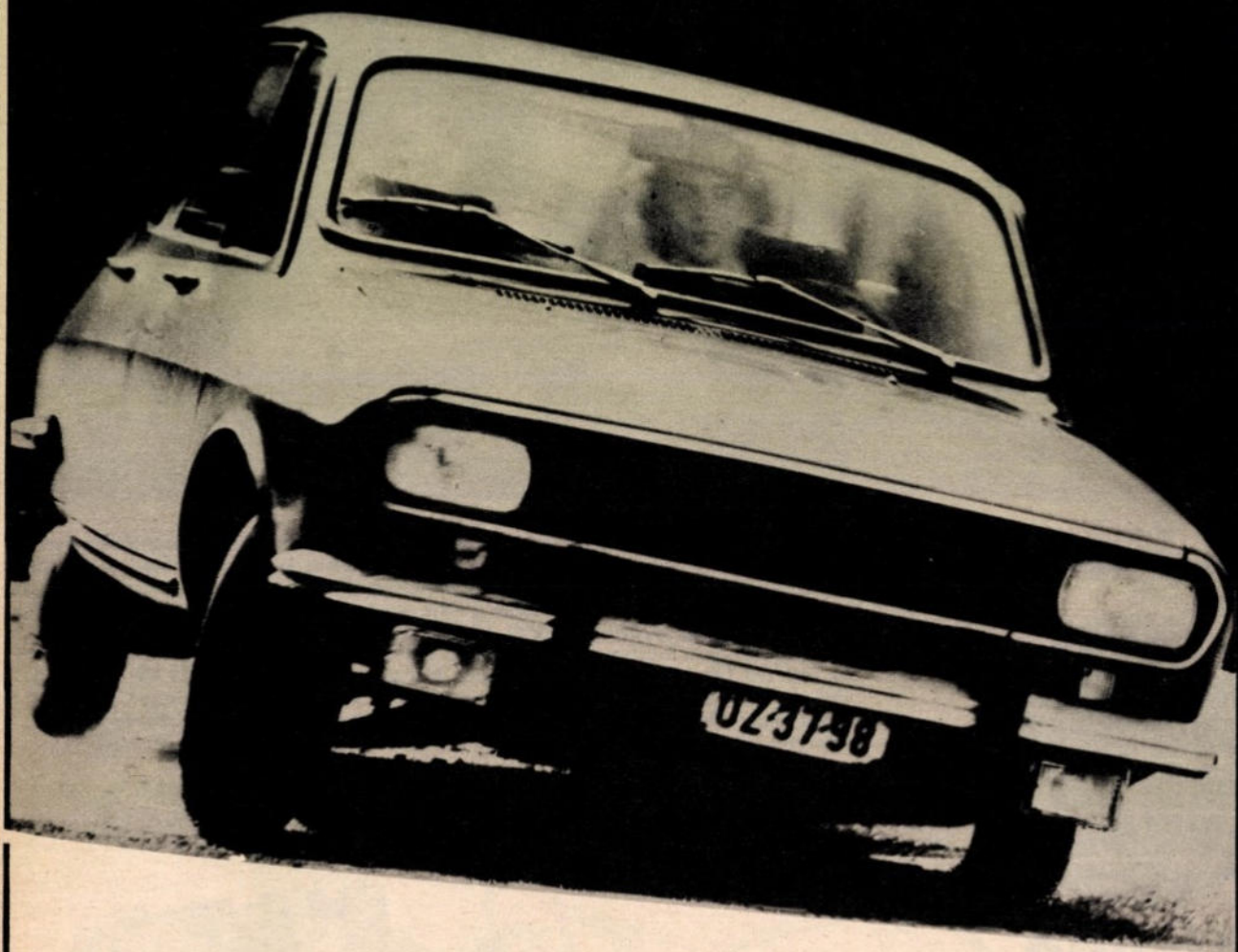


híradó

A francia Peugeot 505-ös típus, amely „Az év autója” zsűrizés legutóbbi listáján a címet elnyerő Lancia Delta, illetve a második helyre került Opel Kadett mögött 199 szavazati ponttal a harmadik lett, úgynevezett klasszikus építésű konstrukció. Négyhengeres, soros, vízhűtéses motorja a rajz szerint kerül a kocsí orrába és ötfokozatú, mechanikus vagy kívánság szerint ZF automatikus váltómű, illetve hagyományos kardántengely útján hajtja meg a két hátsó kereket. Az alaptípus motorja 1971 cm³-es, 69 kW (96 LE) teljesítményű porlasztós kivitel, de 1995 cm³-es (79 kW, 110 LE) benzinbefecskendezős, valamint 2304 cm³-es (50,5 kW, 70 LE) dízelüzemű motorral egyaránt piacra hozzák az 505-ös modelleket, amelyek formája hűen követi a gyár több más mai, sikeres autójának jellegzetes stílusát



KÁR A BENZINÉRT...



A radiálguminak jobb a
menettulajdonságai.
Használatával
6 százalékkal csökken a fogyasztás.
Így egy év alatt megtérül az ára.



ENERGIAFELÜGYELET

zsebre megy

EGY ÚJ WARTBURGRÓL ÁLMODTAM

Kedves AM!

Hosszú hallgatás után ismét jelentkezem. Mellékelek néhány sort, amely finoman csomagolva irányt mutat egy újabb és modernebb „Wartburg L3” típus kifejlesztésére.

Sok autós barátommal beszéltem már ezekről az elképzelésekről, nekik tetszetek, s talán Wartburgék is merítenek belőlük valamit további terveikhez. Ha még emlékeznek rá, hosszú, hosszú éveken át wartburgos voltam, majd más kocsikkal jártam és azokon is végeztem olyan műszaki módosításokat, amelyekről ugyancsak hírt adtak a lapban. Most azért is szeretnék visszatérni a Wartburghoz, mert közben nyugdíjas lettem, s úgy gondolom, hogy a háromhengeres kétütemű jobban alkalmazkodik pénztárcámhoz...

Üdvözlettel:
Szalay László

RÉGI ISMERŐSÜNK e levél küldője, Szalay László okleveles gépészmérnök, neves konstruktor, műszaki-gazdasági tanácsadó. Megörültünk mostani írásának, hiszen annyi más olvasónk is gyakran fejt ki egyéni véleményét, tapasztalatokon alapuló fejlesztési gondolatait a népszerű kocsiról. A Wartburg esetleges módosításairól sokszor hallunk különböző híreket, sőt néha képeket is kapunk, amelyek mindig megmozgatják a fantáziát.

Nos, régi ismerősünk, barátunk, ezzel kapcsolatos gondolatait – álmodozását – vagyis alábbi sorait nem csupán szabványos illusztrációkkal, hanem egy-két olyan nem hivatalos, nem a gyárból érkezett fotóval is tarkítjuk, amelyek korábban már megjelentek lapunkban.

Vidéki utamról későn érkeztem haza, s mivel nagyon fáradt voltam, vacsora nélkül feküdtem le, s pillanatok alatt mély álomba merültem.

Senkivel nem viaskodtam, rózsaszínen láttam a világot, érthető, ha szépeket álmódtam.

Aniire visszaemlékszem, az egy csodálatos új Wartburg volt. Ott állt a vásár előtti parkolóban, és többen nézegettük.

Egyszer csak rám mutatott ujjával a mellette álló személy, megkérdezve tőlem, hogy volna-e kedvem kipróbálni.

Meglepődtem, s arra gondoltam, tényleg álmodom, mert nálunk nem szokás

az érdeklődőknek próbaútra felkínálni a kocsit.

Mi befizetjük a meghatározott százalékot, várunk egy-két évet, aztán boldogan kimegyünk a csepeli telepre és ott szomorúan rámutatunk egy egészen más színű kocsira, mint amire vágytunk és vártunk. Mert az áhított szín éppen nincs és a kormánykerékhez is már csak akkor ülhetünk, miután már felszerelték a rendszám táblát, s ha zsebünkben van a forgalmi engedély.

Ha kopog a motor, zörög a kocsi, vagy húz a kormány, akkor elviharozunk a szervizbe, ahol sok várakozás és borral való után készségesen megmagyarázzák, hogy ez így jó, mert a kopogás és zör-



gés miatt vezetés közben nem alszunk el, különben is a birkózás a kormánykerékkel izmainkat erősíti.

Ezeken meditálva pattantam be a kocsiba és máris indítóztam. Vártam, hogy felvijjogjon a Wartburg ventilátorának jellegzetes, sívító hangja. Másodszer is indítottam, de recsegett a fogaskerék, mert mint utólag rájöttem, szép zajtalanul járt már a motor. Bocsánatkérő pillantásomat jövőre felkínálom sejtelmes mosollyal viszonzta, s intett, hogy indulhatunk.

A tengelykapcsoló lágyan működött, a motor zajtalanul duruzsolt, a kocsi szépen, simán indult, meglepően jól gyorsult.

Egy rövid próbaút, és éreztem, hogy Wartburgék valami lényeges változtatást hajtottak végre. A kocsi meglepően gyors volt, éles fordulóban sem billent, a motort alig lehetett hallani, stb... stb...

Rövid kipróbálás után mohón nyitottam ki a gépháztetőt, ahol az alábbiakat találtam:

1. Elhagyták a hengerfejen csapágyazott ventilátortengelyt, mely a szélke rékkel és két golyóscsapágyával közel 7000/perc fordulaton az, eddigi sívítást és vijjogást okozta.

A vízszivattyú a régi megoldás szerint oldalt volt, a hűtőt kissé megnövelték és mögötte helyezték el a villanymotoros ventilátort, melyet a hűtő aljába épített hőkapcsoló csak szükség szerint kapcsol be úgy, mint nagyon sok más nálunk is futó kocsinál.

2. A szívócsövön egy ikerporlasztó volt egy úszóházzal és két torokkal.

3. Két röpsúlyos előgyújtás-szabályozó segítette a könnyű indítást és a nyugodt üresjáratc. azzal, hogy 12°-tól 30°-ig a fordulatszám szerint változtatata az előgyújtást.

4. A motor beépítése vízszintes volt, így a szívócső – amely hidegindításnál a lecsapódások miatt a hűtő melletti gyertyát sokszor tette zártatossá – sem lejtett itt hátrafelé. Valószínűleg mélyebbre is került, mert a meghajtó féltengelyek csuklói alig zártak be szöveget, ugyanis a féltengelyek szintén közel vízszintesek voltak.

5. Hiányzott az alváz. Örömmel állapítottam meg, hogy végre áttértek az önhordó karosszériára, amely közel 100-150 kilogrammal csökkentette a kocsi súlyát. Így nemcsak az ikergázosító és a gyújtásszabályozó automatika okozta a javuló gyorsulást, hanem a jelentős



súlycsökkentés is hozzájárult ehhez az előnyös tulajdonsághoz.

6. Az utastéren belül találtam a tengelykapcsoló és féktaposó tengelyét, mely eddig a kocsi alatt a sárban, piszokban volt, s a legkisebb esőnél is lehetőséget adott a víznek, hogy a szőnyeg alá jusson, hogy ott a rozsrásodás melegágyát megteremtse. Ennek a változásnak is nagyon örültem, mert eddig minden esős út, vagy alsómosás után a szőnyeg alatt levő filcet napokig kellett szárítani.

7. A sárban, piszokban levő tengelykapcsolót működtető huzal is eltűnt a kocsialól, helyette a modernebb, hidraulikus munkahengerek emelték ki a kuplungot. Ezért indult hát oly simán, lágyan a kipróbált kocsi, mert a gumiba ágyazott, himbálódzó motor nem rángatta a még feszülő kuplungkábelt.

8. A kedvezőbb stabilitás titkára is rájöttem. Részben a motort helyezték mélyebbre, hogy a féltengelyek vízszintesek legyenek és a csuklók ne „dolgozzanak” állandóan, továbbá nemcsak hátul, de elől is alkalmaztak egy stabilizátorrudat.

9. Végül megállapítottam, hogy lényegesen több gondot fordítottak a kor-

rózióvédelemre! Még a lemezek anyagában is – bizonyos ötvözőanyagok alkalmazásával – történt változás a rozsdaveszély csökkentésére, és mint kísérő közölte, 10 év fölé akarják növelni az élettartamot.

Megköszönve a próbaútát és a tájékoztatást, örömmel gratuláltam a hasznos változtatásokhoz, majd kissé gúnyosan megjegyeztem: ha ezzel a modernizált típussal 10 évvel korábban jelennek meg, akkor én sem tértem volna át más márkákra.

Itt tartottam, amikor az ébresztőóra csengésére felébredtem... Szomorúan állapítottam meg, hogy a Wartburg modernizált, új típusa csupán szép álom volt.

Mégis fejeztem, mert 10 éve Wartburgék fejlesztő mérnökei a négy ütem alkalmazásáról álmodoznak. Pedig 50-60 lóerőt négy ütem esetén általában közel kétszeres motorsúlyból lehet csak kihozni. Félő, hogy romlana a kocsi dinamikai tulajdonsága, megszűnne egyszerűsége, növekedne karbantartási igénye, bár biztos, hogy előnyei is lennének.

Tizenöt évi wartburgozás után 10 éve áttértem a Polski Fiat és Lada 1500-as típusokra.

Ezek nem álmokképek, a háttér, a környezet ugyancsak kézzelfogható valóság. Nem is új felvételek. Van közöttük olyan, amely több mint öt esztendővel ezelőtt már megjelent lapunkban. Érthető tehát, hogy élénken működik a wartburgosok fantáziája...



Szép-szép a négy ütem, majd minden szakember lelkesedik érte és állítják, hogy itt kezdődik az autó.

Biztos, hogy sok igazság van benne, mert csendesen, simán, nyugodtan jár a motor, amely jóval rugalmasabb is. Szinte korlátlanul növelhető a teljesítmény, az ürtartalommal és fordulatszámmal, nem így a kétüteműnél. Azt azért megjegyezhetjük, hogy szerényebb viszonyok között, kiskocsiknál 50–60 LE felső határig a kétütemű is hűségesen helytáll.

Mert hát vannak a négyüteműnek is hátrányai. Télen az olajat melegíteni illeik, rövid utaknál pedig az olaj könnyen elvizesedik. Sűrűn lehet szelepeket állítani, vezérműláncot feszíteni, olajat és olajszűrőt cserélni, végül a nagyjavítás jóval drágább, mint a kétüteműnél. Végeredményben közel dupla üzemi költséggel lehet autózni annak ellenére, hogy a fajlagos óránkénti üzemanyag-fogyasztása csekélyebb. Igaz,

hogy a négyüteműek olajfogyasztása, különösen új korokban kevesebb, de ilyenkor a szűrővel együtt sűrűbben kell cserélni és – fizetni. A másiknál részletekben vesszük az olajat és annak mennyisége lenyűzött motornál sem növekszik.

Sokan és sokszor értelmetlenül szidják ezt a „másikat”. Főleg akiknek nem volt, és csak azt látják, hogy egyesek füstölve, szakszerűtlenül üzemeltetik. Ilyen is előfordul, de a lenyűzött négyütemű olajfűstje sem a legkellemesebb illat.

Végül arra is gondolnunk kell, hogy amíg a négyüteműek többségénél egy tengelykapcsoló javítása is gyakran csak szervizben oldható meg, a Wartburgnál például kis hozzáértéssel még egy fő-tengelycserét is elvégezhetünk házilag, akár egy konyhaasztalon.

Ezeket mind-mind a mérleg serpenyőjébe kell tenni.

Jó lenne, ha álmomnak legalább egyes pontjait megvalósítanák.

Menettulajdonságai, kényelmes ülései, nagy csomagtere, alakja és kivitelezése miatt ugyanis nincs szegyenkeznivalójuk a mi Wartburgjainknak. Csupán az ikerporlasztó, az előgyújtás-szabályozó, no meg egy kis polírozás a szívócsőnél és a csatornáknál könnyedén biztosítaná nem az 50, hanem a 60 lóerőt.

Persze, mindez csak álom volt, lehet, hogy az is marad, mert így is kapkodnak a kocsierő. Pedig a dráguló világban jó lenne egy tágas, kényelmes, igénytelen és rendkívül egyszerű, de jó menettulajdonságú, olcsó karbantartású, a normálbenzint szerető, kis adójú, relatíve olcsó gépkocsi, melyhez – nem kétséges – a Wartburg nagyon közel áll...

Reméljük, a gyár fejlesztő mérnökei is álmodoznak ilyesmire.

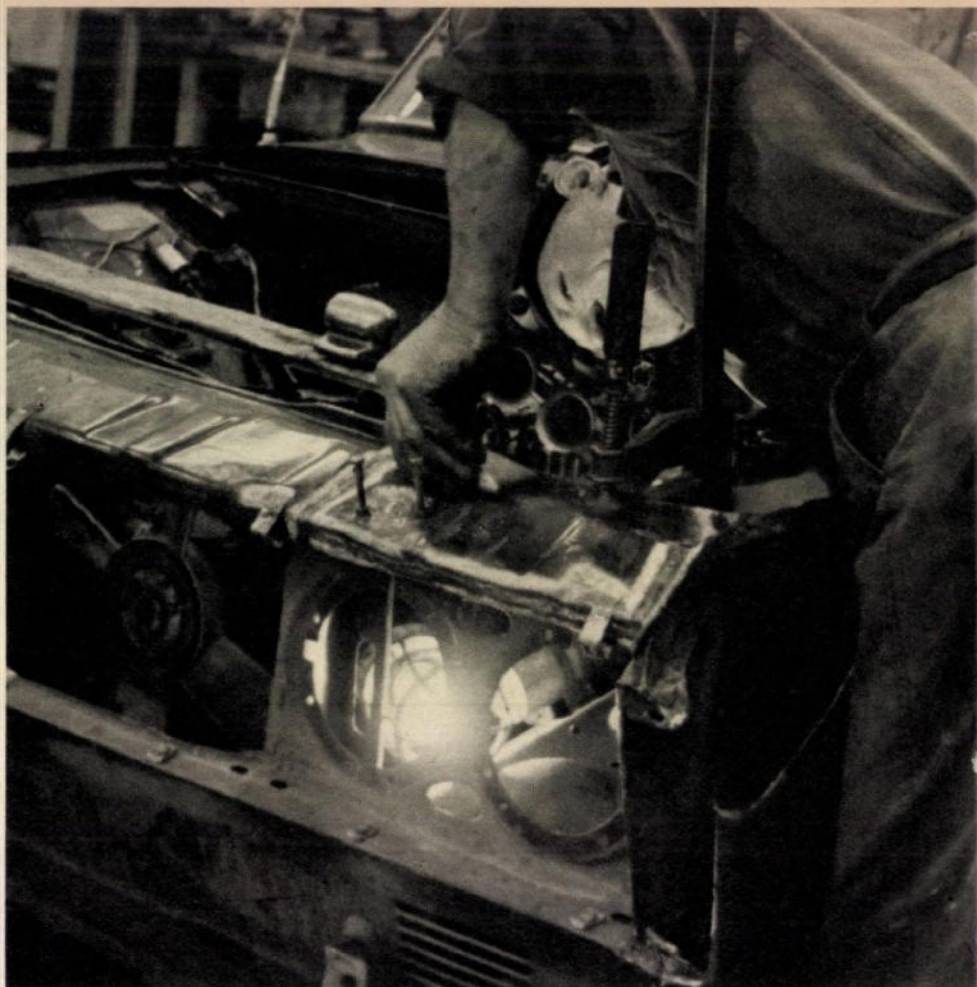
Sz. L.

Az eredményeket — legyen az bárminemű kísérletezés vagy feltalálás produkuma — nálunk a szükségnél lassabban hasznosítják. Sok buktatón és akadályon kell keresztülmennie valaminek ahhoz, hogy megértésre, elfogadásra találjon a szakma berkeiben. Sajnos, sokszor akadnak el félúton kecsegtető ötletek, jobbat és célszerűbbet nyújtó termékek csak azért, mert valahol a szűklátókörűség uralkodik. Vagyis: jobb a kitaposott ösvényen haladni, noha az nagy kerülőt jelent, mint a kockázatos, új utat választani.

Hogy ne menjünk messzire, itt van példának az autóipar. Amióta ez a négykerekű „ördögszekér” ellepte a világ útjait, a magyar kéz és ész sok esetben lendítette előre az automobilizáció fejlődését. Kévszám autógyár található Európában, Amerikában, ahol ne lenne a futószalag vagy a tervezőasztal mellett magyar származású szakember.

Aki a szakmájának igazi elhivatottja, szüntelenül gondolkodik: miként is lehetne még jobbat, még célszerűbbet alkotni. Ám, nem elég csak gondolatban teremteni, a gyakorlatban is helyt kell állni. Igaz, sokszor kell kemény falba ütköznünk, míg megértésre találunk. Sokszor kell számításokat végezni, mér-

A precíz munkához nélkülözhetetlen az ügyes kéz, a jó szerszám és az útbaigazító javítási dokumentáció. Sok anyag, szerkezet és alkatrész megy tönkre csupán azért, mert hiányzik a kellő szakértelem



Egy dokumentációs — és ami mögötte

legelni ahhoz, hogy dönteni tudjunk mi a kifizetődőbb: megvásárolni, vagy gyártani azt a bizonyos terméket.

Még a szellemi produktumok sem kivételek ez alól, hiszen a „végtermék” ára olykor tétovázásra készíti a vásárlót.

Most egy olyan szellemi termék-ről lesz szó, amely méltán váltott ki eddig elismerést az autószakmában. Noha a termék még nem teljes, nem minden hazai forgalmazású autótípus szerepel még abban, de ami eddig megjelent, az sokak számára máris nélkülözhetetlen.

Rendkívül szép, műszakilag tökéletes dokumentációs kötetek kerültek kezünkbe a minap a Szabvány- és Katalógusboltban (Szt. István tér

4.). Különböző típusok szerelési és karosszéria javítási technológiáját állították össze *Ljubicic Sándor* termelési osztályvezetővel az élen, *Bohos György* és *Papp Zoltán* technikusok, az AFIT II. sz. Autójavító Vállalat dolgozói. Az autós szakmában nélkülözhetetlen kiadvány ügyében kerestük fel a vállalatot, hogy megérdeklődjük: mi készítette az alkotókat e kiváló katalógus létrehozására.

*

Nem egyedi esetről van szó. A II. sz. AFIT már számos újdonsággal lepte meg a hazai autósokat, ezért kell visszatekintnünk a múltba. Mert ennek ismeretében

érthetjük csak meg mostani produkciójuk hátterét.

EGYEDÜLÁLLÓ ÚJDONSÁG

A Révész utcában az ötvenes évek elején vezették be az Opel Kadettek és az Olympiák szalagszerű nagyjavításait. Az új autók szalagszerű összeszerelése már akkor sem volt újdonság. De, hogy ilyen technológiával nagyjavítás folyjon, ez igazi szenzáció volt akkoriban. Az idők folyamán az Opelok elfogytak, helyükre új típusok kerültek a műhelyekbe. Javítottak itt EMW-t, Wauxhallt, Hillmant, Humbert, Morrist és még más gyártmányokat

is. Döntő változást az üzem életében az első Moszkvicsok megjelenése okozta. Mivel javításukra a Révész utcát jelölték ki, így fokozatosan fel kellett készülni a Moszkvicsok tömeges fogadására. Az idő tájt a 407-esek jelentős része állami tulajdonban volt. Nagyon hamar sok ezer kilométert sikerült vezetőiknek kocsijaikba rakniuk.

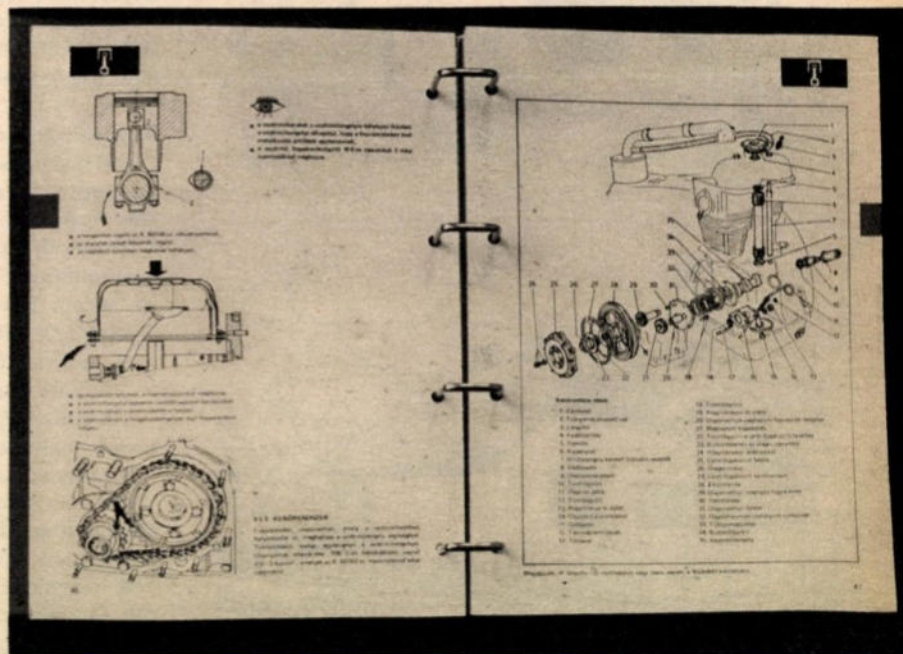
ÚJRA SZALAGON

Hogy a tömegesen jelentkező nagyjavítási igények zökkenőmentesek legyenek, az üzem vezetősége újra elővette a már jól bevált szalagjavítási szisztémát. A ciklusos felújítási rendszer kifinomult változata megkívánta egy alkatrészfelújító és -gyártó részleg létrehozását is. Ez annak idején olyannyira sikeres volt, hogy a javítás folyamatát jóformán semmi sem akadályozta!

És itt megállunk egy pillanatra. Hogy képes volt alkatrészeket készíteni, a régieket pedig felújítani a Révész utcai üzem, azt annak a néhány arany kezű, idős szakmunkásnak köszönhetjük, akik lehetetlent nem ismerve oldották meg a feladott leckét. (Sajnos, ez a típus ma már kihaltfélben van, és nemcsak az autószakmában.)

AMIRŐL BESZÉLNI KELL

Hogy milyen volt, és milyen ma a vállalat dolgozóinak a feladatok megoldására törekvő hozzáállása, er-



kötet van

ről személyes tapasztalatainkból is tudunk tényeket említeni. Az ötvenes években számos alkalommal tüntették ki a vállalatot élüzem címmel, és nem érdemtelenül. Oly sok kiváló szakember dolgozott a cégnél, hogy a siker eleve biztosított volt. S azóta napjainkig is sok elismerésben részesültek a II. számú Autójavító Vállalat dolgozói.

És még valamiről... Két, három évtizeddel ezelőtt, az akkori ötletbörzéken oly nagy volt az érdeklődés, oly sok a felvetett hasznosabbnál hasznosabb elgondolás, olyanok, amelyet nemcsak díjaztak, hanem bevezetésüket kötelezővé is tették. Sajnos, hogy manapság ilyen ötletbörze nincs...

NÉLKÜLÖZHETETLEN...

Milyen szándék készítette vajon az alkotókat a javítási dokumentáció elkészítésére?

Köztudott, hogy az autókarszaktartás és -javítás szakirodalmában még eléggé hiányos. Amit a gyárak adnak a kocsihoz kezelési utasításként, az egy amatőr barkácsolónak elég, de szakembernek kevés. Ezért látszott célszerűnek olyan műszaki dokumentáció megalkotása, amely a szakembereknek ad messzemenő útmutatást. Ez tökéletesen sikerült, igaz, nem csekély munka árán. Az adatok sokaságát kellett összeszedni, hogy ez a régóta várt kiadvány

tökéletes legyen. Szerencsére az autógyárak jelentős támogatást nyújtottak a szerkesztőknek, s szerintünk, minden olyan adat megtalálható a kötetekben, ami a szakembereket érdekli.

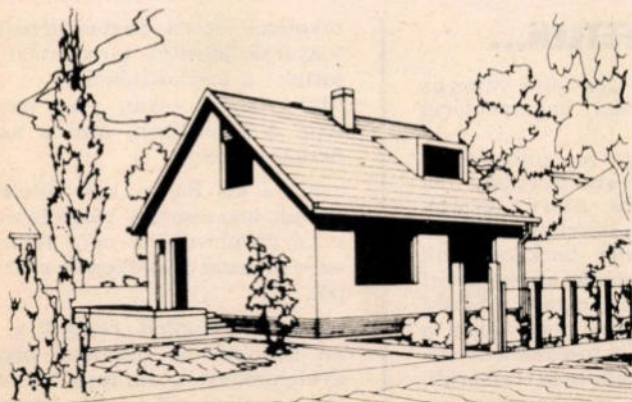
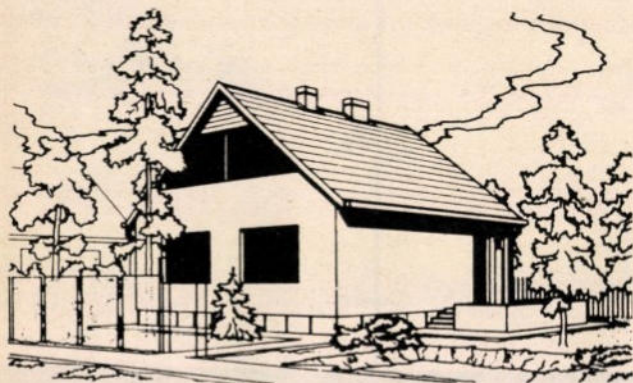
Mi a kis Polski két kötetét forgattuk hosszasan, s megállapítottuk: ez a dokumentáció nem hiányozhat az e típusú foglalkozók szekrényéből.

Derekas munkát végzett a vállalat kollektívája. Legalább olyan figyelemreméltót, amilyen annak idején a szalagszerű javítás megvalósítása volt.

LOVÁSZ KÁROLY



Építkezni akar? Segítünk!



Az Építésügyi Tájékoztatói Központ (ÉTK) az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium megbízásából a magánereből építkezni kívánók segítése érdekében 135-féle korszerű családiház-tervet készített és hozott forgalomba.

Az ÉTK által kibocsátott ajánlott tervek felhasználásával lényegesen megrövidül a kivitelezéssel kapcsolatos engedélyezési eljárások átfutási ideje.

Ahhoz, hogy az építkezők minél könnyebben ki tudják választani a számukra legmegfelelőbb családi ház ajánlott tervét, a tervekről 28,—, illetve 32,— Ft-os áron beszerezhető katalógusokat is készített az ÉTK. A katalógusokból történő kiválasztáshoz szakmérnökök adnak tanácsot az ÉTK budapesti és 6 vidéki nagyvárosban levő információs irodáinál.

A tervek az információs irodáknál azonnal megvásárolhatók, illetve írásbeli megrendelés alapján — három héten belül — utánvételt postán a megrendelőnek elküldik.

A megvásárolható ajánlott tervcsomagok

4 pld. engedélyezett tervet és

1 pld. egyszerűsített kivitelezési tervdokumentációt tartalmaznak.

1 csomag ára: 800 forint.

Amennyiben az egyszerűsített kivitelezési tervdokumentációból többletigény merül fel, akkor csomagonként 230 forintért szintén megvásárolhatók.

A tervkatalógusok, illetve tervek megvásárolhatók és megrendelhetők az alábbi címeken:

1075 Budapest VII., Majakovszkij u. 7.

Tel.: 223-021

4025 Debrecen, Vörös Hadsereg u. 75. Tel.: 12-072

9023 Győr, Eszperantó u. 28—34. Tel.: 11-468

7400 Kaposvár, Berzsenyi u. 3. Tel.: 12-504

3530 Miskolc, Petőfi u. 5. Tel.: 35-320

7601 Pécs, Rákóczi út 28. Tel.: 14-977

6724 Szeged, Marx tér: Ipari vásár Tel.: 10-784



220-as tempóval Budapest felé

Mielőtt bárki a 220 km/h sebességgel kapcsolatban holmi közlekedési szabálysértésre gondolna, megnyugtatom, hogy ilyesmiről nincsen szó. Ettől függetlenül sem tudom azonban, hogy helyes volt-e, amit tettem, de ennek eldöntését szeretném az AM olvasóira bízni.

Nehéz ugyan egyértelműen megindokolni, hogy legutóbb miért éppen egy több mint 220 km/h végsebességű, 635 CSI típusú BMW kupét hajtottam Münchenből Budapestig.

Nem kétséges, hogy ha akár a kis angliai Minit választom, vagy annak valamelyik hasonló testvérebe ülök, az ha lassabban is, de sokkal kevesebb fogyasztással, tehát lényegesen olcsóbban teszi meg velem az utat.

Az is igaz viszont, hogy egészen más élményt nyújtott most ez a BMW, amely saját gyárának listáján a csúcsmo- dellek közé tartozik. A csúcson az új sztár, az M 1-es, úgynevezett verseny-sport kivitelű, középmotoros, kétüléses gép áll, amely kétségtelenül sokkal többet tud.

Hogy mennyit? Elég talán azt említeni, hogy annak „sima” változata 204 kW, vagyis 277 LE teljesítményű, és 0-tól 100 km/h-ig 5,6, sőt 200 km/h-ig

is mindössze 20,7 sec, azaz másodperc alatt gyorsul.

Ja, igen, hogy annak mennyi a végsebessége? Hát bizony 262 km/h! De még ezt is tudták fokozni a BMW varázslói, hiszen elkészült az M 1 Gruppe 5 mezőnyébe illő változata, a turbótöltős, 850 lóerős motorral...

No de hagyjuk ezt, hiszen éppen arról szeretnénk beszélni, hogy mostanában az is túlzás, amire ez a 635 CSI képes. Azt pedig, hogy miért választottam mégis erre az útra a tűzpiros rakétát, máris felfedem.

Főként azért, mert amikor Londonból a bajorok fővárosába repültem, és ott be- kopogtattam a BMW sajtóirodájába, ahol szóba került a pesti utazás, szóba került az autó is. Helyesebben fogalmazva, az autó és a motor, vagyis az Autó-Motor mint szaklap.

Ezek után kaptam lehetőséget, hogy valamelyik BMW-kocsit – akár a 635-ös sorozat legtöbbit tudó típusát – kiválaszthatom erre az útra, amely így mindjárt próbaút lett. A gyár sajtófőnöke, Michael Schimpke nyújtotta át a ragyogó autó kulcsát, hozzáfűzve mindjárt a következő szavakat is: hogyha

minden rendben lesz, legközelebb ő maga is eljön Budapestre.

A minden rendben ez esetben annyit jelentett, ha nem töröm össze, vagyis baj nélkül viszem vissza hozzá a kétség- telenül komoly értéket jelentő kocsit. Nos, ez azóta már megtörtént, elmondhatjuk, hogy minden rendben volt. És jelezhetem azt is, hogy ha Schimpke úr legközelebb valóban Pestre jön, akkor bizonyára valamelyik M 1-es változattal futhatunk majd fel a Hármashatár-hegyre, meg a hasonlóan szép, érdekes helyekre.

Nem kétséges, hogy akár direkt fokozatban, szinte alapgázzal is legyőzhető az efféle emelkedők, mert amit ez a szerényebb 635-ös bizonyított a szerpenti- nen, jó válasz volt az ilyen jellegű kérdéseinkre.

Erről a mostani 3,5 literesnek számító próba-paripáról is elmondható, hogy valóban szinte mindent tud, amit a mai autotechnika nívóján egy ilyen szuper- járműtől elvárhatunk. Más kérdés, hogy a mai időkben szükség van-e ilyen kocsikra, amelyek igen mohón képesek fogyasztani földünk olajkészletét, vagyis benzinállományát. Az is tény viszont,

napjaink és a 635 CSI BMW

Az ilyen formájú BMW-karos- széria ismerősnek tűnik azok előtt is, akik meg szokták figyelni az autókát, de esküsznek rá, hogy a 635-ös típust még sohasem látták. Igazuk van, mert a korábbi 630/633- as kocsik is majdnem így néztek ki, és szinte valamennyi olyan technikai újdonsággal ugyanúgy el voltak látva, mint ez a mostani gyári büszkeség. A küllőre kiképzett, könnyű- fém öntvényű keréktárcsa is megvolt már a régebbi modellekhez, de például a hátsó műanyag spoiler csak az újabb példányokra került fel.





hogy annyit, amennyit ezekből a típusokból gyártanak, gond nélkül el is tudnak adni. Ha pedig itt tartunk, akkor tisztázzuk, hogy tavaly 44 800 svájci frankot kértek egy ilyen típusért, holott az úgynevezett nagy BMW, a 733i típus ára is „csak” 38 200 frank volt.

Ezek után logikus a kérdés, hogy mennyi a legolcsóbb BMW, a mostani 316-os típus. Nos, az 14 800, de például egy Mini – méghozzá nem is a 850-es, hanem az 1000-es motorral – 7390 svájci frank volt a múlt évben!

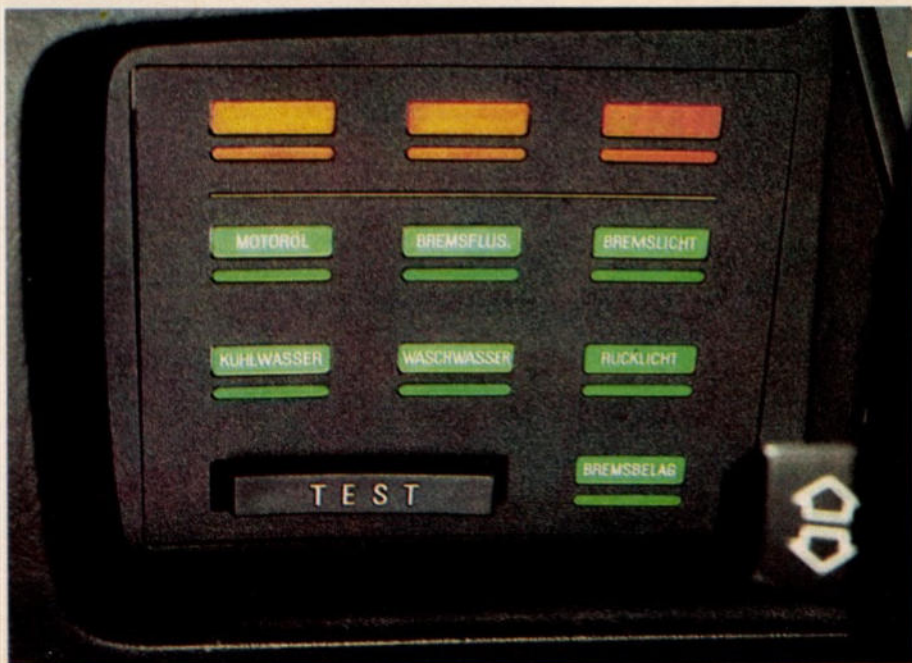
Tavalyi árakat idéztünk, mert a mi próbatunkra is még 1979 napjaiban került sor, amikor az említett két város között sehol sem hullott hó az utakra. A talaj szempontjából tehát a 220-as tempót is biztonságosnak éreztem.

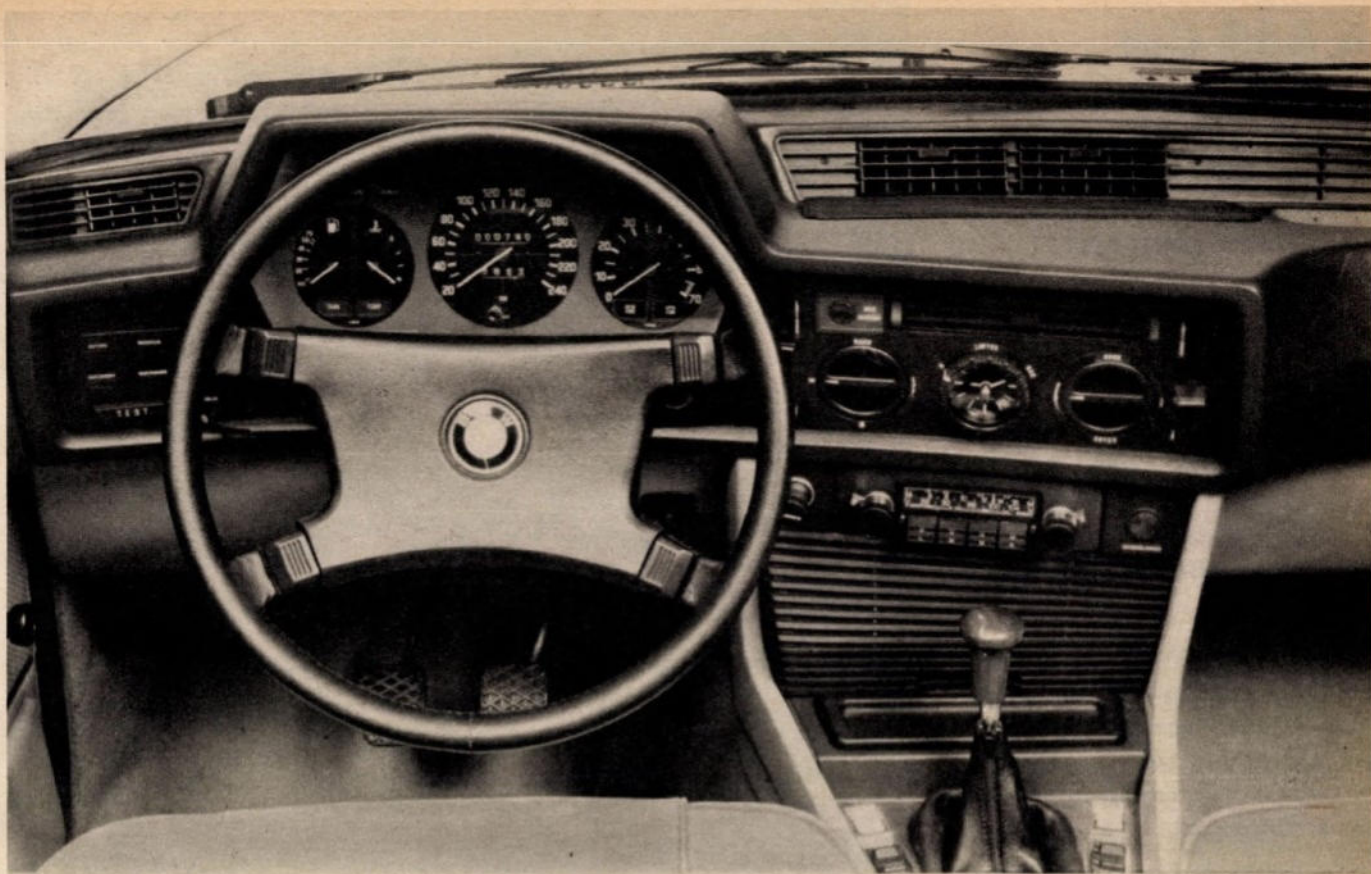
Eső sem esett, és egy ilyen autóval Budapest nincs is messze Münchentől. Éjszaka meg hajnal táján szinte üres volt az út. Ausztrián keresztül sem akadt probléma, habár azon a szakaszon 130 km/h a korlátozás, de ez a BMW úgy gyorsult, hogy az előzéseket, no meg a kapaszkodókat tekintve is kijött a 130-as átlag.

Egy ilyen jó autóban csak ül az ember, hallgatja a rádiót, és ami más esetben nagy sebességnek tűnik, az a csendes járású, mindenkor engedelmes kocsiban egészen más érzés. Végül is egyetlen előzéskor sem dudált ránk senki, nem rázta az öklét, nem villogtatott...

Az ilyen siklórepülésre azonban ma már sok más, ennél jóval olcsóbb autó is képes. Ebbe a 635 CSi konstrukcióban viszont sok-sok olyan műszaki megoldást ágyaztak be, amely jelenleg technikai újdonság, de néhány éven belül

A 635 CSi előlnézete a hagyományos BMW-karaktert mutatja, de sok-sok finomítás, apró módosítás különbözteti meg testvéreitől. Az „okos” ellenőrző blokk, a diagnosztikai doboz viszont ugyanolyan, mint amilyen a 633-as műszerfalába is be volt már építve. Feladata, hogy menet közben azonnal jelezze, ha a motorolaj, a hűtővíz, a fékfolyadék, a fékbetét, az ablakmosó folyadék, vagy akár a hátsó lámpák körül valami nincs rendben, illetve indulás előtt gombnyomással kérdezve bármikor választ adjon arra, ha az említett helyeken valami tenni- vagy pótolnivaló akad. A motor viszont azonos a 735i típusával





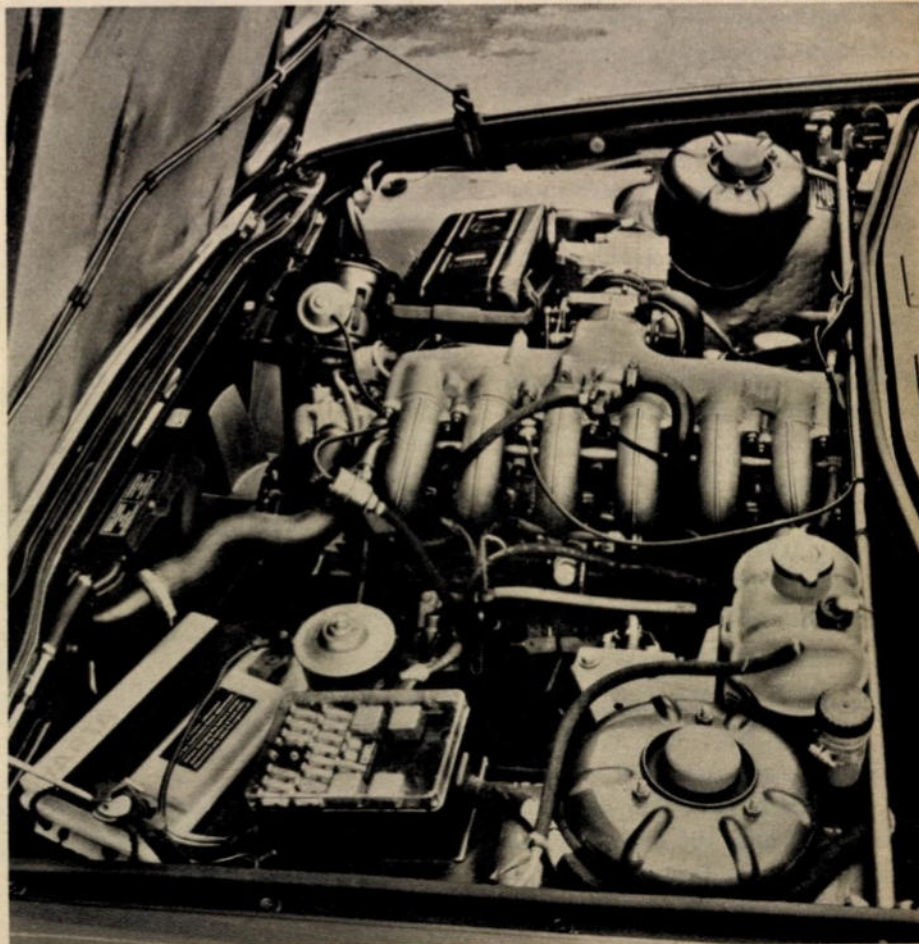
A szerző színes felvételei és gyári fotók

esetleg megszokott tartozékká válik a szerényebb modelleken is. Gondolok például a váltómű ötödik fokozatára, amely végül nagyon gazdaságos, hiszen arra jó, hogy viszonylag alacsony fordulatszámmal járó motorral is könnyen, gyorsan guruljunk az utakon. A mai szemnek feltűnően széles rádiólgumi ugyancsak sok előnyt ad, bár ma még a szériakocsikon ritkaság. Azután a belülről, elektromosság segítségével állítható külső tükröket sem szabad luxusnak tekinteni. Az sem rossz dolog, hogy a beépített rádió – amely kísérleti példány volt – ha úgy kapcsoltam, automatikusan megszakította a zenei vagy más adást, amikor bizonyos hullámsávban az utakról, a közlekedési viszonyokról tájékoztattak.

Az pedig igazán megnyugtató, hogy a műszerfal bal sarkában meghúzódó ellenőrző-blokk a kellő időben figyelmezteti a vezetőt, ha mégis van valami baj. Mert azt ugyebár sem ettől a kocsitól, sem a világ más drága autóitól nem várhatjuk el, hogy mindig, minden rendben legyen.

És ne tartsanak telhetetlen fickónak, ha bátorkodom megjegyezni, hogy kényelmesebb ülést, valamint sokkal jobb fényszórót vártam a 635 CSI BMW-től. Igaz, minden más adottsága valóban általában felüli, de ha még nagyon sok pénzem lenne, akkor is inkább valami szolid családi kocsit választanék magamnak a parádés Coupé helyett. A kocsikázás, a próbaút viszont valóban élvezetes volt, így hát ezúton is köszönöm, thank you, illetve danke schön, Herr Schimpke! Remélem, annak ellenére, hogy nem vagyok yevő, még az M 1-es kocsit is kipróbálhatja:

ANDREW FRANKL



A 635 CSi

betűi közül a C = Coupé, az S = Sport, míg a kis i az injektorra, a benzinbefecskendezőre utal.

NÉHANY MŰSZAKI ADAT:

MOTOR. Hathengeres, soros, vízhűtéses. Furat 84 mm, löket 93,4 mm, lökettérfogat 3453 cm³. Kompresszióviszony 9,3:1. Legnagyobb motorteljesítmény 160 kW 5200 ford/min. (218 DIN LE/5200). Elektronikus üzemanyag-befecskendezés automatikus indítóberendezéssel. (Bosch L-Jetronik típus)

ERŐÁTVITEL: Orrmotor, hátsókerék-hajtás, membránrugós tengelykapcsoló, hidraulikus működtetéssel. Ötfokozatú sebességváltó, valamennyi fokozat Borg-Warner szinkronizátorral.

ALVAZ ÉS KERÉKFELFÜGGESZTÉS. Önhordó karosszéria, elöl és hátul független kerékfelfüggesztés csavarrugókkal, teleszkópos lengéscsillapítókkal, keresztirányú stabilizátorral. Elöl és hátul kétkörös, hűtött, tárcsás fékek, szervoberendezéssel. Görgős és globoidcsigás kormányserkezet szervoberendezéssel. Gumiabroncs méretjelzése 195/70 VR 14.

MÉRETEK. Tengelytáv 2626, nyomtáv elöl 1422, hátul 1487 mm. Fordulási körátmérő 11,2 m. A jármű teljes hossza 4755, szélessége 1725, magassága 1450 mm. A jármű üres súlya 1500 kg, megengedett legnagyobb terhelése 360 kg. (A benzintank 70 literes.)

MENETELJESÍTMÉNYEK. Legnagyobb sebesség 222 km/h, gyorsulás 0-tól 100 km/h-ig 7,6 sec. Tüzelőanyag-fogyasztás 90 km/h-nál 8,5, 120 km/h-nál 10,3, városi menethetnél 19,3 liter 100 km-re. A próbák alatti átlagfogyasztás 12,2–18,1 liter/100 km között alakult 98-as benzinből.





635 CSi



am

autó- üléshuzat

készítés minden
kocsitípusra



bp. I. szilagyi d. ter 3.

AUTÓSZÖV

12. sz. HENGEŐR utcai ÜZEME
(Bp. XVIII., Pestlőrinc, Hengersor u. 25.)
vállalja a

| SKODA | LADA | ZAPOROZSEC |
|---------|------------|------------|
| 100 105 | összes | 966, 968 |
| 110 120 | változata | |
| | tipusokon: | |

- Vevőszolgálati munkákat 10 000 km-es teljesítményen belül.
- Garanciaidőn túli átvizsgálásokat.
- Szerkezeti és elektromos egységek javítását.
- Műszeres vizsgálatok elvégzését árendmennyel.
- Időszakos műszaki vizgára előkészítés, zárttechnológiás rendszerű helyszíni vizsgáztatást.
- Karosszéria javítást, fényezést, karambolos gépkocsik javítását. (AB kárfelvétel a helyszínen.)

TÍPUSTÓL FÜGGETLENUL végzünk:

- Korrozó elleni alváz- és üreges védelmet.
- Kárpitosmunkákat (hűtőtakaró, ülés-huzat, szőnyeg).
- Gépkocsi-üvegezést, hozott anyagból is! Javítások OTP hitellelre is!
- Használt alkatrészek + autóápolási cikkek árusítása.

Üzemidő: hétköznap 6-22, szombaton: 6-14 óráig.

Előjegyzés, érdeklődés: 285-863; 477-500 telefonon.

Kilométerórák,
autó-időórák, indítómotorok,
dinamók és generátorok
javítását
a lakosság részére is
vállaljuk.

ÓRÁSOK SZÖVETKEZETE

1137 Budapest, Pozsonyi út 30.

Telefon: 203-011

Nyitva: naponta: 7.30-tól 15 óráig,
szombaton: 12 óráig



Lada személygépkocsijának vizsgálőelőkészíté-
sét, vizsgáztatását, műszeres beállítását,
fogyasztásmérését bejelentés nélkül vállaljuk.



III. SZÁMÚ AUTÓJAVÍTÓ
VÁLLALAT

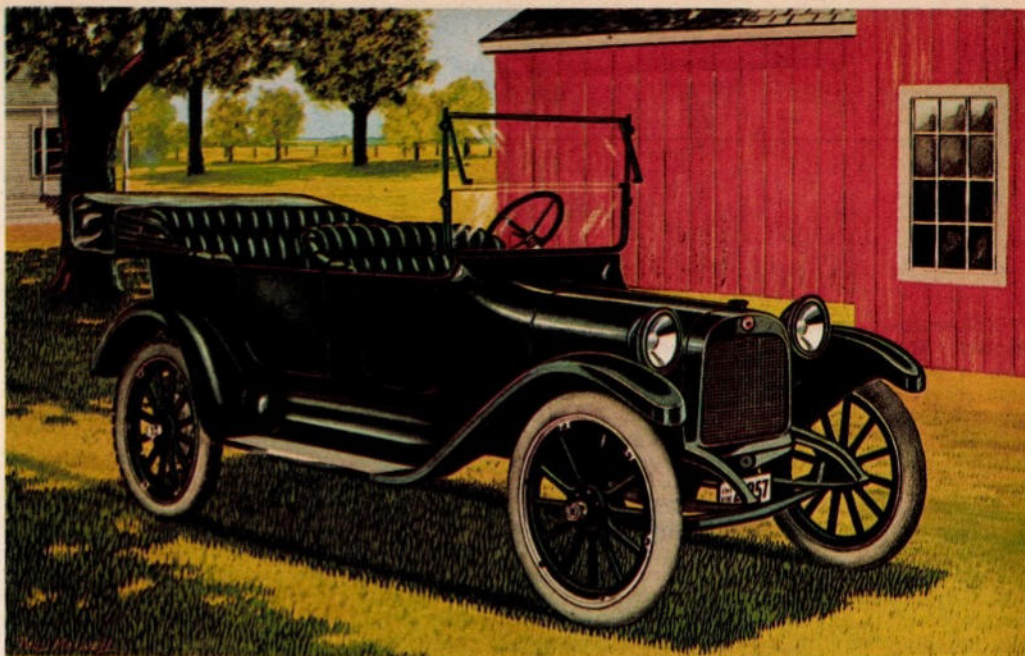
BP. XIV. MISKOLCI UT 157
TEL. 831-120

RÉGI AUTÓ

– abból az időből, amikor még szinte kizárólag az automobil szó illette az ilyen külsejű, ilyen jellegű motoros járműveket. Ennek az ötszemélyes túrakocsinak születési éve 1915, így már elektromos lámpák csatlakozhattak a faküllős kerekek feletti keskeny sárfogókra. A műhely falán, ahol az úgynevezett gazolin-üzemű kocsik készültek, az amerikai Horace Dodge nevével hirdette a cégtábla, és

DODGE 1915

jelzéssel kerültek ki onnan a négyhengeres, soros, 30 lóerős, vízhűtéses motorral hajtott szerkezetek. Ezt a márkanévet mai, modern típusok is viselik, de 1928 óta a Dodge autógyár a Chrysler konszernhez tartozik.



MODELL

Igaz, e kép mindössze 1:43 léptékű Solido modellről készült, de olvasóink többsége bizonyára nem csupán a felirat nyomán ismeri fel, hogy a Renault 5-ös típusa viseli itt a sokféle emblémát. Ezekre a kocsikra Franciaországban – ahol igen népszerű, hogy szériagyártmányok számára rendeznek versenyeket – külön kupát, úgynevezett R 5-ös futamokat írnak ki. A szabályok azonban nem gátolják, hogy a gyári teljesítményt alaposan megnöveljék, és az itt szereplő kiskocsi eredetijét bizony 135 lovasra tuningolták.

BÉLYEG ÉS KERÉK

Autóval a Holdon.

Az autózás kedvelőinek egyelőre még nem lehet gondjuk, hogyan autózzanak a Holdon, de a tudományos kutatás lehetőségeinek megteremtéséért az első autók már megjelentek a Hold felszínén.

A Szovjetunió 1970. november 11-én a Luna-17 űrhajóval a Holdra juttatta automata holdautóját, a Lunahodot. Az Egyesült Államok 1971. július 26-án bocsátotta fel az Apolló-15 űrhajót, amellyel a Holdra juttatták a Lunarover elnevezésű holdautót. Scott és Irwin űrhajósok ezt használták az első Hold-átjukon. Ezután mind több és több elképzelés született, hogy milyen is legyen a minden holdbéli követelményeknek megfelelő holdautó. Ezekből a tervek közül több a bélyegkiadások ábráján is megjelent. Paraguay űrkutatási postabélyegeiből mutatunk be kettőt, a jövő holdautóinak fantázia-képeivel.

Ausztria.

1979-ben Bécsben rendezték meg a XVI. Nemzetközi Űrtügyi Kongresszust. Ennek alkalmára 4 schilling névértékű bélyeget bocsátott ki az osztrák posta. A bélyegképen alagút keresztmetszete látható autóútval, azon belül az Alpok egy részlete, közúti jelzőtáblával.

Dr. Jasinszky István



Jogi esetek

Előrebocsátom, nem vagyok jogász. Még csak járatos sem a paragrafusok erdejében, ezért figyelem kíváncsian azokat a jogi ismeretterjesztő műsorokat, amelyekből ragadhat rám valami.

A tévé decemberi Jogi esetek adásában igazi meglepetés ért. Röviden annyiról szólt az epizód, hogy két autó összeütközött. A karambol előtt egymás mellett haladtak, azután a szélső sávban autózó Trabant vezetője hirtelen balra rántotta a kormányt, és nekiment a Ladának.

A trabantos — mint utóbb megtudtuk, sajnálatos módon — nem tehetett a dologról, mert kényszerhelyzetben ütközött, így került el egy sokkal súlyosabb balesetet. A mellékútról váratlanul kerékpáros gyerek kanyarodott eléje, és hála a trabantos bölcs döntésének (a gázolás helyett az ütközést

választotta), a gyerek ép-ségben elkarikázott, s később sem került elő.

A két autós együtt, egymást segítve botorkált haza horpadt-törött autójával, másnap együtt mentek el a biztosítóhoz. Ott együtt, egyformán mondták el, mi is történt előző nap.

Tekintve, hogy ismeretlen maradt a baleset okozója, a trabantos cascója alapján (mert neki szerencsére volt casco-biztosítása) kérte kára rendezését (ezt meg is kapta), a ladás kárát a Trabant felelősségbiztosítása alapján kívánták megtéríteni. És ez már nem sikerült.

A biztosító nem fizetett, és mint a műsorból megtudtuk — joggal. Az elhangzott szakértői magyarázat túlságosan bonyolult volt ahhoz, hogy részletesen idézzem. Annyit azonban megtudtam jegyezni, hogy a nem fizetés oka: a vétség

hiánya. Vagyis, hogy egyik autós sem okolható az ütközésért. Ha a trabantos tehetett volna a kárról, semmi akadálya nincs a kártérítésnek.

Mondom, nem vagyok jogász, de annyit sejtek, hogy az esetre alkalmazott paragrafust nem ezért találták ki. Mert így — a két autó szerencsétlen találkozása — tetemes kárt okozott egy véletlen autósna, akinek ebből a szempontból teljesen közömbös, hogy a másik autó vétkes volt-e vagy sem. A Ladának nekiment egy másik kocsi, de kártérítés nem jár. Tiltakozik a jogban járatlan igazságérzet.

A ladás könnyen megkaphatta volna a pénzét. Vagy úgy, hogy a trabantos azt állítja, hogy nem életmentésből tért át a másik sávba, hanem figyelmetlenségéből, csak úgy, sávot akart váltani, és nem törődött azal, hogy jön-e még autó a

közelében. Ilyenkor a biztosító természetesen fizet.

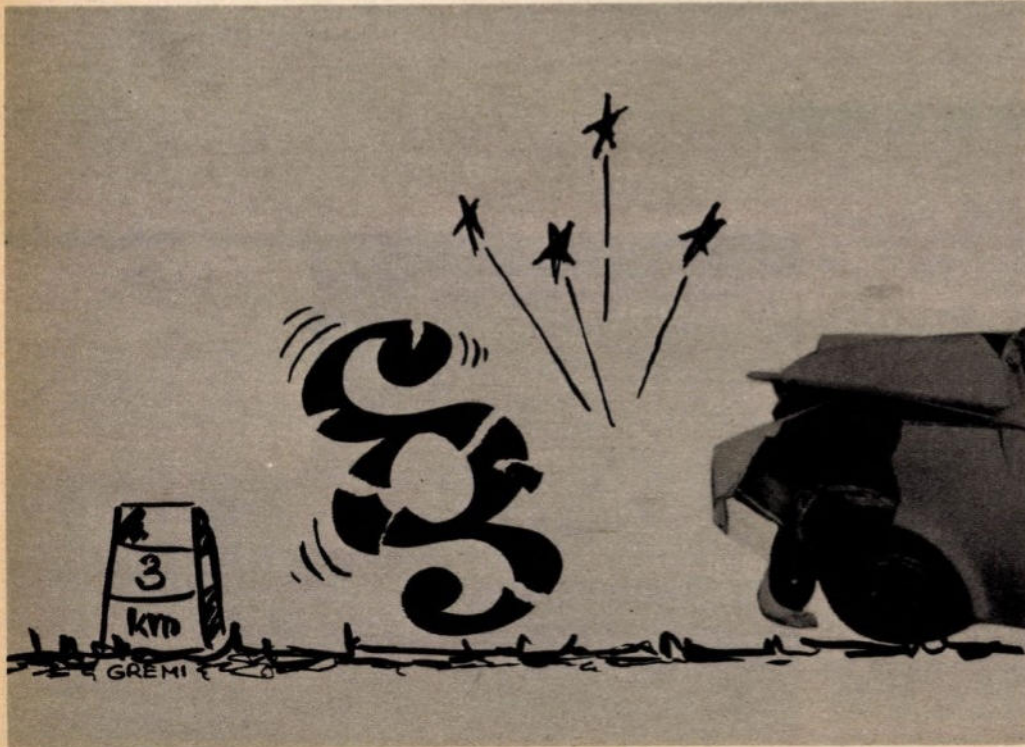
Ha a trabantos elüti a biciklis gyermeket, akkor sem szenved anyagi hátrányt a Lada tulajdonosa, mert akkor — pláne, ha megsérül a gyerek, és nem tud elkerülni — megvan a vétkes, szülein lehet követelni a kártérítést. (Ne botránkozzon meg a kedves Olvasó e sorok írójának szenvtelen, antihumánus, sőt vérszomjas okfejtésén. Dehogy is akarok rábeszélni bárkit is a gázolásra. Mit számíthat a pénz, ha el lehet kerülni a szerencsétlenséget? Hiszen így is hányan sérülnek meg, vagy végzik még rosszabbul az utakon, és ilyen hír hallatán ugyan ki gondol a pénzre? És ha még félre lehet rántani a kormányt, úgyis mindenki félre fogja rántani! De éppen erről van szó. Lehet-e olyan előírás, amely ha mégoly közvetve is, de mégis hátrányba, anyagi hátrányba szorít valakit, mert más a kisebb bajt keresve okosan neki okozott kárt?)

Csak így, hogy nem hazudtak, elkerülték a gázolást, s mivel mindenki a legbecsületesebben járt el, így nem kap egy árva fillért sem az, aki békésen autózott, míg neki nem ütköztek. És ilyen bárkivel előfordulhat.

Nem vagyok járatos a jogban, de az előírások bizonyára nem azért születnek, hogy gázoljunk vagy hazudjunk a pénzünkért. A jog eszközei éppen az ellenkezőjét szolgálják és azt is kell szolgálniuk.

Az adásban hallottuk, hogy ritka a bemutatotthoz hasonló eset, de ha csak egy is akad, érdemes változtatni a paragrafuson. És ha a változtatásnak más ügyekben hátrányai lennének, talán valamiféle kiegészítéssel, a valóságához igazodó egyedi elbírálással, még egyszerűbben, e ritka balesetekre méltányosságból fizetett kártérítéssel lehetne segíteni a véletlen, póruljárt autós.

FÖLDVÁRI ANDRÁS



Sötétbe borult járdaszigetek

Utólag ugyan könnyű dicsekedni, mégis büszkén állítom, hogy régi híve vagyok a takarékosoknak. Még nem kérdezte meg tőlem minden áldott nap újság, rádió és televízió, hogy „kinek van erre energiája?” — amikor már bosszantott, ha főlegesen égett a villany (mint például olykor az Illatos úton), vagy ha láttam, hogy valahol csatornába engedik a „többlet” üzemanyagot. Voltak sejtéseim a takarékosági „kampány” kezdetén arról, hogy majd lesznek megint, akik túlhajtják és ott takarékoskodnak, ahol az nagyon sokba kerül, de a valóság — mint az alábbiakból kiderül — olykor a mérész fantáziát is túlszárnyalja.

Sötétben kevesen szeretnek vezetni. Bebizonyított tény, hogy megerősíti a szemet, nagyobb koncentrációt követel a gépkocsivezetőtől stb.,... stb. De ha muszáj, hát nem lehet mást tenni, hozzászokunk ahhoz, hogy félárbcra eresztett közvilágítás mellett vezetünk Budapest korábban világos utcáin is. Megértjük, elfogadjuk ezt a helyzetet, mert ennyit valóban megkövetel a takarékoság. (Bár néhol ez is „túlteljesítik”, indokolatlanul.)

Arra azonban semmilyen takarékoság nem szolgálhat ürügyül, hogy a járdaszigetek kötelező megvilágítását is megszüntették. A villamosmegállók végénél — bizonyára emlékeztetőül — máig is láthatók a kis oszlopocskák, rajtuk kivilágítható körök, azokban nyíl jelzi, hogy merrefelé kell elkerülni a járdaszigetet. Ám valaki — aki bizonyára sohasem vezetett gépkocsit, de villamosra sem várakozott, amióta vissza tud emlékezni — úgy intézkedett, hogy ezek az oszlopocskák maradjanak sötétben, szűnjék meg kivilágításuk.

Jövök befelé a városba a Fehérvári úton. Egyszer csak a kocsiban ülő családtagjaim rémülten veszik észre, hogy hirtelen elrántom a kormánykereket. Mire idejük volna megjedni, már magunk mögött hagytuk a váratlan manőver okát: egy járdaszigetet. Másodperc tört részén múltott, hogy fel nem szaladtam rá, kidöntve a semmit sem jelző, kis oszlopot, s esetleg további bajokat okozva, hiszen a villamosra többen várakoztak. (Igaz, mindeddig nem rendelték el, hogy a gyalogosok maguk gondoskodjanak önnön kivilágításukról.)

Egy autóstársam néhány tizedmásodperccel később észlelt hasonló, az út tengelyében fekvő járdaszigetet. Fel is szaladt rá, szerencsére átment rajta, s az útra visszatérve csak annak örült, hogy éppen senki sem várt ott villamosra. Pedig már néhány évtizede vezet baleset nélkül, ami erősen arra mutat, hogy most sem ő volt a hibás...

Hasonló esetekről mostanában naponta lehet hallani. A járdasziget (ami korábban kezdő vezetőkről szóló, többnyire kitalált, mulatságos sztorikban szerepelt csupán, mint „akadály”) — valóságos veszélygócá lett. Csupán azért, mert valaki éppen azzal a csekélyke kis árammal akart takarékoskodni, amit ezek az égők fogyasztotak korábban.

Ám fogadjuk el, hogy sok kicsi sokra megy alapon ezeknek a — talán 25 wattos — égőknek összefogyasztása már mérhető summa. Nem is ragaszkodnék a villanyvilágításhoz. Helyette elképzelhetőnek tartanám, hogy a forgalmi jelzést fluoreszkáló bevonattal lássák el, még csak nem is újítás, egyszerűen azt a gyakorlatot kellene követni, ami már világszerte bevált. Mi több: már nálunk is, tehát az újrakísérletezés költségeit is meg lehet takarítani.

Lehet, hogy erre most éppen nincs keret. Azt sem tartom kizártnak, hogy kifogytak a fluoreszkálóanyag-készletek, s csak a második vagy harmadik negyedévben lesz módjuk újabbak



beszerzésére. Vagy hogy a kis oszlopok anyaga nem alkalmas ilyen bevonathoz, ki kellene mindet cserélni és újakkal pótolni, ami viszont tetemes kiadással járna. Hangsúlyozom: nem vagyok mindezekben szakember. Csak egyike annak a sok gépkocsi-tulajdonosnak és -vezetőnek, akiket állandóan fenyeget a főváros minden részén elhelyezett járdaszigetek újonnan felidézett veszélye.

De ha nem megy másképp: néhány vödör méz csak akad a Fővárosi Közterület-fenntartó Vállalat háza táján? Ha mégis van, próbálják meg az alábbi receptet:

Kerületenként két embert indítsanak útnak egy-egy vödör mésszel és azzal az utasítással, hogy minden járdaszigetet végén keressék meg a forgalom terelésére szolgáló oszlopocskákat. Ha megtalálták, az egyik tartsa a vödört, amíg a másik egy nagy, durva pemzlivel hófehérre mázolja az egészet. Így néhány óra alatt megszüntethető egész sereg közlekedési veszélygóc.

Am ha mégis, netalántán nehéz volna ezeket a járdaszigeteket megtalálni, ajánlok egy jó, biztos módszert. Aki sokallja az ezekre fordított kiadásokat, menjen végig a főváros forgalmas útvonalain bármelyik este. Beleértve természetesen a Budapestre bevezető utakat is: a Váci utat, a Kerepesi utat, a Fehérvári utat és a többit. (Mellékesen: az Üllői úton ugyan évek óta nincs villamos, sőt, autóbusz sem, de járdaszigetek, világítás nélkül máig is vannak.) Ahol hirtelen félre kell rántani a volánt, vagy ahol váratlanul ugrik egy nagyot a kocsi és csőrömpölést hallani — ott kell fehérre meszelné a jelzőoszlopot.

Úgy is lehet mondani: már régen kellett volna. Még a takarékosági fénycsökkentés bevezetése előtti napokban. De legalább most, amíg még több balesetet nem okoz!

VÁRKONYI ENDRE



(Fotó: Bojár Sándor)



GYORSHAJTÁS

Színes szovjet film
 Rendezte: Vagyim Abrasitov
 Főszereplők: Oleg Jankovszkij
 és Irina Kupcsenko
 Bemutató: február 28.

Egész évben hasznos
 útitárs
 a NAGYMÉRETŰ HŐTÁR és a
 SZAFÁRI HŐPALACK

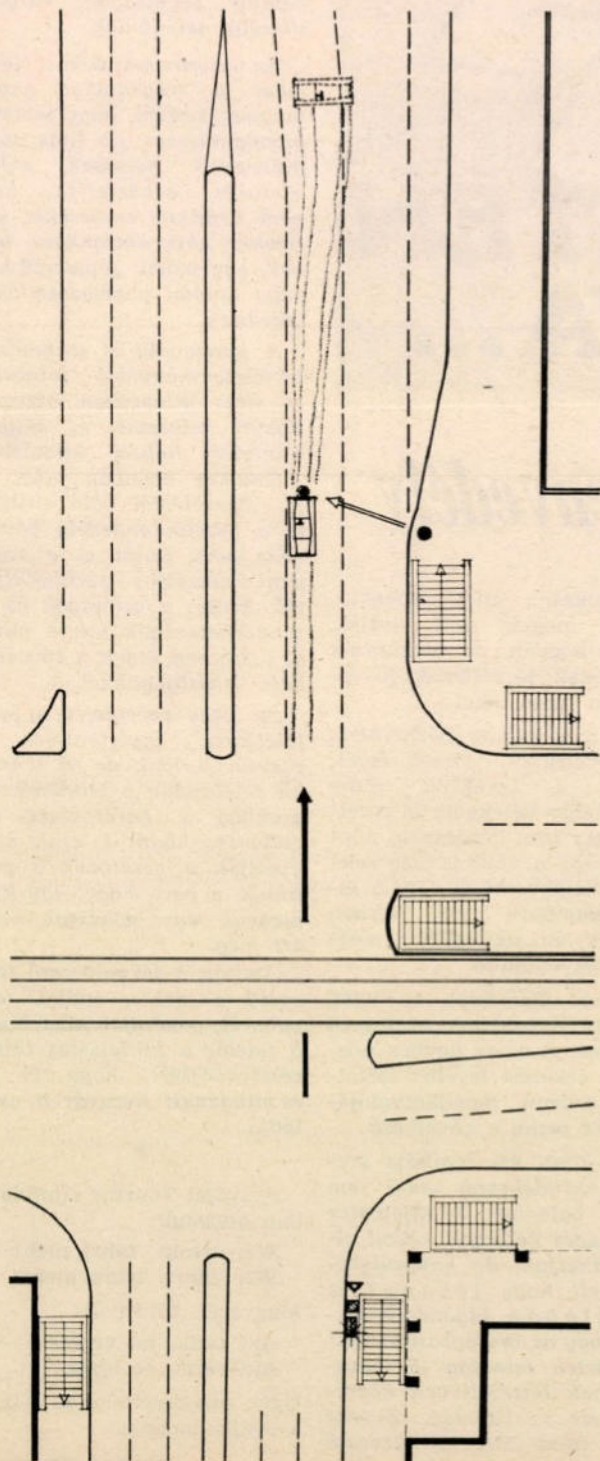
A 2,5, 4 és 6 literes hőtárakban
 pépes, vagy darabos ételek
 hosszú ideig a kívánt hőfokon
 tarthatók.

Kiránduláson, hétfégi házbán
 azonnal tálalható a kész étel
 a hőtárból.

Nagyon praktikusak a vállra
 akasztható Szafári hőpalackok.
 Négy méretben, hatféle színben
 kaphatók.

AMFORA-ÜVÉRT

A tárgyaló- teremből



A néhány éve gépkocsit vezető vádlott egy őszi napon, a hajnali órákban, kb. 90 km-es sebességgel haladt személyautóval, lakott területen. három forgalmi sávós főútvonalon, száraz úttesten, a középső forgalmi sávban, egy fényjelzővel irányított útkeresztezédes felé, szabad jelzésre. A forgalom gyér volt, a kereszteződésben a gyalogosforgalom aluljáróban bonyolódik le. A napszaknak megfelelően a látási viszonyok bizonyos fokig korlátozottak voltak ugyan, de a vádlott a féktávolságát a kocsitompított reflektorának és a közvilágítási lámpáknak a fényében a használt sebesség mellett is belátta.

A vezető, mielőtt az útkeresztezédest elérte volna, a szabad jelzés ellenére jobbra és balra nézett. Feltehetően ezalatt lépett le az úttestre az útkeresztezédes túloldalán, a közvilágítási lámpa közelében, a kereszteződéstől kb. 16 méternyire, közepes fokú alkoholos állapotban egy férfi, hogy sietős léptekkel, kissé ferde irányban áthaladjon az úttesten.

Az útkeresztezédest kb. 90 km-es sebességgel elérő vádlott ebben a pillanatban figyelt fel a gyalogosra, illetve az ekként kialakult veszélyhelyzetre. Azonnal fékezett. A fékhatás a használt sebesség mellett kb. 30 méternyi útmegtétele után a kereszteződés túloldalán jelentkezett. A baleset már elháríthatatlan volt. A vádlott 18 méter állóra fékezett féknyom hátrahagyása után, a még ekkor is kb. 78 km-es sebességgel haladó kocsit elejével elütötte az úttesten 7,2 méter utat megtett gyalogost, majd további 28 m hasonló féknyomot hátrahagyva, az úttesten keresztbe fordulva megállt.

A kocsit első szélvédő üvege betört. Az áldozat az elütés helyétől 19,5 méterre a belső forgalmi sáv szegélyénél feküdt az úttesten. A helyszínen meghalt.

A vádlott nem érezte felelősnek magát, előadása szerint a balesetet a gyalogos szabálytalansága idézte elő. De még a nyomozás során a vádlott, a védő és a szakértő jelenlétében lefolytatott bizonyítási kísérlet eredményeként, s az utolsó szó jogán is azt mondta: „Kicsit én is felelős vagyok a balesért, de a gyalogos felelőssége súlyosabb.”

A műszaki szakértő a bizonyítási kísérlet alkalmával

megrendezett próbahaladásból számítással igazolta, hogy a kocsit, amennyiben az első lámpa zöld fényre elindulva a kereszteződésbe is szabad jelzésen haladt át — ezt pedig semmi sem cáfolta meg —, fel tudott gyorsulni 90 km-re. Ez természetesen még valószínűbb, ha folyamatosan haladt a baleset helye felé. Ezt a számítást a szakértő a hátrahagyott féknyom hosszúságából kiindulva ellenőrizte, s a használt sebességet ennek alapján is 90 km-nek véleményezte.

Miután a kocsit az ehhez a sebességhez tartozó észlelési idő alatt kb. 30 méter utat tett meg, a vádlott a veszélyhelyzetre mintegy 48 méterről figyelt fel, ami azt jelenti, hogy a használt sebességhez viszonyítottan a gyalogos féktávolságon belül haladt a kocsit elé; a balesetet tehát nem lehetett elhárítani. Ha azonban a vádlott a veszély észlelésekor a megengedett maximális 60 km-es sebességgel vezet, akkor a gyalogos előtt baleset nélkül meg tud állni, mert ekkor a féktávolsága 41,2 méter lett volna. A kocsit megállításához ebben az esetben 3,7 másodperc lenne szükséges. Ez idő alatt pedig a gyalogosnak, mozgására az állapotára is figyelemmel, módjában lett volna a kocsit nyomvonalából kihatalni. Szabályos közlekedés esetén, a gyalogos durva szabálytalansága ellenére a balesetet el lehetett volna kerülni.

A bíróság tehát megállapította, hogy a balesetet, azon túlmenően, hogy a gyalogos szabálytalan helyen közlekedett, a vádlott szabályszegése okozta, mert a megengedett legnagyobb sebesség helyett 90 km-es tempóban vezetett.

A megengedett sebesség használata mindenkor, de különösen a városi forgalomban fokozott veszélyt teremt, mert megfosztja a vezetőt a cselekvés biztonságától.

A bíróság a vádlottat — mérlegelve előéletét, családi állapotát (két gyermeke van), a baleset összes körülményeit, különösen a gyalogos közrehatását — 1 évi, de 3 évi próbaidőre felfüggesztett szabadságvesztésre ítélte, és 4 évre eltiltotta a járművezetéstől.

DR. IMRE IVÁN

Minden tizedik!" Ez volt a címe egyik legutóbbi Őszintén szövegrovatunk mondanivalójának. Írásunkban szomorú, s elgondolkodtató statisztikai adatot ismertettünk. Azt a tényt, hogy közlekedési rendőreink ellenőrzéseik során 9000 volán mögött ülő személynél végeztek helyszíni alkoholszondás vizsgálatot, s kiderült, hogy minden tizedik vezető lehetétől elszíneződtek az alkoholszondák. Tízből egy — itasan ült a volán mögél!

E tény köré csoportosítottuk gondolatainkat, leszögezve azt, hogy ennek a gátlástalanságnak a megfékezése valamennyiünk közös ügye, hatóságaink részéről pedig a még több szigorú szorgalmaztat az itasan is volán mögél merészkedőkkel szemben.

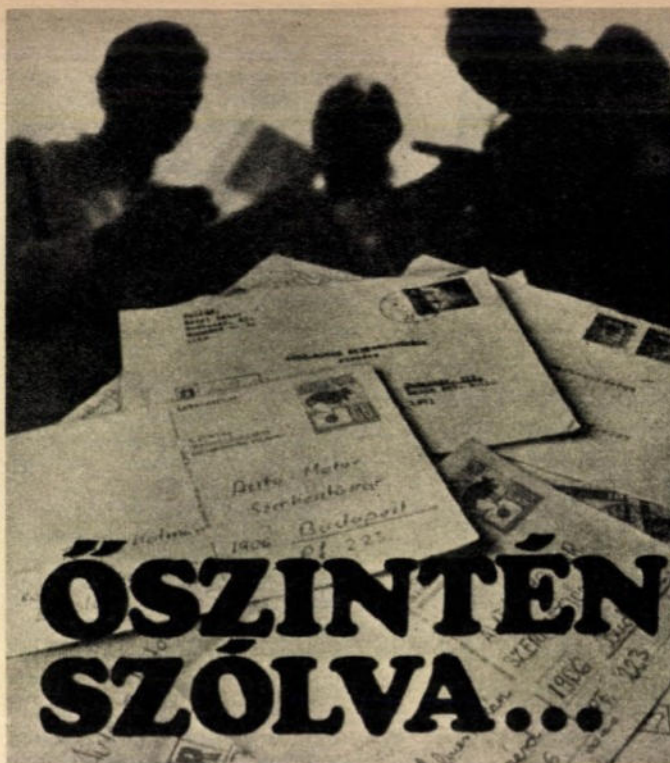
Hogy mennyire mindannyiunk közös ügyéről szövegünk, azt azok a levelek is bizonyítják, amelyek szerkesztőségünk címére érkeztek e témával kapcsolatban, s amelyekből az alábbiakban idézünk gondolatokat, észrevételeket, tanácsokat.

K. Nagy Márton békéscsabai olvasónk például ezt írja levelében:

"...Egyik napilapunkban azt olvastam, hogy az Egyesült Államokban van olyan hely, ahol ha ittas autóvezetőt csíp fülön a rendőrség, s ha az illetőnek teljesen tiszta az „előélete”, tehát első alkalommal érik tetten, 500 dollár büntetést fizet, 24 órára őrizetbe veszik, s fél évre bevonják a jogosítványát... Ehhez még az sem szükséges, hogy balesetet okozott volna az illető... Úgy vélem, e tekintetben idehaza is elkelne a még keményebb büntetés, hogy egyszer s mindenkorra elvegyék a volánt forgatók kedvét az italozástól. Foglalkozásom az autóvezetés. Húszéves tapasztalatomból állíthatom: igenis összegyeztethető az autóvezetés az alkoholmentességgel..."

Más a véleménye Gy. A. — sem teljes nevét, sem címét nem közli velünk — olvasónknak. Ő így ír levelében:

"...Hiába is magyarázza nekem bárki, nem vagyok hajlandó senkinek sem elhinni, hogy egy fél deci cseresznye felhajtása olyan nagy bajt okozhatna. Kipróbáltam. Nem is egyszer. Semmi változást sem vettem észre magamon — vezetés közben. Igaz: kocsi nélkül jóval többre vagyok „hitelesítve”. No



ŐSZINTÉN SZÓLVÁ...

Veszélyes szenvedély

meg aztán utasítsa csak vissza valaki a mi vidékünkön a szíves kínálatot! Életre szóló harag lenne belőle..."

Merőben másként vélekedik Nagy László (Budapest II., Törökvész u. 125/a.), aki levelében pontosan azokat a jószívű kínálgatókat bírálja, akik az ugyan már, mit számít az az egy kupica „elv” alapján igyekeznek akarataikat ráerőszakolni az autóval érkezőre, addig-addig kérlelve a vendégségbe jövőt, míg az, megelőgelve az unszólást, belekóstol az italba. És ha már egyszer engedett a „szíves kínálatnak”, rendszerint következik a második kupica is...

Vargyas János levele Kisvárdáról érkezett.

"...Magam is helyesnek tartom, ha az alkoholfogyasztáson tetten ért autósokat még keményebben büntetnék, hiszen az ország útjain is de sok tragédiát okozott már az ital... De azokkal a gyalogosokkal, kerékpárosokkal szemben is sokkal keményebb lennék — ha rajtam múlna —, akik részegen, szinte provokálják az

autósokat, motorosokat... Akik maguk sem tudják, hogy hogyan, de megússzák (jó fékek, jó reflexek, jó volán) a baleseteket..."

És még tovább idézhetnénk a levelekből. Jóleső érzés, hogy a levélírók zöme ugyanúgy vélekedik a vezetni vagy inni kérdésben, mint mi, vagy a nálunk még sokkal illetékesebbek. Gy. A. elnévelménye ez ügyben egyedi, ám úgy véljük, mégsem egyedülálló.

Rózsa Tamástól, az FKBT titkárától kértünk összegező véleményt az ez ügyben hozzáni érkezett levelek tartalmi, érdemi mondanivalójáról. Ez pedig a következő:

A józan ész logikája szerint szándékosan senki sem okoz balesetet. E kijelentés igazságát kétségek nélkül elfogadhatjuk, de hangsúlyozni kell, hogy józanul és általában. Elgondolkodtató, hogy az országban történt balesetek mintegy 16 százalékanak létrejöttében közrejátszott az ittasság. Évente több mint 2700 járművezető alkoholos befolyásoltság álla-

potában okoz személyi sérüléses közúti balesetet, amelyek következtében közel 300 ember vesztí életét!

Azok a járművezetők, akik akár „csak” egy-két pohár szeszes ital elfogyasztása után a volán mögél ülnek, tudják, hogy ők a közlekedés első számú ellenségei. Tudják, hogy az alkohol fokozza a sebesség szédítő mámorát, hogy a tompuló agy, a lassuló reflexek, a rosszul becsült távolságok milyen veszélyt jelentenek.

Az italozás szándékos! Nem lehet a tragédiákat azzal megmagyarázni, hogy bízunk önmagunkban. Az ittas járművezetők nemcsak saját életüket kockáztatják, hanem ártatlan embereket is! Azokét, akik autójukban ülnek, egy másik gépjárművel, vagy csupán gyalogosan közlekednek.

A jogszabály is szándékos bűncselekménynek minősíti az ittas állapotban okozott közúti balesetet és súlyos büntetést helyez kilátásba.

Sokakat azonban még a járművezetéstől való eltiltás és a vezetői engedély bevonása sem riaszt el e roppant veszélyes szenvedélytől. Pedig: a bíróságok és a rendőrhatalóságok szinte minden esetben élnek a törvény adta lehetőségükkel.

Az ittas vezetésért a jogi felelősség egyértelműen a vezetőt terheli, de jó lenne, ha felébredne a lelkiismeret azokban a barátokban és családtagokban is, akik úgy kínálják a vezetőnek a pálinkát, a bort, hogy: egy kupicával, egy pohárral nem árt meg.

Amikor a járművezető fel-emeli a szeszes itallal telt poharát, gondoljon arra, hogy ő felelős a közlekedés többi résztvevőjéért, hogy őt is és mindenkit hazavár a családjá.

*

A svájci Touring című lapban olvastuk:

Wer trinkt, fährt nicht —
Wer fährt, trinkt nicht!

Magyarra fordítva:

Aki iszik, ne vezessen —
Aki vezet, ne igyék!

Ugye, anyanyelvünkön is igaz a svájci mondás!

ZENTAI FERENC

Takarékos lámpák

Néhány hónappal ezelőtt egy nyugatnémet kísérlet (illetve a kísérlet-ről tudósító újságcikk) bebizonyította, hogy a jelzőlámpák programjának okos módosítása jelentősen csökkentheti a forgalom idővesztéseit, gyorsabb és olcsóbb autózást nyújtva a városban közlekedőknek.

A cikk — csöppet sem véletlenül — nagy feltűnést keltett itthon is, az írott és hangos sajtó sorolni kezdte azokat a helyeket, ahol bután működő lámpák bosszantják a közlekedőket. A felelősségre vontak a műszaki akadályok védelmébe vonultak, közölték: Budapest úthálózata, forgalma, a lámpák konstrukciója nem teszi lehetővé, hogy tökéletessé varázsolják a készülékek programját.

A vihar elvonult, a lámpás takarékoságot más ötletek, újabb kampányok szorították a háttérbe. A szakemberek meg fellélegezve hozzáláttak a lámpák felülvizsgálatahoz — úgy látszik, azért még lehet mit tenni.

A Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatóságának osztályvezetője idei első számunkban így írt erről: „... a legforgalmasabb csomópontok programjait felülvizsgálják és a legutóbbi időszak forgalmi változásainak megfelelően — különös tekintettel az energiatakarékosság szempontjaira — módosítják.”

De hogyan?

Mert ki tudja eldönteni, hogy egy lámpa vagy egy útvonal lámparendszere takarékos-e vagy éppen séggel pazarló? Csak Budapesten majd' 300 jelzőlámpás csomópont teszi biztonságosabbá és lassúbbá a közlekedést, az utóbbit megváltoztatni nem lehet, csak enyhíteni; a lámpák valamelyik irányból megállítják a forgalmat — ezért találták ki őket.

Nem mindegy, hogy hány autónak és milyen sokáig kell várakoznia a kereszteződésekben, hány megállással-gyorsítással-lassítással lehet végigjutni egy-egy úton. Mindezt bonyolítja a forgalom folytonos változása, a napszakonként, naponként, évszakonként módosuló, gyakran percnként változó sokféle járműáramlat, az útelzárások, építkezések miatti közlekedési szokás-alakulások.

A változtatás hasznos segítői azok az aszfaltba épített detektorok, amelyek a Belvárosban 60 helyen gyűjtik és továbbítják a forgalom legfrissebb adatait. A város más ré-



Újból felvirradt a kiegészítő fények napja. Valóban, miért is ne kanyarodhatna jobbra a Lada, amikor onnan fordulnak balra és jobbra a kocsik, és schol sem keresztezik egymás útját.



Megváltozott a besorolás rendje a Dózsa György úton. Korábban egy sáv egyenesen, a másik egyenesen és balra, a harmadik csak balra vezetett. Most kettő visz egyenesen, kétszeresére nyújtva a zöld idejét, balra pedig egy, hosszabbra nyújtva a várakozási időt. Az autósok máris találtak még egy sávot — igaz, szabálytalanul, a forgalom elől elzárt területen. De miért is ne lehetne ezt is legálissá tenni?

(Bojár Sándor felvételei)

szein folyamatos megfigyeléssel ellenőrzik, hogy valóban a tervezettnek megfelelően közlekednek-e a járművek. Ha nem, a valósághoz igazítják a jelzéseket.

A szakemberek minőségi fejlesztésnek hívják ezeket a módosításokat, amelyek nemcsak a zöld—piros idők megváltoztatását jelenthetik, hanem azt is: átformálják a besorolási rendet — azt, hogy merre lehet továbbjutni egy-egy sávból.

Néhány helyen éjjeli sárga villogóra kapcsolják a jelzőkészülékeket (mint például Újpesten, a Váci út és az Árpád út kereszteződésében), hogy a vezetők a forgalomhoz alkalmazkodva a lehető legrövidebb idő alatt túljuthassanak a csomóponton. Kérdés azonban, hogy ezért a takarékosággért érdekes-e a lámpák nyújtotta nagyobb biztonságot feláldozni. Amíg nem következik be baleset — biztosan érdemes, de ha mégis...?

Mindenesetre bölcsőbbnek tartjuk a nyomogombos gyalogoslámpákat és az éjszakai program elterjesztését (ilyen éjszakai program szolgálja a Mártírok útján közlekedőket), ezzel addig kurtítják a zöld, és így a piros időket, amíg csak lehet. A jelzések gyorsabb változtatásának azonban határt szab, hogy a gyalogosok éjjel is érdekelnek annyi zöldet, hogy a rájuk zúduló autók elől még átjussanak a túloldalra.

A Nagykörút határolta területen máris más program vezérli a lámpákat reggel 6 és este 9 között és megint más éjszaka. A forgalommérési adatai alapján tovább finomítják a programokat, igyekeznek jobban alkalmazkodni a csúcsórák körülményeihez.

Sok helyen a kiegészítő jelzések engedik a kanyarodó forgalmat, másutt telezöld világít, ilyenkor a szemből haladók között nem a lámpák, hanem a vezetők választják külön az eltérő irányok forgalmát.

Hogy pontosan mennyi üzemenyagot lehet a lámpák minőségi fejlesztésével megtakarítani, azt senki sem tudja. De nem is a szám az érdekes, hanem sokkal inkább az, hogy az autósok nem maradnak magukra a forgalom sűrűjében, gyorsulhat, elviselhetőbb és olcsóbb is lehet közlekedésük.

És hogy mind jobban a forgalom diktál a lámpáknak és nem fordítva, azt az ígéri, hogy rendszeressé teszik a programok felülvizsgálatát, egy csomópont sem úszhatja meg évenkénti ellenőrzés és ha kell, módosítás nélkül.

F. A.

A MŰSZAKI KÖNYVÁRUHÁZ AJÁNlja

- pld. dr. Baránszky-Jób Imre:
VASÚTI JÁRMŰSZERKEZETEK
Műszaki. 1979. 611 oldal,
kötve 155,- Ft
- pld. dr. Buna Béla: MÉRŐMŰSZEREK
AZ AUTÓBAN Műszaki.
1979. 221 oldal, kötve 29,- Ft
- pld. dr. Dévay József: FÉMEK
KORROZÍÓJA ÉS KORROZÍÓ-
VEDELME
Műszaki. 1979.
171 oldal, kötve 28,- Ft
- pld. Diószegi György: GÉPÉSZETI
ISMÉRTEK ÉS ADATOK
1-2. kötet. Műszaki. 1979.
819 oldal, kötve 60,- Ft
- pld. dr. Flamisch Ottó-Kardos Mihály:
AUTÓVILLAMOSSÁGI
BERENDEZÉSEK DIAGNOSZTIKAI
VIZSGÁLATA Műszaki.
1979. 362 oldal, kötve 55,- Ft
- pld. GÉPIPARI TECHNOLÓGUSOK
ZSEBKÖNYVE Műszaki.
1979. 966 oldal, kötve 91,- Ft
- pld. dr. Irk Ferenc:
KÖZÚTI BALESETEK
Törvényszerűségek és megelőzés
Közgazdasági. 1979.
471 oldal, kötve 62,- Ft
- pld. Kovács László:
GÉPIPARI ANYAGTÁBLÁZATOK
Műszaki. 1979.
575 oldal, kötve 91,- Ft
- pld. dr. Sidó Ferenc:
AUTÓK FÉKBERENDEZÉSEI
Műszaki. 1979.
274 oldal, kötve 46,- Ft
- pld. GÉPEK KARBANTARTÁSA
Szétszerelés, elemek javítása,
összeszerelés
Műszaki, Ipari szakkönyvtár
1979. 395 oldal, kötve 37,- Ft

A felsorolt kötetek egyenként is megrendelhetők a kitöltött, kivágott és címünkre borítékban beküldött hirdetés alapján. Postán utánvétellel szállítunk, magánzemélyeknek 200 Ft felett portómentesen. Tekintettel a korlátozott példányszámokra, a megrendeléseket beérkezésük sorrendjében teljesítjük.

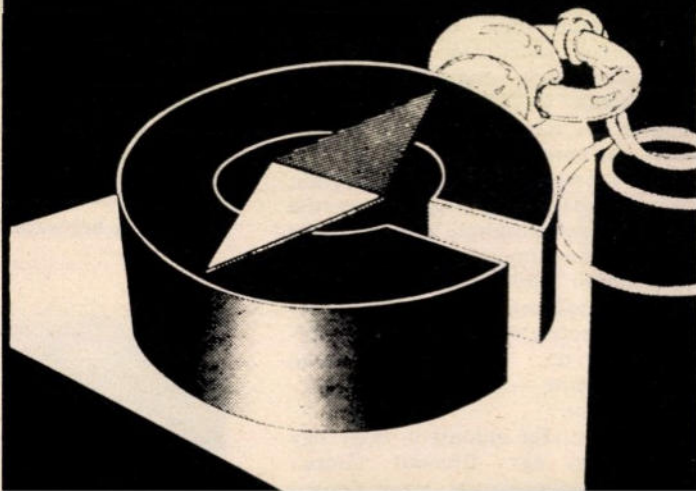
CIMÜNK: ÁLLAMI KÖNYVTERJESZTŐ VÁLLALAT
MŰSZAKI KÖNYVÁRUHÁZA
Budapest, Liszt Ferenc tér 9. 1061
Telefon: 420-353.

A MEGRENDELŐ NEVE:

PONTOS CÍME:

.....
aláírás

Vásárláskor cél: a CENTRUM!




Centrum Áruházak

Autók füstkigyója

A sötétség beálltával lakótelepünkön működésbe lép a zaj és autóbűz elleni önkéntes szolidaritási csoport. Listát készítenek a szabályellenesen parkoló autók rendszámáról, és azt átadják a rendőrségnek, figyelmeztetésül pedig egyik-másik autó gumijából kiengedik a levegőt. Bár hosszabb távon mindez nem változtat a helyzeten, jól látható az ilyen akcióknak a társadalmi tüntetés jellege.

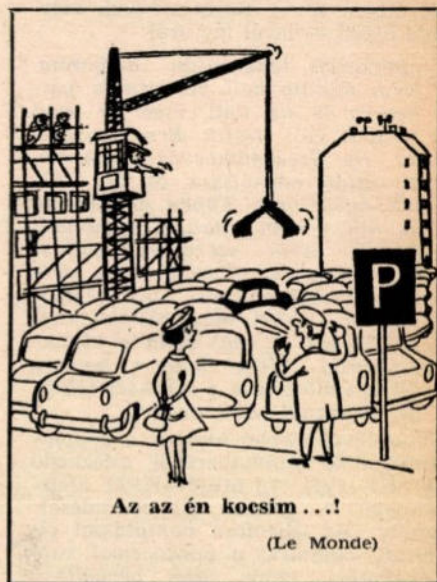
A lengyel utakat jelenleg több mint kétmillió személyautó rója, és a fejlődő lengyel gépjárműipar évente 300 ezer új gépkocsit dob piacra. Varsóban például naponta 130 új autót vesznek nyilvántartásba. S míg a lengyelek nagy részét ez a tény elégedettséggel tölti el, mások mind hangosabban hívják fel a figyelmet az érem másik oldalára. Nem csupán a közúti balesetek áldozatairól beszélnek (Lengyelországban igen magas az átlag: a múlt évben hatezer halálos közúti balesetet jegyzett fel a statisztika), hanem a járművek káros hatásáról is, amely mind a természetes környezetre, mind az emberi egészségre is ártalmas.

Lengyelország különböző vidékein végzett levegő-szennyezettségi mérések kimutatják, hogy százalékosan ugyan az ipar juttatja a levegőbe a gáz eredetű szennyeződés zömét (kb. 70%), 15 százalék mégis a gépjárművel történő szállítás terhére írható. A nagyvárosi településeken pedig az autók okozta szennyeződés áll az első

helyen. Ezt, akár komplikált mérések nélkül is könnyen megállapíthatja bárki, elég ha mélyebb lélegzetet vesz, különösen ködös, felhős napokon.

Viszonylag jobb levegőjük van az új lakótelepeknek, amelyek távol esnek a városközponttól, s ahol nincs sűrű autóbusz-hálózat, a személyautóknak pedig tilos behajtani a mellékutcákba. Igaz, hogy ezt az előírást nem mindenütt tartják be, annak ellenére, hogy a lakóbizottságok szigorúan ellenőrzik e szabály betartását. Sok helyütt azonban az autótulajdonosokat még a pénzbüntetés sem riasztja vissza. Ezekkel szemben nem marad más hátra, mint az ellenük való harcnak olyan módját választani, mint azt a bevezetőben ismertettük.

A növekvő gondok megoldásának persze csupán csekély hányadát jelenti az autók „kizárása”. Jóval fontosabb, hogy érdemleges intézkedések történjenek az autók kibocsátotta mérgező gázok mennyiségének csökkentésére. Az utóbbi időben mind többet és mind gyakrabban ír erről a sajtó. A varsói Környezettervező Intézet már két évvel ezelőtt elkészítette azt a tervezetet, amely meghatározza az égési anyagok mértékének megengedett normáját. Betartására mind az autótulajdonosokat, mind a gyártókat is kötelezik. Jelenleg azonban, ez a norma csak az utóbbiakra nézve kötelező. Ezért a tervezet szerzői azt javasolják, hogy a Lengyelországban működő több mint kétezer diagnosztikai szervizben vezessék be a műszaki állapot kötelező felülvizsgálatán kí-



Az az én kocsim ...!

(Le Monde)

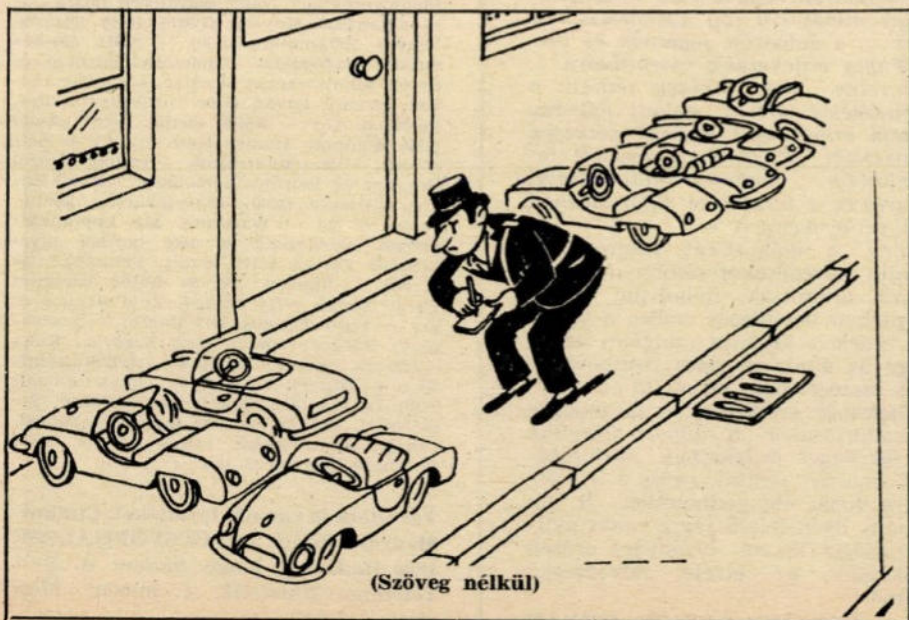
vül az autók által kibocsátott égési anyagok szennyező hatásának vizsgálatát is. A folyamatos ellenőrzés a rendőrség és a természetvédelmi szolgálat feladata lenne.

Nemrég szó esett arról is, hogy szükség lenne a motorokban utánégetők alkalmazására is, melyek a gázokat toxikusmentessé alakítják át. Lengyelországban megvan a lehetőség ilyen alkatrészek gyártására, a probléma csak ott van, hogy ennek alkalmazását hogyan kellene kötelezővé tenni. A megfelelően beállított motor — így szól a szakemberek véleménye — közel 30 százalékkal csökkentheti a kibocsátott égési termék toxikus (mérgező) anyagtartalmát.

Az ember légzőszervének szempontjából nem közömbös a tömegközlekedési útvonalak korszerű megszervezése sem. A legújabb közlekedési tervekben ezt is figyelembe vették már. Arról van szó, hogy növelni kell a közlekedési gyűrűk és a zölddel övezett gyorsforgalmú utak számát, ahol a járművek lényegesen kevesebb káros anyagot juttatnak a levegőbe, mint az állandó sebességváltoztatást és hirtelen fékezést kívánó útvonalakon.

Mindezeket túl még egy, feltehetően sok autómádnó szívét sebző javaslat is felmerült, melyet gyorsan és költségmentesen meg lehetne valósítani. Ha már ennyi autó van az országban, ésszerűbben kellene azokat üzemeltetni. Jelesül: ritkábban kellene őket igénybe venni, azért, hogy a következő sarkon levő üzletben péksüteményt vásároljunk!

JERZY KARCEWSKI
Interpress



(Szöveg nélkül)

Reflektor

Egy levél és egy személyes találkozás olvad most össze a „Reflektor” fényében. A — teljes névvel, címmel aláírt — levél így szól:

„Pótkocsis teherautón dolgozom. Nem mindig kell vontatni a pótkocsit, de ha kell, csak az úton megtett időt fizetik. Erre egy példa. Ha Székesfehérvárra utazom, az útidő oda-vissza öt óra. Allok nyolc órát. Ebben az esetben az állást nem, csak a menetidőt fizetik. Arra szeretnék választ kapni, hogy az állási időre is jár-e a pótkocsivontatási díj. Tudomásom szerint más vállalatoknál fizetik ezt az indulástól a visszaérkezésig. Nem hiszem, hogy a díj megállapítása a színházi tehergépkocsiknál más lenne.”

Válaszlevelünkben idéztük a gépjárművezetők munkabérééről intézkedő 16/1971. (VII. 7.) MüM—KPM alaprendelet 5. §-ának (2) bekezdését, amely „Az igazoltan vontatással eltöltött, valamint a pótkocsival való várakozási időre járó bérpótlék” mértékét határozza meg. A rendelet tehát azt írja elő, hogy a „vontatási díjat” nemcsak pótkocsival „úton megtett” időre, hanem „a pótkocsival való várakozási időre” is el kell számolni. A rendelet erre az időre járó bérpótlékról beszél, vagyis: ezt minden vállalat köteles kifizetni. A „színházi tehergépkocsit” üzemben tartó vállalat is. Mert e rendelet „hatálya kiterjed a munkaviszonyban álló, valamint az ipari szövetségi tagsági viszonyban álló gépkocsivezetőkre”. Vagyis: nincs olyan munkáltató, amelyre ez nem vonatkoznék.

És itt kapcsolódik a bevezetőben említett látogatás. Vidéki gépkocsivezető kereste fel szerkesztőségünket. Letette asztalunkra ez évi 2. számunkat, s rábökött a Reflektor-rovatra, amelyben éppen ilyen „téves” elszámolásról írtunk. Vele is ilyesmi történt. Mi ott ezt a végkövetkeztetést szűrtük le: „Aki munkágyekkel foglalkozik — ez a hivatása, ezért fizetik! —, köteles ismerni a rendeleteket, ... és köteles utánanézni, hogy az adott esetre milyen rendelkezés érvényes.” És látogatónk mérgesen hozzátette:

— Írhatnak önök bármit, ilyen ezután is meg fog történni. Mert kérem, ha nálunk az üzemben egy munkás selejtet csinál, most már a fizetése ötven százalékának erejéig bevasalhatják rajta a selejt ellenértékét. Joggal: miért nem ügyelt jobban, hogy ne okozzon kárt. Kárt a vállalatnak, a munkahelyi kollektívának, végső soron az egész társadalomnak. És a bérelszámoló? Egy ilyen „tévedésével” ugyancsak kárt okoz! Első-

sorban egy vétlen munkatársának, akinek ez esetben mászkálnia kellett az ügye után, leveleznie kellett az önök szerkesztőségével, s végül össze kellett hívatnia a vállalat munkaügyi döntőbizottságát, hogy az véglegesen igazságot szolgáltatson, és kifizettesse, visszamenőleg is, a jogos járandóságot. Több embert is foglalkoztatott, igénybe véve azok idejét és idejét, ami többnyire a termelőidőből esik ki. Ez, kérem — mondta látogatónk felháborodva — ennek a bérelszámolónak a selejtje. Rosszul végezte, ami a kötelessége, amiért fizetik. Igaz, ennek a selejtnek az értékét nem lehet pontosan forintban meghatározni. Hogyan vonják hát felelősségre az ilyen selejttermelőt? Van-e erre törvény? Mert én ilyen felelősségre vonásról nem tudok. Erről írjanak egyszer!

Hát így olvastuk össze e látogatást a cikkünk elején idézett levéllel. Mert ott is az az elképesztő eset került felszínre, hogy a bérelszámoló „figyelmetlenségével” megkárosított valakit, illetve megsértett jogaiban. Igaza volt látogatónknak: ez ennek a dolgozónak a selejtje. De mint-hogy az okozott kár valóban nehezen lenne kifejezhető forintban, e tévénység elbírálása is más alapon történhet.

A munkabér megállapítása — a rendelkezések határain belül — a vállalat egyes vezetőinek és beosztottjainak joga. Am ezzel kapcsolatban éppen a Munka Törvénykönyve legutóbbi módosításakor a 2. § is egy új (3) bekezdéssel bővült; ebből idézzük:

„A törvény tiltja a joggal való visszaélést. Joggal való visszaélésnek minősül a jog gyakorlása, ha az... a dolgozók jogainak és törvényes érdekeinek csorbitására... vezetne. Azt, akinek terhére a visszaélés történt, emiatt hátrány nem érheti. Aki jogával vétkesen visszaélt, az ezért alkalmazott felelősségre vonáson felül viselni tartozik a visszaélés elhárításának következményeit is.”

Bizony, a dolgozókat megrövidítő effajta „tévedéseket” többnyire csak ugyan elsimítják, mondván: ez az alapjánban becsméletes ember a vállalat érdekeit kívánta szolgálni azzal, hogy az általa ki nem fizethetőnek vélt összeget nem számolta el.

Csak-hogy szerintünk a járandóság visszatartásakor „a dolgozó jogainak és törvényes érdekeinek csorbitásáról” van szó, amikor pedig a felelősségre vonás elengedhetetlen. S ha néhány ilyen felelősségre vonás nyilvánosságot kapna, bizonyára erősen csökkenne az efféle „tévedések” száma.

REMÉNYI-GYENES ISTVÁN

A „Csúcsforgalom” postája

Szerkeszti: JUHASZ ANDOR

KfNÁL: — Warszawa 223-at Csizmadia Gábor (1111 Bp. Egyri József u. 15. Tel: 667-489.) — Lada 1500 hátsó szélvédőt Lombos Tamás (7626 Pécs, Újvilág u. 12.) — NSU Prinz 1000 egyben vagy alkatrészként Csordás Miklós (4237 Petőfibánya, Lenin út 2.) — Barum radiál 155×14 gumiköpenyt Homonnay Péter (1147 Bp. Gyarmat u. 69.) — Fiat 850 alkatrészeket Szabó János (6630 Mindszent, Szántó Kovács János u. 39.) — Volkswagen karosszériát, motort és egyéb alkatrészeket Szigeti Gábor (1161 Bp. Petőfi u. 47.) — Lada 120 DIN LE motort, bukócsövet, sportkormányt Mészáros István (6723 Szeged, József Attila sgt. 146) — MZ TS 250/1 motorkerékpárt, motorosruhá, bukósisakot Lengyel József (6800 Hódmezővásárhely, Mérleg u. 4.) — Harley Davidson 1000 cm³-es sportmotort Cserkúti József (9024 Győr, Zalka Máté u. 10.) — Aro M 461 sebességváltót, CZ 175 és ETS 250 motorkerékpárt Szegedi Károly (2700 Cegléd, Csutak Kálmán u. 78.) — Volkswagen 1200, 1500 alkatrészeket Pajkos Antal (6100 Kiskunfélegyháza, Döbrentei u. 26.) — NSU Max 250 motorkerékpárt Pannóniáért Németh Attila (8360 Keszthely, Kossuth Lajos u. 129.) — Mikuni versenyporlasztót Ø 26, és P20 alkatrészeket Kérges József (4320 Nagykálló, Bercesnyei út 14.) — Nyitott Skoda veteránautót, 1938-as kiadásút Nagygyörgy Imre (6800 Hódmezővásárhely)

KERES: Tatra 125 motorkerékpárhoz 300×14-es gumiköpenyt Czibolya Kálmán (6900 Makó, Miklós u. 1.) — Gokart építéséhez szakkönyveket, rajzokat, motorkerékpár tuningolásához szakirodalmat Erdei Béla (4027 Debrecen, Hámán Kató út 28.) — Skoda S 100 bal oldali első-hátsó ajtózárat Balázs Lászlóné (9700, Szombathely, Körösi Cs. S. u. 70.) — Wartburg 353 szélvédő gumitömítést és autóponyvát Bebesi László (8230 Balatonfüred, Tamási Áron u. 33.) — Gokart építéséhez gumiköpenyt és tömlőt Meisler Zsolt (8100 Várpalota, Steinmetz u. 3.) — Bármilyen régi típusú autót restaurálásra Ligeti József (8200 Veszprém, Haszkóvó u. 31.) — Böhmerland (Cechie) motorkerékpárt, vagy bármilyen hozzá való alkatrészt Kovács Gyula (9400 Sopron, Möricz Zsigmond u. 2.) — NSU 500-hoz tankot, olajtartályt, oldalsomagtartókat és egyéb alkatrészeket, esetleg komplett motort Sarkadi István (5200 Törökszentmiklós, Petőfi u. 47.) — BMW Isettát Földi László (3356 Kompolt, Hámán Kató út. 58.) — Kétütemű versenymotorok tuningolásáról Kreidler és Morbidelli módszer leírását Katona Gusztáv (8000 Székesfehérvár, Eszperantó tér 3.) — Wartburg 353 kuplungki-nyomó szerkezetet és első bordás agyát Légrádi Zoltán (7541 Kutas, Felszabadulás u. 24.) — Simson SB 50 hátsó sárvédőt Paksi Győző (6724 Szeged, Zöld Sándor u. 20.) — Ford Taunus M12 Kombi kocsiszekerényt Sárközi József (5340 Szarvas, Káka központ) — A Technikai érdekességek 174/1-4, 175/1-4, 176/1-4, és egyéb számait Tóth László (6000 Kecskemét, Szilágyi Erzsébet u. 58.) — Fiat 850 motort, sebességváltót, alkatrészeket Lövei Sándor (5900 Orosháza, Bajnok u. 12.)

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

AZ UDVARIAS KÖZLEKEDÉS MEGTEREMTÉSÉÉRT!

1980-ban immár ötödik alkalommal hirdeti meg az Autó-Motor Szerkesztősége az ország legügyesebb, legjobb gépjárművezetőinek vetélkedőjét, a „Keressük a legjobb gépjárművezetőt” versenyt. Melegen üdvözlöm ezt a mozgalmat. Meggyőződésem, hogy a közlekedésbiztonság növelése mindannyiunk közös ügye, gépjárművezetőké és gyalogosoké egyaránt. Ezért tartom nagyon fontosnak, hogy minél többen vegyenek részt ebben a vetélkedőben.

Az emberi tényezők szerepe és fontossága megnőtt a közlekedésben. Közútjaink mind telítettebbé válnak, a forgalomsűrűség tovább növekszik, a veszélyforrások, veszélyhelyzetek egyre gyakoribbakká válnak. A járművezetők ebben a környezetben végzik mindennapos megfeszített munkájukat. Feltétlenül hasznos és jó, hogy

ehhez a kemény munkához okvetlenül szükséges elméleti és gyakorlati tudásukat állandóan gyarapítsák és fejlesszék.

A közlekedésbiztonsági vetélkedők célja kettős. Egyrészt az, hogy minél több gépjárművezető éljen az önkéntes tanulásra való ösztönzéssel, ezáltal is bővítve szakmai ismereteit, a másik cél: tudásszintjük felmérése, új tapasztalatok szerzése, s azok széles körű hasznosítása.

A fenti célok eléréséhez nagyon jó alkalom ez az egész országra kiterjedő vetélkedő is, amelyben valamilyen járművezető — hivatásos és magánautós, illetve motorkerékpár-vezető — egyaránt részt vehet.

Biztos vagyok abban, hogy valamilyen induló csak nyerhet azzal, hogy kipróbálja képességeit, növeli gyakorlatát, tapasztalatokat szerez, hi-

szén a balesetmegelőzés is legtöbbször a kölcsönösségen alapul, mivel szemben is jön forgalom. A közlekedés biztonsága csak a közlekedésben részt vevők összefogásával, együttműködésével valósítható meg.

Számitok arra, hogy a Volán-gépkocsivezetők is nagy számban megjelennek a rajtnál, hiszen már a korábbiakban is eredményesen szerepeltek.

Nagyon szerencsésnek tartom, hogy ezt a vetélkedőt az Autó-Motor, az egész autós és motoros társadalom kedvelt lapja szervezi és hirdeti meg. Jó kezekben van ez a verseny és bízom benne, hogy az eredmények is nagyszerűek lesznek.

Sok sikert kívánok valamennyi résztvevőnek

TAPOLCZAI KÁLMÁN,
a VOLÁN TRÜSZT
vezérigazgatója



A közlekedésbiztonsági vetélkedő helyezettjeire

600 000 forint.

nyeremény vár!

Az Autó-Motor szerkesztőségének különdíja:

5000 forintos

autónyeremény-betétkönyv



A legeredményesebb gépjárművezető fődíja:

1980 októberében átvehető

SZEMÉLYGÉPKOCSI

A vetélkedő kiírása társadalmi összefogáson alapul azzal a céllal, hogy a közlekedő ember magatartását formálja annak érdekében, hogy biztonságosabban tudjon a rohamosan fejlődő közúti közlekedés követelményeihez alkalmazkodni.

A VETÉLKEDŐBEN MINDENKI — AKÁR JÁRMŰVEZETŐ, AKÁR GYALOGOS — RÉSZT VEHET

Indulni lehet az alábbi kategóriákban:

- gyalogos,
- kerékpáros,
- segédmotoros kerékpár vezetője,
- motorkerékpár-vezető,
- személyautó magánvezető,
- személyautó: hivatásos vezető
- teherautó-vezető 3,5 t alatti kocsin,
- teherautó-vezető 3,5 t feletti kocsin, különleges járművek is,

- autóbuszvezető,
- mezőgazdasági vontató vezetője.

A gyalogos és a kerékpárvezetői kategóriában csak azok indulhatnak, akik semmilyen járművezetői engedéllyel nem rendelkeznek.

Járművezetői kategóriában csak azok indulhatnak, akik megfelelő járművezetői engedéllyel rendelkeznek.

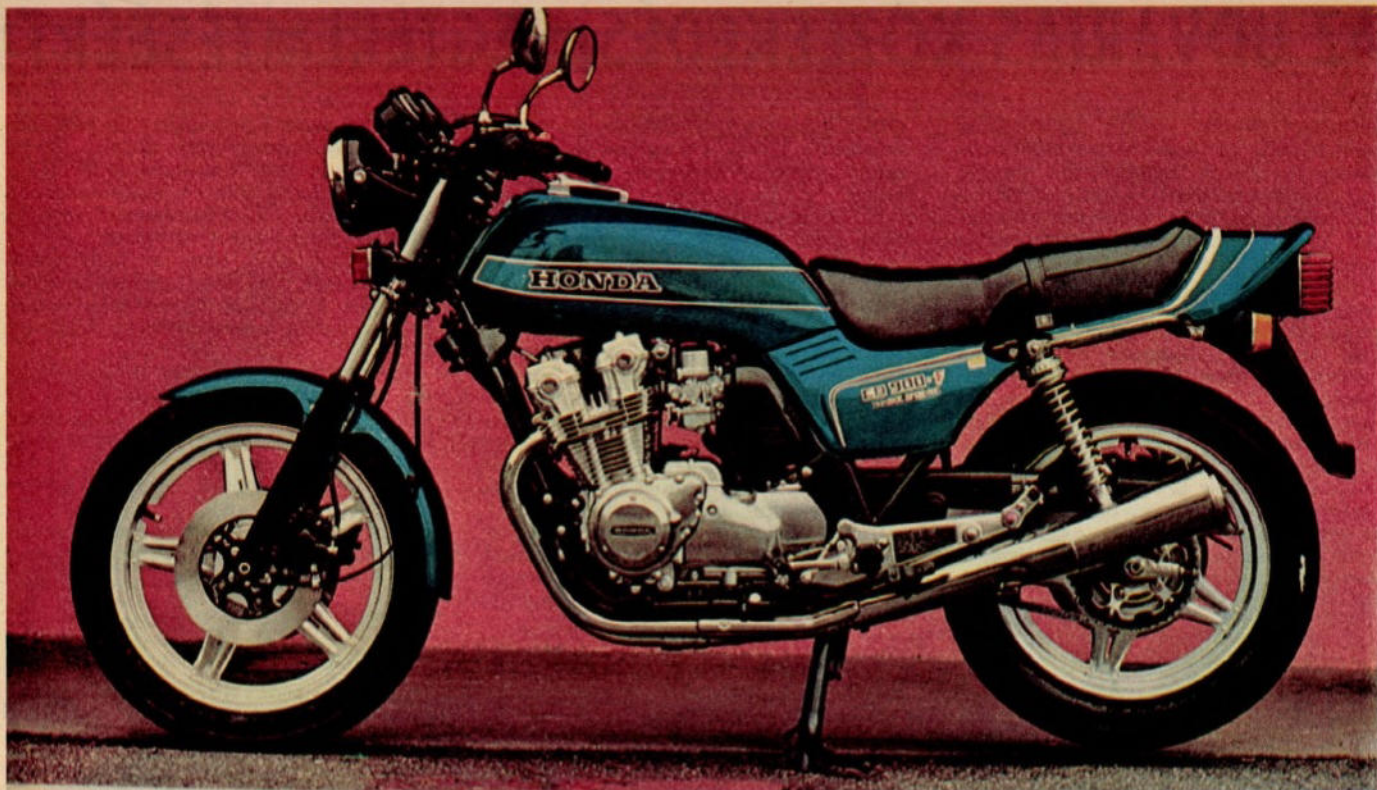
A következő két lapszámban közöljük a tesztkérdéseket, valamint a válaszok beküldésére szolgáló megfajtolapot. A megfajtolapon azt is közölni kell, hogy a beküldő a felsorolt kategóriák közül melyikben kívánja folytatni a versenyt.

Akik a beküldött válaszaikért a legtöbb pontszámot érik el — minden megyében és minden kategóriában nyolcvan —, selejtezőkön vesznek részt. A selejtezők győztesei megyei versenyeken indulhatnak. A megyei versenyek győzteseit te-

rületi elődöntőkbe hívjuk meg. A területi elődöntők győztesei az országos döntőben mérkőznek meg.

Járművezetői kategóriákban a versenyzők nemcsak a tesztkérdések helyes megválaszolásával szerezhetnek pontokat, hanem a forgalomban való jártasságukkal, esetleg azzal, hogy a korábbi években nem volt saját hibás balesetük, valamint az ügyességi pályán való mozgásukkal is. A vetélkedő selejtezői április hónapban kezdődnek. A megyei versenyeket május-július hónapokban rendezzük meg. A területi elődöntőre szeptember hónapban kerül sor. Az országos döntőt előreláthatólag október 19-én, vasárnap rendezzük meg.

Az Autó-Motor szerkesztőségének különdíját, az 5000 forintos autónyeremény-betétkönyvet azok között sorsoljuk ki, akik az ötfoldos vetélkedőn — bármely kategóriában — ötödször vesznek részt.



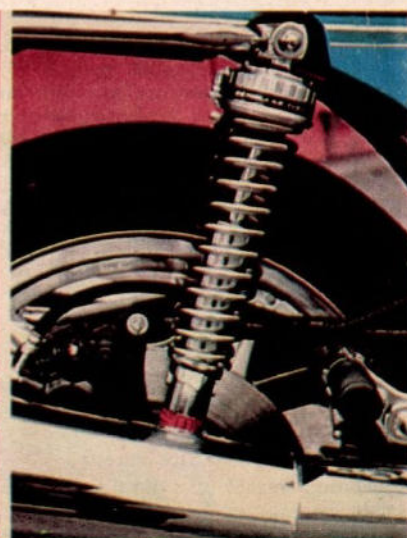
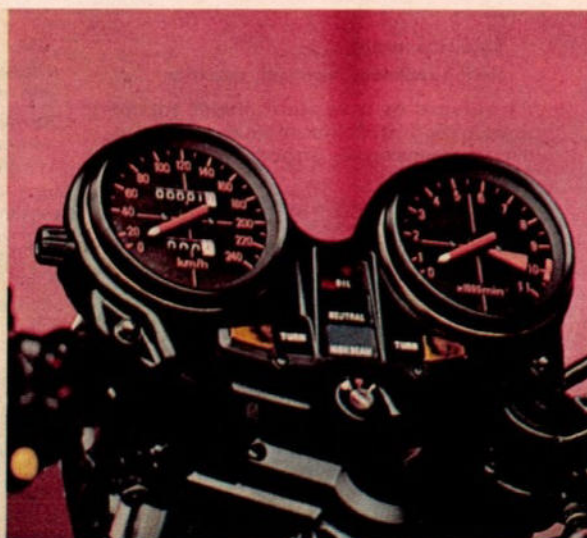
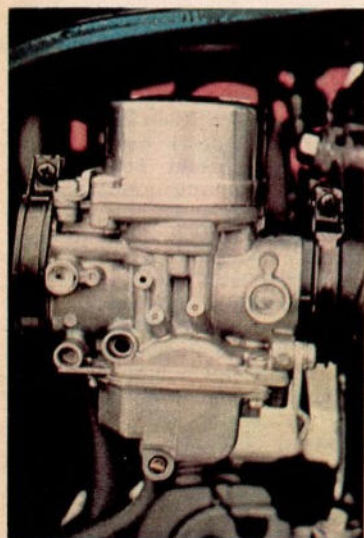
AZ ÉV MOTOR- KERÉK- PÁRJA

A legnagyobb példányszámú szakújság az NSZK-ban a „Motorrad”, amelynek több mint hatvanezer olvasója adta le voksát az év motorkerékpárjára. A legtöbb szavazatot a Honda CB 900 F „Bol d'Or” kapta, 37 289-et. A Ducati 500 Pantah a 2., a Ducati 900 SS Desmo pedig a 3. lett.

A soros, négyhengeres, dupla vezérműtengelyes, 16 szelepes, 892 cm³-es motort 4 darab 32 mm-es Mikuni porlasztó eteti. A 67 kW (91 LE) teljesítményt az ötfokozatú váltó láncsal továbbítja a Comstar-lemezkiüllős hátsó kerékhez. A

232 kilós Honda legnagyobb sebessége 215 km/h. És az ára? Úgy százezer forintba tehető.

Képek balról: Minden hengert egy-egy ilyen nyomás alatti Mikuni táplál – A műszer szerint 10 000 fordulat táján adja a motor a teljes erejét – A szerelvényfal színes fényei az olajnyomásról, a sebváltó és a fényszóró állásáról, valamint az irányjelzőkről tudósítanak – Mind a három tárcsaféket hidraulika működteti, a teleszkóprugó több helyzetben rögzíthető.



Sózott utakon



Ennyiféle, vagy még ennél is több, hazai és külföldi gyártmányú „kozmetikum” kapható a hazai szaküzletekben. Porlasztott, vagy folyékony állapotban kellenek magukat a gépjármű-szépességápoló szerek 18 és 66 forint közötti árban

tud uralkodni az elhatalmasodott motorozási vágyán, akkor legalább húsz kilométernyi utat tegyen meg, de vegye számításba, hogy kis járművét csúnyán összerondítja a hó, a hólé, a sár.

Hadd mondjuk meg, hogy a vidéki motoros — e tekintetben — előnyösebb helyzetben van a városi sorstársánál, akinél, hála a korszerű hótakarításnak, sózzák az utakat. És máris az időszerű témánál vagyunk: a sózott hólé a motorkerékpárnak (az autónak) a legnagyobb ellensége. A só, mely életünk egyik legfontosabb táplálékanyagát képezi, amely a fagyott utakat járhatóvá teszi, a vasnak, acélnak idő előtti pusztulását okozza. Előljáróban kimondhatjuk, hogy a rozsdától megtámadott sárvédőt, vázat, villát, kipufogócsövet és egyéb motorelemet semmiféle rozsdamentesítő csodaszert nem védi meg az enyészettől. Abban az esetben, ha reszelővel, esiszolóvászonnal, vagy élesre köszörült fémlappal eltávolítjuk a korrodált felületet, akkor talán hatásos lehet a rozsdamentesítő anyag. De ha már ennyi időt, munkát áldoztunk a rozsdá eltávolítására, akkor hasznosabb, ha a megtisztított területre vékonyan felkenünk alapozógittet, és annak száradása, majd lecsiszolása után szóródobozból felhordjuk a kívánt festéket.

És, ha már erről esett szó, hadd tegyünk ifjú motorostársunknak egy kedvező ajánlatot: ha annyira buzog benne a motoros vér, először végezze el a tavalyról „itt maradt” rozsdá irtását, és ha még maradt energiája, akkor megfelelően felöltözve vágjon neki a — bizonyára élvezetes — kirándulásnak, de csak akkor, ha hibátlanok a gumibroncsok.

Még valamit: ruházata legyen zárt, elég bő, vízmentes, és ami fontos, a mozgásban ne korlátozza. Befejezésül egy atyai tanács: amint a napsugár szégyenlősen elbújik a fellegek mögé, azonnal kapcsolja be a tompított fényt.

(Persze mindez éppen így vonatkozik a rendszám viselésére kötelezett motorkerékpárokra, illetve azok vezetőire is.)

—ergye—

Lehet, hogy amire ez az AM a nagyra becsült Olvasó elé kerül, még fehér (szürkés) hólepel borítja az egyébként kies tájat, és az általánosan ismert, úgynevezett jótételek eszükkel bukdácsol a munkahelye (haza-) felé, és fázósan minden egyébre gondol, csak éppen a motorozásra nem. Amennyire igaz e mondatnak rövidre fogott tartalma, annyira igaz lehet ennek ellenkezője is. (Mert ki lát a fiatalember, oly gyakran kiismerhetetlen, de szép lelki-világába?)

Hazánk több százezer moped-, mokieltulajdonosa között szép számmal akad olyan pelyhedző állú ifjú, aki — fittyet hányva a zi-

mankóra és az egyéb kelemetlenkedő utállapokra — éjszakai szendergések, álmában merészen leelőzi a maga tuningolta Verhóvinájával (ide behelyettesíthető bármelyik nálunk kapható márka) a világbajnok Robertset, és az ő 120 lóerős Yamaháját, vagy legalábbis a szomszédot, aki tavaly ősszel vásárolt egy 250-es emzét.

(E sorok írója nem felejtette még el kölyökkorát, amikor ő is efféléket álmodott a késői télutón.)

Szóval ott áll (a kapu alatt, a tornácán, a pincebejáratnál) a kismotor, amely naponta csábítja tizenéves gazdáját egy kis kirándulásra. Hát jó, legyen, de... Talán ellent-

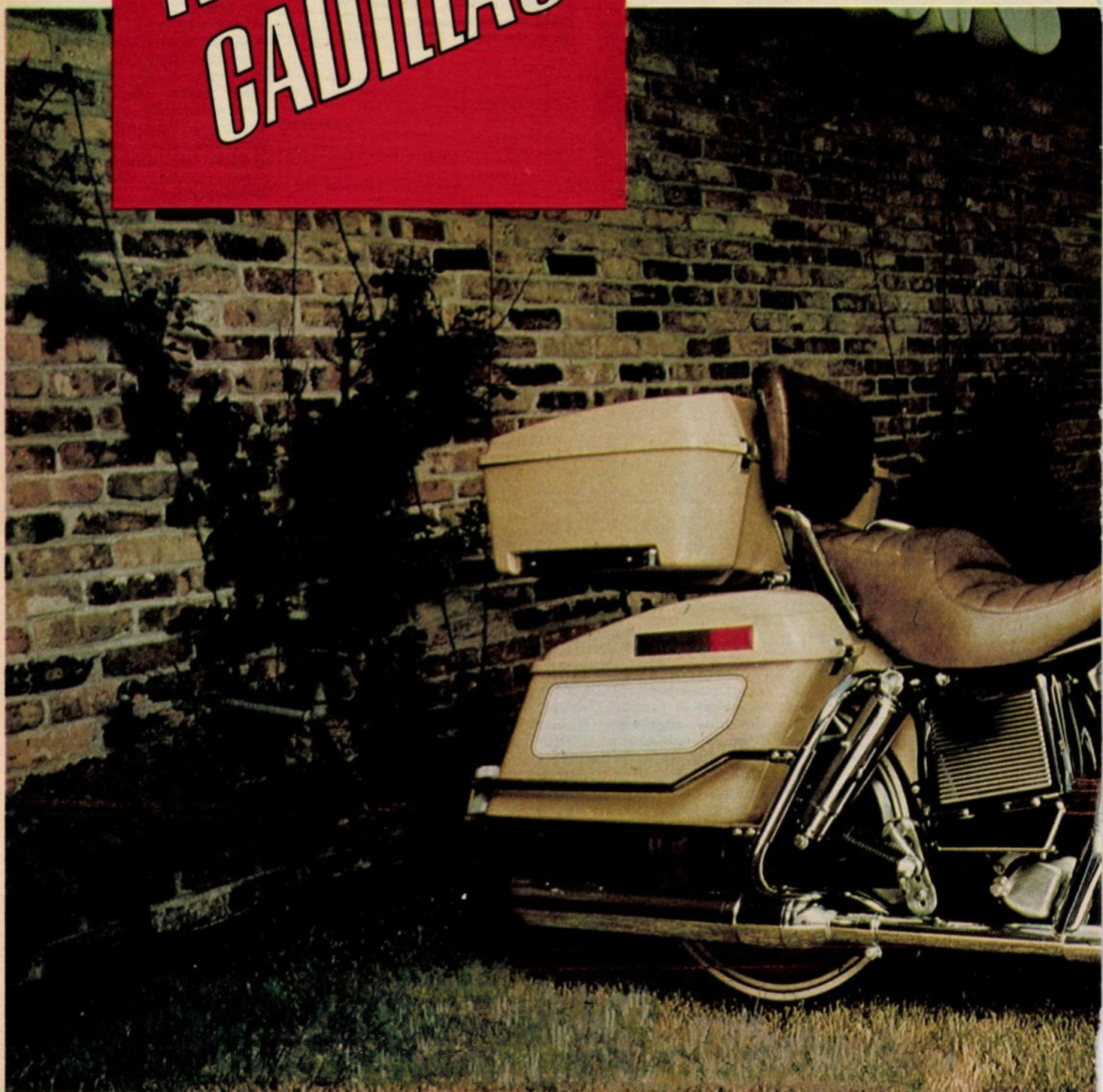
mondásosnak tűnik majd, ha azt ajánljuk, hogy ha már életre keltette az alvó fenevadat, akkor ne csak rövid vágásra vállalkozzon, mert néhány kilométeres próbajarat kifejezetten káros a motor belső életére, mechanizmusára. Miért? Mert a „sétálás” alkalmával nem tud kellően felmelegedni a hengerfurat, a dugattyúpálást, a csapszeg, a főtengely, és még kevésbé a forgattyúház. Ezek nyomán a kondenzvíz összekeveredve az el nem égett gázmaradványokkal, kénes savat képez a forgattyúházban.

Ha a fiatal már nem

KÉTKERESKÜ CADILLAC

A sok amerikai motorkerékpárgyár közül, amelyek több hengeres modelleket készítettek, már csak a Harley-Davidson létezik, amely most nagyobb, mint valaha. Sorra hozza ki az újabb és még újabb, nagyméretű típusait. Az idej programjukban hatféle, V2 hengeres motort gyártanak 1000 és 1340 cm³-es űrméretben. Valamennyi modell közös vonása a nyomórudas OHV szelepezérlés, a léghűtés, és a tárcsafék.

Amikor 1936-ban elkészült a Harley-Davidsonnál a mai *Electra Glide* első modellje, akkor a „repülőkerék” tí-



pusnevet kapta, míg most, illetve évek óta FLH 1200, avagy Electra Glide Classic a gyár úgynevezett top-modellje. Noha a Harley—Davidson motor-kerékpárjai drágák, (a képen látható H—D ára átszámítva mintegy 150 000 forint), mégsem követik vonalvezetésben, technikában, méretezésben a divatot diktáló olasz, vagy japán irányt.

Ami az USA autói között a Cadillac, az motorkerékpárban a Harley—Davidson, amely kényelmet, erőt, gyorsaságot, utazási biztonságot és stabilitást jelent — két keréken. E már-

ka hívei külön osztályt jelentenek a motoros világban. Az csak természetes, hogy a sasjelvényesek szorosan összetartanak klubokba tömörülnek, és ha úgy hozza a szükség, segítik is egymást.

Európai szemmel kissé túlméretezettek a H—D-paripák, és ez nemcsak a terjedelmükre, hanem súlyukra is vonatkozik. Vegyük példának a képen látható 43 kW (58 LE) teljesítményű Electra Glide Classic-ot, amelynek súlya 325 kilogramm, ezzel szemben a nagy Kawasaki 260 kg, a leg-erősebb, négyhengeres Suzuki 252 kg,

az ezres BMW 220 kg, hogy csak néhány ellenpéldát említsünk. Ugyanakkor az amerikaiak lényegesen kisebb a motorteljesítménye, de rögtön tegyük hozzá, még így is elég a 165 km-es végsebességhez. (Teljesítmény-összehasonlításként: a Kawa 66 kW, a Suzi 66 kW és a közismerten „gyenge” BMW 51 kilowatt.) A légszűrőn látható 80-as szám a 80 cubic inches, azaz 1340 cm³-t jelenti.

Egy bizonyos, aligha akad motoros, aki nem próbálna szívesen egy kört ezzel a nagy Kawasaki színi, kétkerekű Cadillac-kel.

—ay—





Megérdemelt elismerés

E

löl spoiler, hátul szárny, alattam hordónyi Good-yearok: egy 2002-es bömciben ülök. Hallom a lágyan duruzsoló motort, markomban az apró kormány, a szemem végigfut a műszereken — minden rendben. A startzászló elmosódó csíkjára beletaposok a gázba: a motor felsikolt és eltasztja a hófehér autót. Száz felett suhanok, a motofónia oktávokat emelkedik, a gyorsulás mennyei érzés. Ott, az egyenes végén kanyar következik, érzem, hogy nem tudom bevenni. Kezem, lábam összeakad, az autó megcsúszik... aztán...

... Aztán Szabolcsi Péter a vállamra teszi kezét és udvariasan szól: hiába is próbálkozom, nincs benne a motor... Gyermeteg mosollyal mentetetőzöm. Peti megértően bólint, s a garázsba invitál, hogy a motort is megnézzem.

Nos, minek is tagadjam, tátott szájjal bámulom: a Schnitzer-motor minden darabja egy-egy ékszer. A 16 szelepes, dupla OHC-s hengerfejbe egy mechanikus Kugelfischer injektor spricelli a benzint, mely életre kelti a titán és magnézium ötvözetű motort. Amikor fülemben sügja az árat, gyorsan kiszámolom, hány-szor vehetném meg rajta a 120-as Skodámat: egy ralicsapat összejönne belőle... Ebből fogantatik az első kérdésem.

— Aki a Külker SC-nél versenyez, előbb-utóbb ilyen autóbába ülhet?

— Nem lehetetlen — nevet Peti — de addig hosszú és költséges iskolaérek sorakoznak, csakúgy

mint a többi szakosztály versenyzőinél. A Maccsek Rallye-n rajtoltam először 1968-ban egy 600-as Glas Isarral, amellyel kategóriaelső, év végén pedig bajnok lettem. Hosszú kihagyás után Cserkúti Józsefnek navigáltam, Wartburggal raliztam 1976-tól és 77-ben egy Trabanttal indultam első ízben hegyi versenyen. A közönség csak az NSU-val ismert meg, amellyel tavaly a hat futamból ötöt, valamint a bajnokságot megnyertem. A „Nusival” öröm volt versenyezni. Roppant fordulékony és a 90-95 lóerejével elég gyors is. A jó útfekvéséről a gázöltésű Bilstein gátlók és a pályagumik gondoskodnak. Aztán tavaly elérkezett a nem várt meglepetés: én ülhettem a megüresedett BMW-be.

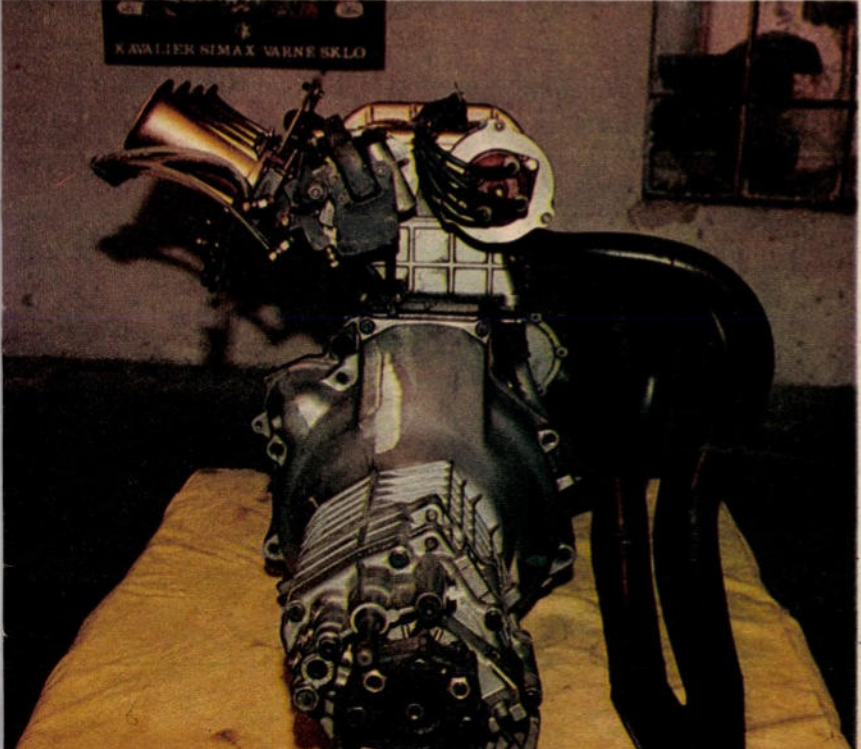
— Az NSU jó túraautó, de ez a BMW már igazi pályagép, mit jelent ez a kormány mögött?

— A bömcsi háromszor olyan erős, mint az NSU, de méreteiben is nagyobb, így hát szorongással vártam az első versenyt. Bemutatkozásom Pécsen a vártnál jobban sikerült, az abszolút és nemzetközi értékelésben 5. lettem. Különösen jó érzés a BMW-t vezetni: csak 5-6 másodperc kell a tempóhoz, ilyenkor a két kezem és lábam is kevésnek tűnik, mert egyszerre kell kormányozni, fékezni és váltani, ráadásul mindezt — villámgyorsan! A 10"-os első kerekek nagy kormányzási erőt igényelnek, így bizony nehéz ideális íven tartani az autót. Ha túl korai vagy nagyobb gázzal

igyekszem a kanyart befejezni, a hátulja rögtön kitör, s ha ilyenkor nem pontos az ellenkormányzás, a manővernek nagy idővesztés az ára. Egy év után úgy érzem, hogy a BMW erejének 50-60 százalékát sikerült ki-autóznom. Ezekkel az autókkal erőcsúsztatással kell rajtolni, s ugyanígy — túlpörgő kerekekkel — kellene kanyarodni is. Ehhez viszont gyakorlat, no és némi bátorság kell, mert például egy hajtúkanyarban 80-nal fordulok, de egy hosszú egyenesben — mondjuk az egri pályán — 190-es tempót is elérek. Örömmre rajthoz állhattam két külföldi versenyen. Egyiken a cél előtt 500 méterrel a difiben eltörött a tányérkerék. A másikon — noha kategória 3. lettem — törölték az eredményemet, mert az ablaktörő nem volt felszerelve.

Megköszönöm szakosztályomnak, ezen belül Sinka Gyula elnöknek és Kosztka Gyula szakosztályvezetőnek, amiért képesnek tartottak arra, hogy egy háromszáz lóerős autót vezessek, hogy továbbra is biznak eredményességemben. Hűségese és nélkülözhetetlen segítő társam ifj. Veres Jóska, aki a versenyeken és a felkészítés alatt sokat dolgozik az autón; segítségére nélkül nem lehetnének eredményeim. Az autósportot eddig saját zsebből űztem, a BMW-t már az egyesület





- A pécsi célegyenesben, úton egy abszolút 5. helyezés felé

- Hengereként 4 szelep, lánchajtású két vezérműtengely és benzinbefecskendezés. Ezek a Schnitzer-motor főbb jellemzői

(Fotó: Lőrinc Katalin és a szerző)

vette és minden támogatást megad.

Idén a lehetőségekhez képest szeretnék több külföldi versenyen rajthoz állni, ugyanis, a kevés hazai futam mellett csak így lehet kellő rutint szerezni. Sajnos nincs lehetőség edzésre, a megfelelő vezetéstechnika gyakorlására, mert ilyen autókkal nem lehet kimenni az utcára, hát még ott versenytempóban edzeni.

FEKETE KÁLMÁN



A Dunamenti Takarító Főágazat

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

Címünk: Budapest, Szamuely u. 58. 1039
Telefon: 170-408, 181-807

LENGÉSCSILLAPÍTÓK!

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.

MINDEN TIPUSU SZEMÉLYGÉPKOCSI SZERVIZELÉSEST ES ALVÁZVEDELMEST GARANCIAVAL VÁLLALOM

GEMES
XIV., Szatmár u. 58.
Tel.: 634-511.

Alváz-
és üreges korrózióvédelem.
Karosszéria-javítás

LACKÓ járműmérnök
Újpest, IV., Virág u. 62.
Tel.: 893-994.

KILOMÉTERORAK,
AUTOMUSZEREK
javítása,
szerelése
PEIDL Ferenc
műsz. mester
1025 Bp. II., Kapás u. 45.
Tel.: 150-828.

FEKBETET-ragasztás
minden típusú dobfékhez
tárcsafékhez
kuplungtárcsa-felújítás
csere, garancia, biztonság,
RÓNA TAMAS
autószerelő mester,
1067 Budapest,
Szondi u. 19.
Tel.: 318-206.

LADA gépkocsik
szakszerű javítása,
Elektronikus
fogyasztásmérés,
Porlasztó speciális
átállítás takarékos üzemre,
Beszabályozás, CO-mérés,
motordiagnosztika
MLADONICZKY IMRE
autószerelő mester
1125 Tuznádi u. 5/B

AUTÓRUGÓK
LAPRUGÓK JAVÍTÁST
SZERELESEL,
SPIRÁLUGÓK IVELESET,
PÓTLASAT
GARÁZSKAPU- ES
LEGPUSKARUGO
KÉSZÍTÉSEST
AZONNALRA VÁLLALJA:
PATIK
MEGVÁRHATO!
Bp. X., Keresztúri út 98.

Személygépkocsis utazások



Használja ki Ön is a társasutazás és az egyéni közlekedés nyújtotta különleges előnyöket.

Üdülés Rovinjban 14 nap a Villa Rubin, két-
ágyas, zuhanyozós bungalókban,
teljes ellátás ára 5100,- Ft sze-
mélyenként

Valutával rendelkezők részére:

Makarskai riviéra (Baska Voda) 2-3 szobás
villáiban, a 2 ágyas szobák 8 na-
pos bérleti díja 1370,- dinár +
390,- Ft-tól, májustól-októberig

Athén-Loutraki 10 nap, szállodai elhelyezés, fél-
penziós ellátás, júliusban és szeptem-
berben 160 USA \$ + 750,- Ft

Görögország 14 nap, Thesszalóniki, Athén,
Loutraki, Lárisza, szállodai elhe-
lyezés, félpenziós ellátás augusz-
tus és szeptemberben 217 USA \$
+ 980,- Ft

Görögország-Törökország 12 nap, szállodai
elhelyezés, félpenziós ellátás,
augusztus és szeptemberben 185
USA \$ + 890,- Ft

Jelentkezni lehet az IDEGENFORGALMI HIVA-
TALOKBAN és a



irodáiban.

- V., Roosevelttér 5.
- VI., Bajcsy-Zs. út 55.
- VIII., Baross tér 3.
- XII., Déli pályaudvar
- IV., Arpád út 75.
- III., Flórián téri üzletközpont
- III., Szentendrei út 189.
- XI., Bartók Béla út 42.
- VIII., Blaha L. tér 1.
- III., Himző u. 10.
- XI., Vegyész u. 1-5.
- I., Szentháromság u. 5.

Mi lett vele?



Kőműves Lajos

Hogy mennyire szükség van erre az emlékeztető sarokra, bizonyítja Kőműves „Ócsi” esete, aki a magyar motorsport dicső éveiben több területi- és Budapest-bajnoki címet nyert, és valahogyan elfelejtődött. A kaposvári srác 21 évvel ezelőtt lett területének bajnoka a 350-es Jawával, igaz, ekkor már öreg legény, 26 éves volt. Azért öreg, mert élete első versenyét 15 éves korában nyerte — ez volt egyben az első rajtja is — az ajkai terepversenyen. Egyik legnagyobb sportsikerét 3 évvel később, a Budapest-terepbajnokságon aratta. Ömlő esőben rajtolt mintegy félezer motoros, és amint mondta, „csak a nyelvem nem volt sáros!”. A kevés célbafutó között ott volt „Ócsi” is,



aki miután lemosta arcáról a sarat, máris indult vissza Kaposvárra. Csak otthon, másnap tudta meg, hogy az MHSZ 250-es Jawájával ő lett a bajnok.

Ócsi nem volt válogató, indult gyorsasági versenyeken is. Pécsen az 500-as géposztályban első lett a 350-es Jawával, sőt a nap legjobb ideje is az ő nevéhez fűződött. A következő évben elnyerte területének a cross-bajnoka címet a 350-es géposztályban.

— *Nagyon vágytam egy igazi gyári, gyorsasági versenymotorra, de ez soha nem vált valóra. Így aztán, csak magam bütykölte szériamotorjaim voltak. Hadd köszönjem meg ezúton is azt a segítséget, amit volt klubvezetőmtől, Szentgróti Bélától és Szöl-*

lősi Zsiga bácsitól kaptam. Nekik köszönhettem, hogy az országos futamon az élen voltam.

— *Fekete volt nekem a szombathegyi verseny. Az egyik kanyarban kiment a motorom hátulja, olajat kapott a hátsó kerék. A mentők kéztörréssel szállítottak a helyi kórházba. A baj csak ezután kezdődött. A komplikációk miatt csak sokára, és nehezen forrt össze a csontom. És amire meggyógyultam, 1962-ben megszűnt a kaposvári motoros szakosztály. Ezzel búcsút kellett vennem nagy szenvedélyemtől.*

Idén lesz negyedszázada, hogy a kaposvári hűskombinátnál, illetve ennek jogelőd vállalatánál dolgozom, mint autószerelő — ez a tanult szakmám — de már régebben gépkocsivezető vagyok. Hat évvel ezelőtt kitűntek a 750 000 kilométeres balesetmentes vezetésért jelvényvel.

A vér nem válik vízzé, 19 éves fiam, aki ugyancsak autó- és motor-szerelő, éppen úgy imádja a motor-kerékpárt mint én. Van Trabantunk, amellyel családommal együtt bejárnuk az országot. Szívesen mennék bármilyen messzire, csak hogy valami jóféle motorversenyt lássunk.

Mint az országutakat járó, balesetmentes gépkocsivezető, arra kérem ezúton is az autósokat és motorosokat, hogy versenyzői szenvedélyüket ne ott, hanem a sportpályán éljék ki.

(R)

GYORSASÁGI MOTORKERÉKPÁROS VB – 1980

- Márc. 23. Venezuelai GP, San Carlos
(125, 250, 350, 500)
- Ápr. 27. Osztrák GP, Salzburgring
(125, 350, 500, OK)
- Máj. 11. Olasz GP, Misano
(50, 125, 250, 350, 500)
- Máj. 18. Spanyol GP, Jarama
(50, 125, 250, 500)
- Máj. 25. Francia GP, Paul Ricard
(125, 250, 350, 500, OK)
- Jún. 15. Jugoszláv GP, Rijeka
(50, 125, 250, OK)
- Jún. 28. Holland GP, Assen
(50, 125, 250, 350, 500, OK)
- Júl. 6. Belga GP, Spa-Francorchamps
(50, 125, 250, 500, OK)
- Júl. 27. Finn GP, Imatra
(125, 250, 500)
- Aug. 3. Svéd GP, Karliskoga
(125, 250, 500)
- Aug. 10. Angol GP, Silverstone
(125, 250, 350, 500)
- Aug. 17. Csehszlovák GP, Brno
(125, 250, 350)
- Aug. 24. NSZK GP, Nürburgring
(50, 125, 250, 350, 500)

*

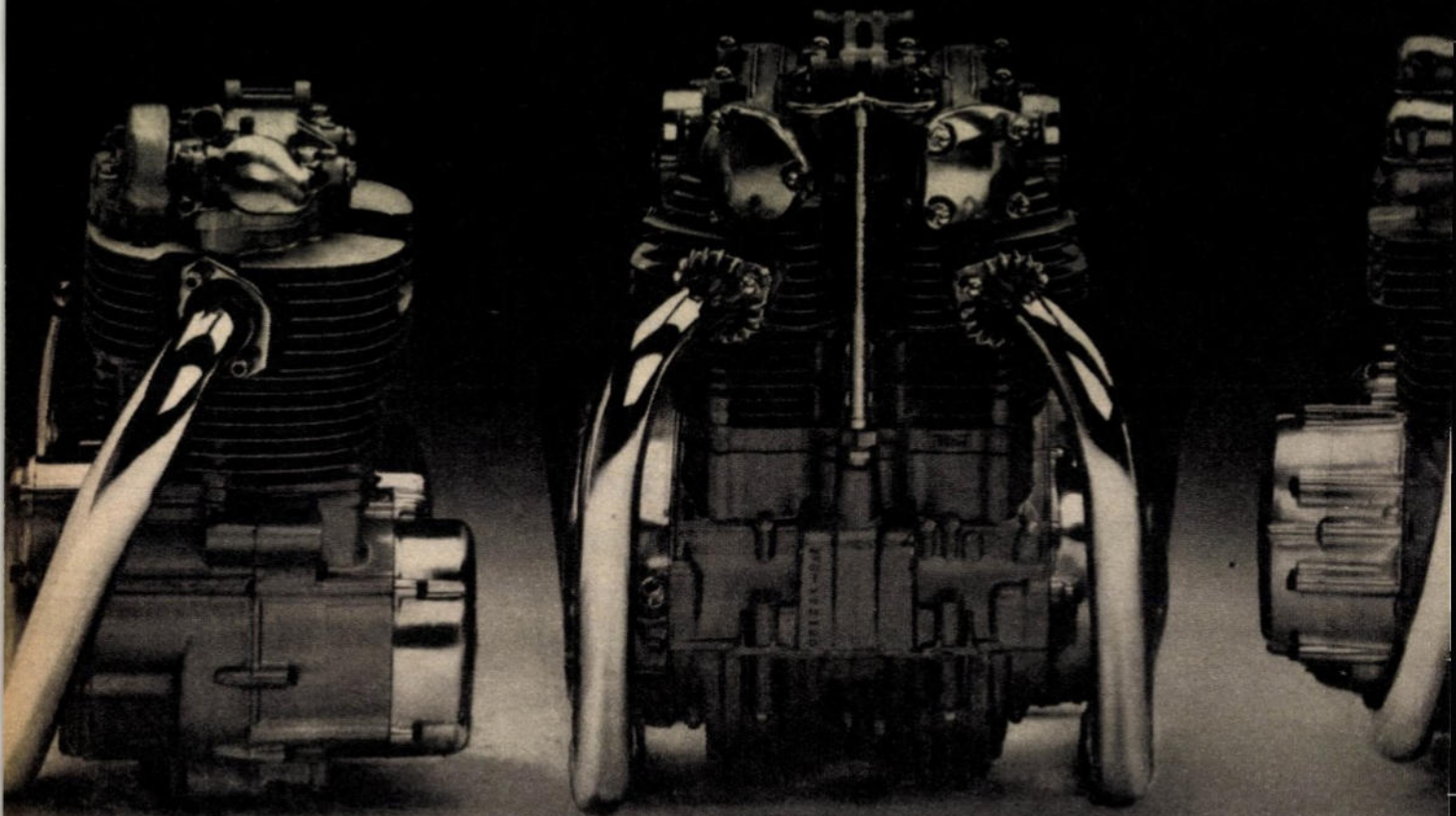
Jún. 1–7. Tourist Trophy, Man-sziget
Szept. 22–27. Nemzetközi Hatnapos, Brioude (F)

Motorkerékpár-versenyzők gyári szerződéssel 1980-ban

| | |
|--|--|
| Suzuki (GB) | Graeme Crosby |
| Suzuki (NL) | Wil Hartog |
| Suzuki (I) | Graziano Rossi Marco Lucchinelli |
| Yamaha (USA) | Kenny Roberts |
| Yamaha (B) mind 500 cm ³ | Virginio Ferrari |
| Venemotos (Venezuela) 350, 500 cm ³ | Johnny Cecotto |
| Honda (GB) | Takazumi Katayama, Mick Grant, Ron Haslam |
| Kawasaki (GB) mind 500 cm ³ | Kork Ballington |
| Kawasaki (F) 250, 350 cm ³ | Jean François Baldé, Jean-Louis Guignabodet |
| Cotton (GB) 250 cm ³ | Derek Huxley |
| MBA | Pierpaolo Bianchi, Giampaolo Marchetti, Paolo Pileri |
| Derbi mind 125, 250 cm ³ | Angel Nieto |
| Minarelli 125 cm ³ | Maurizio Massimiani, |
| Bultaco | Ricardo Tormo |
| Motobécane mind 125, 250 cm ³ | Guy Bertin |
| Kreidler | Eugenio Lazzarini |
| Peugeot | Patrick Plisson |
| Tomos mind 50 cm ³ | Luigi Rinaudo |

(A gyártrányok után zárójelbe tett országjelzés arra utal, hogy a gépet, illetve a „fizetést”, valamint a verseny-motort a jelzett ország importőrje adja.)

EGY, KETTŐ, H



Sok helyütt divat a motor-kerékpár-szépségverseny. Sajátos tehetség kibontakozására nyit alkalmat a motorkerékpárok, autók át-alkaitása: szinte műremek-ké történő formálása. Az elkészült alkotásokat azután szépségversenyeken mutatják be.

A barkácsoló kedvű motorosok tehát saját járműveiket szépítgetik, alkalmassint – ahogy ez nálunk is divat – szaporítják a hengerszámot, már csak a különlegesség kedvéért is.

A technika fejlődésével, és főleg a bo-

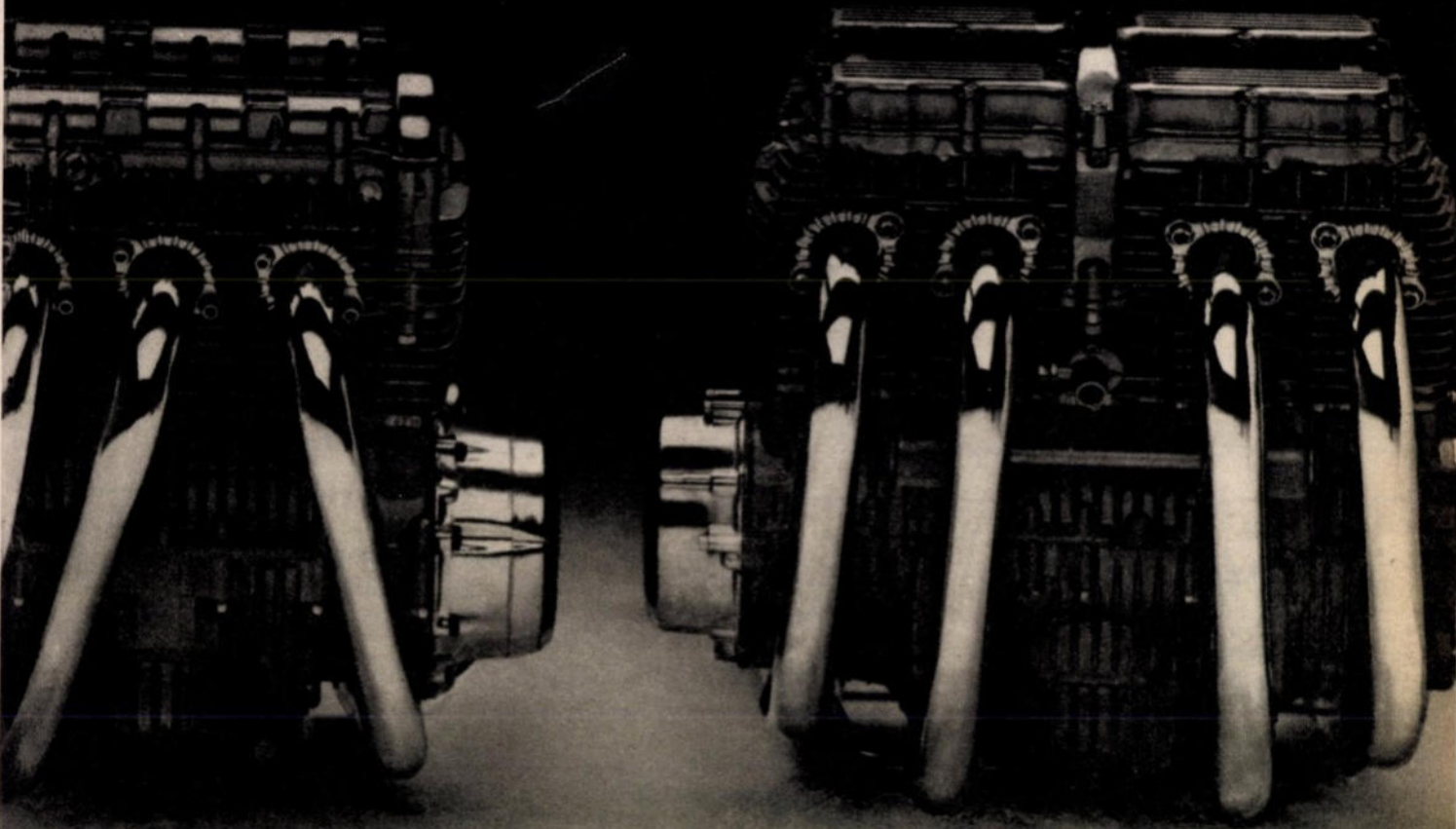
nyolultabb technológiák mindennaposává válásával a gyárak tervezői is gyakrabban és bátrabban hajolnak a rajzasztalok fölé. A születendő alkotások pedig igazi műremek, mind műszaki, mind esztétikai szempontból.

Az ingyencfalatokra igény van, és ezt nemcsak a nagy gyárak, a mammutok vették észre. Hirtelen elszaporodtak a speciális felszereléseket gyártó cégek. Külön üzletágak alakultak ki az „izgalmas” szerelvények gyártására. Tevékenységük a motorkerékpárváztól kezdve, a keréken, kormányon, hengeren keresztül szinte a motorkerékpár valamennyi alkotóelemének gyártását felöleli.

Borúsabb pillanatainkban hányszor leirtuk már, hogy a régiek már mindent tudtak. És ez így igaz. Csakhogy milyen áron?! Akkor, amikor csekélyebb anyagválasztékból általánosan méretezési nehézségekkel küszködve alkották meg a minden kornak megfelelő remekműveiket. Mert példának okáért, négyhengeres soros motort már 1905-ben építettek Csehországban, de a Laurin & Klement gyár akkor elképzelhetetlennek tartotta, hogy a hosszanti beépítés helyett keresztbe állítsa a vázban a mindössze 5 lóerős, léghűtéses négyüteműt.

Mint már mondtuk, a technológia fejlődésével a lehetőségek leírhatatlan

ÁRDA, NÉGY...



módon kiszélesedtek, és ma már akár egyetlen nagy gyár is – azonos kategóriában – többféle hengerszámú kétkerekűt kínál.

Míg a tervezőket minden bizonnyal a munka öröme hajtja, a gyárakat egészen más megfontolások vezetik. Elsősorban vevőkörüket szeretnék bővíteni, és ezzel párhuzamosan annak következményeként a bevételt növeíteni. Jó példa erre, hogy a Kawasaki gyár akkor fogott hozzá egy – akkor még általuk sem pontosan körülírt – szuperprodukciónak tervezéséhez, amikor a híres ZI-es típusuk a világ nép-

szerüségi listájának éllovasa volt. Aztán, az elsősorban üzleti kényeztetésből megszületett hathengeres maga is műremek lett.

A tervezők egyébként egyenként értékelték a lehetséges összes hengerelrendezés előnyeit, hátrányait, és ha a műszaki pozitívumok nem is egyértelműen a soros motort hozták ki győztesnek, a divatnak megfelelő tudatos különlegeskedés miatt a fantasztikusan széles soros motor mellett maradtak.

A többi már jött magától. A vízhűtés, ami ugyancsak „értéknövelő” ténye-

ző, már kényszerűségből jött. A hathengeres, léghűtéses 1300-as már beépíthetetlenül széles lett volna. A membrán-rásegítéses porlasztók is csak azért kerültek fel, mert a három kéttorkú porlasztóra akkora szívás nehezedett, hogy a gázmarkolattal – normális kivitelben – képtelenség lett volna működtetni azokat. A 120 lovas teljesítményt pedig kézenfekvőnek látszott kardánon hátra vezetni. Szóval, a sütésnek-főzésnek ingyencfalat lett a vége. Mert ötlet ötletet szül...



BAJNOKI DÍJKIOSZTÓ

Az autó- és motorsport hatalmas familiája, valamivel több, mint 1500 ember gyült össze a Magyar Autó- és Motorsport Szövetség bajnoki díjkiosztójára a Semmelweis Orvostudományi Egyetem dísztermében. Az ezúttal méltó környezetben megtartott ünnepély emlékidéző éves filmösszefoglalója, a Volán Filmstúdió remek munkája, szinte önálló és egyedülállóan jó műsorral szórakoztatta a közönséget. Az ezt követő díjkiosztón mintegy 200 trófeát nyújtottak át. (Képünk előterében a bajnoki ralipáros: Ferjancz Attila és dr. Tandari János)

ÉSZAKPESTI ÁFÉSZ AUTÓSBOLTJAI



3. sz. autósbolt
IV., Fóti út 71.
Tel.: 691-018.
LADA
MOSZKVIC
ZAPOROZSEC

16. sz. autósbolt
XIII., Röppentyű u. 57.
LADA
WARTBURG
TRABANT

73. sz. autósbolt
XV., Kolozsvári u. 51.
Tel.: 641-288.
LADA
SKODA
TRABANT

85. sz. autósbolt
IV., Árpád út 33.
Tel.: 891-957.
LADA
WARTBURG
TRABANT

86. sz. autósbolt
XV., Pestújhelyi út 44.
Tel.: 631-924.
LADA
P. FIAT

87. sz. autósbolt
XIV., Kerékgyártó u. 70.
LADA
WARTBURG
TRABANT

88. sz. autósbolt
XIII., Róbert K. krt. 40.
Tel.: 400-535.
LADA
P. FIAT 1300-1500

89. sz. autósbolt
XVI., Hősök tere 4.
Tel.: 835-595.
LADA
TRABANT

GYORS KEREKEK

„Gyors kerekek” néven nyílt meg Prágában a sportautók és motorkerékpárok nemzetközi kiállítása, amely a tavalyi hasonló rendezvényhez képest történelmi járművekkel, motorkerékpárokkal és külföldi kiállítókkal gazdagodott.

Az úgynevezett Brüsszeli-pavilon melletti szabad területen, a kiállítás rendezője a Fehér Hattyú ZO Svazarm (az MHSZ csehszlovák megfelelője), és a řičanski svazarmosok felépítettek egy miniatűr akadálypályát, amelyen kiváló csehszlovák és külföldi versenyzők tartottak bemutatót.

A veterán járművek közül nem hiányzott az 1907-es kéthengeres Laurin & Klement, valamint a három évvel idősebb „szíjas” L & K motorkerékpár. Figyelmet keltett az 1930-ból származó, 600-as Böhmerland superhosszú motorkerékpár. Mind a három motorbiciklit szabadon lehetett „megnyergelni”.

Csehszlovákiában köztudottan nagy népszerűségnek örvend az autócross. A kiállított járművek közül nagy figyelmet keltett a Tatra 613-as, amelynek legnagyobb sebessége 200 km/h. Sikert aratott a Wartburg-motorral meghajtott buggy. Egyik-másik kiállítási „tárgyal” próbakört engedélyeztek. A „serleges” 1300-as Lada A2 mellett látható volt az MTX B-6-os változatú kocsija, a „serleges” Skoda 120-as, valamint a többi ismert, vagy kevésbé ismert sportautó, amelyek sorát a Polonecz ambulanciás mentőkocsija zárta.

Az egynyomtávú gyorsjárművek sora volt a legnépesebb és legtarkább, de valamennyi közül kiemelkedett a jégpályás versenyekre alkalmas Jawa 891-es és a vízűtési verseny Yamaha TZ 250.

A rendezők ígérete szerint a jövő évi kiállítás még gazdagabb lesz, bár az eddigiek is sok figyelemre méltó szolgáltatottak a motorkerékpársport részére.

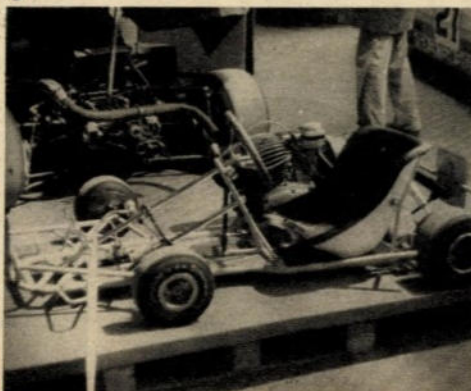
— GT —



A Mefo Team, 246 cm³-es CZ-je, ennek teljesítménye 28 kW (36 LE)

Gyári kocsija az MTX sk B-6, vezetője M. Velkoborsky. Az 1300-as motor teljesítménye 99 kW (135 LE), ötfokozatú váltója Hewland gyártmányú. ●
összsúlya 535 kg, legnagyobb sebessége 245 km/h.

A négykerekű sportjárművek mellett nem hiányzott a gokart sem. Jarosláv Stanek 1977-ben ért el nagy eredményt ezzel a 125 CZ-vel meghajtott karttal, amely 78,5 kg, legnagyobb sebessége 140 km/h, gyártási éve 1975 ●



AZ 1979. ÉVI MOTORKERÉKPÁR-BAJNOKSÁG



GYORSASÁGI (HEGYI FELFUTÓ)

250 CM³ VERSENYGÉPEK: Bajnok: Juhász Károly, 50 pont — 2. Hársfai L. 48 — 3. Vlaszati J. 30 — 4. Rende R. 26 — 5. Juhos A. 20 — 6. Hegedűs I. 20 — 7. Széll Tamás 20 — 8. Gunyits O., mind BHSE, 16 — 9. Varga T. ZMMK, mind Yamaha, 13 — 10. Tóth T. CSMK, MZ 8 — 11. Porkoláb Gy., CSMK, Yamaha, — 12. Sztrés Z., BGYSE 6 — 13. Gál L., BGYSE, mind Bultaco 2. 250 CM³ Széria: Bajnok: Szabó János, ZMMK, 60 pont — 2. Neuser L., R. Spartacus, 40 — 3. Tóth J. 40 — 4. Hagymási L., mind BHSE, 34 — 5. Nágel M., R. Spartacus, 28 — 6. Mármai S., Siroki Vasas 12 — 7. Gál N., R. Spartacus 12 — 8. Sárkány I. BHSE, 9 — 9. Tóth I., CSMK, 8 — 10. Ruszinszki L., R., Spartacus 7 — 11. Varga T., ZMMK, 4 — 12. Gratzag I., R. Spartacus 3 — 13. Kiss G., Siroki Vasas, 3 — 14. Bán G., ZMMK, 2 — 15. Horváth A., ZMMK, 1 — 16. Győri I., BHSE, mind P/20, 1.

MAMSZ Kupa: 50 CM³ MINIGYORSASÁGI:

„A”. Bajnok: Hegedűs István, BHSE, 70 — 2. Rizmajer J., FCSM, 41 — 3. Perlusz J., RUSZÖV, 41 — 4. Neuser Lajos, RUSZÖV, 27 — 5. Pócsi M., BHSE, 22 — 6. Molnár A., 21 — 7. Tóth J., 18 — 8. Czapkó J., 14 — 9. Sárkány I., mind BHSE, 10 — 10. Gál N., RUSZÖV, 10 — 11. Gratzag I., RUSZÖV, 9 — 12. Hagymási L., BHSE, 8 — 13. Győri I., BHSE, 8 — 14. Sztrés Z., BGYSE, 8 — 15. Kollár M., BHSE, 5 — 16. Szabó J., ZMMK, 5 — 17. Lovas J., FCSM, 4 — 18. Molnár L., BHSE, 4 — 19. Széiba B., RUSZÖV, 3 — 20. Lévai J., BGYSE, 1 — 21. Nagy O., Mátra Motoros, 1. **„B”.** Bajnok: Harmati Árpád, Dunaujv. Építő, 46 pont — 2. Berlánszki Z., FCSM, 40 — 3. Cszimadia T., BHSE, 38 — 4. Gillich B., Dunaujv. Építő, 32 — 5. Czettner S., RUSZÖV, 26 — 6. Sümegi L., VOSE, 18 — 7. Kocsis T., RUSZÖV, 12 — 8. Sinkó Gy., RUSZÖV, 12 — 9. Pálfi A., egyes. kiv., 12 — 10. Berényi L., egyes. kiv., 12 — 11. Csontos L., Dunaujv. Ép. 11 — 12. Nevezi A., RUSZÖV, 9 — 13. Nagy L., FCSM, 8 — 14. Muha A., egyes. kiv., 8 — 15. Gere G., Dunaujv. Ép., 7 — 16. Mutter I., BHSE, 5 — 17. Berta I., BHSE, 5 — 18. Harangozó J., RUSZÖV, 4 — 19. Esküdti L., K. Volán, 3 — 20. Nemes J., egyes. kiv., 3 — 21. Szabó L., Dunaujv. Ép., 3 — 22. Ertl R., egyes. kiv., 2 — 23. Gerőcz E., egyes. kiv., 1.



MOTOCROSS

250 CM³ Bajnok: Németh Kornél, KKSE, 130 — 2. Czuni L., KSK, 127 — 3. Somogyi J., Ajka, 105 — 4. Nátó J., BHSE, 100 — 5. Vesztergom J., Videoton, mind KTM, 82 — 6. Halász L., ZMMK, 44 — 7. Gyurászik L., KSK, 44 — 8. Nagy M., ZMMK, 25 — 9. Nátó S., BHSE, 19 — 10. Hakonai J., NMTE, 18 — 11. Paulusz A., Videoton, 15 — 12. Gáhor G., KSK, 13 — 13. Rádó G., ZMMK, 12 — 14. Erdős L., KSK, 9 — 15. Paksi G., Ajka, mind CZ 7 — 500 CM³. Bajnok: Borka János, KSK, 147 — 2. Oláh K., ZMMK 95 — 3. Mohácsi J., BHSE, mind CZ 89 — 4. Kerekes L., Sz. Volán, KTM, 79 — 5. Szalma F., Sz. Volán, 58 —

6. Brunner M., Ajka, 52 — 7. Rofrics K., KKSE, 43 — 8. Borbély A., KSK, 43 — 9. Garbacz I., Videoton, 36 — 10. Benyó M., BHSE, 30 — 11. Komáromi I., BHSE, 23 — 12. Varga O., Sz. Volán, 23 — 13. Juhász S., BHSE, 16 — 14. Paulusz A., Videoton, 5 — 15. Bakonyi L., KKSE, mind CZ, 5.

JUNIOR

250 CM³ Bajnok: Gyurászik László 75 pont — 2. Erdős L., mind KSK Klacháza 58 — 3. Paksi G., Ajkai Alu., 46 — 4. Nátó S., BHSE, 38 — 5. Póhm A., KSK Klacháza, 22 — 6. Nátó L., BGSE, 20 — 7. Forrai Z., 20 — 8. Ancsányi J., mind Szegedi Volán, 16 — 9. Boros M., KSK Klacháza, 14 — 10. Bráz A., Kaposvár SE, mind CZ, 13 — 11. Kopnik P., Ajkai Alu. KTM, 11 — 12. Darabos S., ZMMK, 6 — 13. Szekeres J., NMTE, 6 — 14. Jakab J., Videoton, 5 — 15. Karsterszky Zs., KSK Klacháza, 5 — 16. Pál Z., Kaposvári SE, 4 — 17. Czili Gy., Ajkai Alu., 3 — 18. Viktor E., ZMMK, 2 — 19. Horváth Gy., NMTE, mind CZ, 1. — **500 CM³ Bajnok:** Bonyó Miklós, BHSE 69 — 2. Borbély A., KSK Klacháza, 63 — 3. Nagy J., ZMMK, 60 — 4. Varga O., Szegedi Volán, 31 — 5. Nagy J., ZMMK, 31 — 6. Komjáthy György, Videoton, 27 — 7. Kapitány L., KSK Klacháza, 26 — 8. Barilovits F., ZMMK, 22 — 9. Nofkó F., Videoton, mind CZ, 8.



MINICROSS

125/A. Bajnok: Szabó József, 103 pont — 2. Egedi L., mind Abony, 91 — 3. Abraham F., 62 — 4. Szócs I., 59 — 5. Abraham D., 48 — 6. Baranyai V., 41 — 7. Szólás N., mind Kup. 41 — 8. Matern I., Kis-láng, 36 — 9. Urbán P., Abony, 27 — 10. Egedi J., Abony, 26. **125/B. Bajnok:** Varró József, Dány, 111 pont — 2. Kocsi S., Tatabánya, 63 — 3. Nemes T., Tápóöbicske, 49 — 4. Nagy I., Dány, 42 — 5. Vigh A., Cegléd, 38 — 6. Szabó K. Kisújszállás, 29 — 7. Budai L., Kup. 26 — 8. Rigó K., Erd. 25 — 9. Csikós B., Cegléd, 24 — 10. Kertész L., Kisláng, 22. — **125/C. Bajnok:** Pegler István, Szekszárd, 86 pont — 2. Zsiris Z., 64 — 3. Ivánfi B., mind Tápóöb., 52 — 4. Szabó Cs., 50 — 5. Sajti L. mind VOSE, 47 — 6. Rác L., Kisláng, 43 — 7. Baranyai J., VOSE, 42 — 8. Buth K., DCM Vác, 41 — 9. Sáránci L., Kisláng, 29 — 10. Bene J., VOSE, 21.

50 kat. Bajnok: Hardi Pál, Kecsk. Vol. 123 pont — 2. Bíró E., DCM Vác, 97 — 3. Bodai T., Kup. 65 — 4. Vincze G., Abony, 56 — 5. Gombkötő A., Szombathely, 42 — 6. Babcsányi B., Abony, 38 — 7. Véger J., Monor, 29 — 8. Dömötör L., 29 — 9. Korbély M., mind Abony, 26 — 10. Tolerrián J., Vác, 18.



SALAK

OB I. Bajnok: Mészáros László, 15 pont — 2. Jakab J., mind Borsodi Volán, 13 — 3. Hajdú Z., Debreceni Volán, 13 — 4. Farkas F., Békési Volán, 12 — 5. Szőke J., Borsodi V., 11 — 6. Oreskó J., Debreceni V., 9 — 7. Sziráczi J., Borsodi V., 7 — 8. Farkas G., Szegedi Volán, 7 — 9. Dan-ka T., Debreceni V., 7 — 10. Zombori T.,

Szegedi V., 7 — 11. Juhász L., Debreceni V., 5 — 12. Balogh J., Nyíregyházi V., 4 — 13. Berecz P., Borsodi V., 3 — 14. Támcsu A., Debreceni V., 3 — 15. Gregó I., Borsodi V., 2 — 16. Török M., Debreceni V., 2 — 17. Szilágyi S., Békési V., 0. — **OB II. Bajnok:** Nagy Csaba, Debreceni Volán, 36 pont — 2. Bodnár A., Borsodi V., 36 — 3. Potrikovics J., Nyíregyházi V., 36 — 4. Koszován B., Borsodi V., 35 — 5. Bartha Lajos, Szolnoki V., 33 — 6. Szabó J., Debreceni V., 31 — 7. Hargitai S., Szegedi V., 30 — 8. Krajcsó A., Békési V., 29 — 9. Stockó M., Debreceni V., 22 — 10. Hajnal F., Borsodi V., 21 — 11. Nagy J., Borsodi V., 20 — 12. Gáll E., Debreceni V., 19 — 13. Bránor I., Debreceni V., 18 — 14. Pásztor I., Borsodi V., 16 — 15. Bihari S., Szolnoki V., 16 — 16. Jakucs S., Békési V., 15 — 17. Juhász F., Borsodi V., 15 — 18. Fodor Gy., Nyíregyházi V., 14 — 19. Dudás B., Szegedi V., 9 — 20. Szabó L., Szolnoki V., 6. — **PÁROS. Bajnok:** Szőke-Mészáros 81 pont — 2. Farkas F., Rusz 71 — 3. Oreskó-Támcsu 70 — 4. Fogas-Farkas G. 51 — 5. Balogh-Petriko-vics 35 — 6. Földvári-Bartha 30. — **CSA-PAT. Bajnok:** Borsodi Volán 22 pont — 2. Debreceni Volán 18 — 3. Szegedi-Békési Volán 8 — 4. Nyíregyházi-Szolnoki Volán 0 pont.



TŰRAVERSENY

A-I osztály. Bajnok: Wolleszky Zsolt 56 777 — 2. Cszimadia T., mind BHSE, 54 501 — 3. Bucsi A., ZMMK, 43 253 — 4. Keller T., ZMMK, 29 176 — 5. Fehér G., KSE, 21 696 — 6. Szerényi E., K. Volán, 19 319. — **A-II. Bajnok:** Soltész Tamás, ZMMK, 48 717 — 2. Fernbach T., VOSE, 45 518 — 3. Kallós A., PTTE, 44 571 — 4. Portscher L., ZMMK, 42 902 — 5. Széll T., BHSE, 41 043 — 6. Mészáros G., KSE, 37 294 — 7. Borgulya P., KSE, 36 591 — 8. Nádor L., PTTE, 34 431 — 9. Várhegyi L., BHSE, 33 795 — 10. Skobrák P., KSE, 30 169 — 11. Ruzsai J., ZMMK, 29 626 — 12. Barna A., PTTE, 13 845 — 13. Főző L., ZMMK, 12 845 — 14. Zirnstein József, PTTE, 7752 — 15. Kőrei F., BHSE, 6390 — 16. Vasvári N., PTTE, 4363. — **A-III Bajnok:** Asztalos István, BHSE, 67 348 — 2. Malina A., KSH, 55 582 — 3. Csintalan J., BHSE, 53 710 — 4. Tanai I., KSE, 53 613 — 5. Zsembery B., ZMMK, 39 763 — 6. Bor-dás A., BMK, 23 632 — 7. Kiss J., BHSE, 10 576 — 8. Sasvári S., KSE, 3851 — 9. Kelemen M., ZMMK, 1716. — **A-IV. Bajnok:** Moldvai Tibor, ZMMK, 72 901 — 2. Lang R., BHSE, 59 533 — 3. Tóth P., ZMMK, 50 681. — **B-I. Bajnok:** Kovács Antal, KSE, 73 470 — 2. Csontos L., D. Építő, 55 500 — 3. Szilágyi A., PTTE, 36 082 — 4. Geta A., JAMSE, 12 901, 5. Dormán I., D. Építő, 12 209 — 6. Szilics G., JAMSE, 9979 — 7. Hutter I., BHSE, 7833 — 8. Novák Z., BHSE, 7711 — 9. Bán P., JAMSE, 7647 — 10. Gere G., D. Építő, 7102 — 11. Cszimadia G., BHSE, 3493 — 12. Sógör Zs., KSE, 0370. — **B-II. Bajnok:** Németh István, PTTE, 45 000 — 2. Balázs L., JAMSE 19 959 — **B-III. Bajnok:** Benyó Miklós, BHSE, 62 142 — 2. Nyéki L., ZMMK, 40 865 — 3. Birgés L., ZMMK, 40 270 — 4. Bán T., JAMSE, 27 770 — 5. Hetényi L., VOSE, 13 615 — 6. Vajda Z., 13 011 — 7. Hódos T., 11 615 — 8. Jurinka J., mind D. Építő, 10 119 — 9. Varga I., BHSE, 9844 — 10. Rottyik M., ek., 2818 — 11. Kiss G., JAMSE, 767 — 12. Chmelár J., ZMMK, 736.

CSAPATBAJNOK: BHSE „A” 200 586 — 2. ZMMK „A” 156 490 — 3. Kismotor SE „A” 130 193 — 4. BHSE „B” 115 102 — 5. Pécsi TTE 86 733 — 6. Kismotor SE „B” 64 219 — 7. ZMMK „B” 62 013.

Kilenc európai városból indították a 48. Monte-Carlo Rallye 237 kocsiból álló mezőnyét. Ez a nagy hírű verseny, amely kontinensünk legnevezetesebb ilyenfajta erőpróbája, arról nevezetes, hogy ez — elsősorban — az autó- és gumiabroncsgyárak kemény kötélhúzása. Az MCR-en részt venni főúri multság, de megéri, mert a győztesek mindenféle reklámlehetőséget felhasználhatnak, és az aranyat érő győzelem meghozza a busás hasznót.

Az egy héti tartó hó- és jégverseny vaskos meglepetéssel végződött, vagy inkább kezdődött. Nem sokkal a mammutverseny rajtja után a Röhrl/Geistdörfer NSZK párós (Fiat 131 Abarth) tört az éltre az 1800 km-es „nekifutás” és a 6 szakaszból álló első gyorsasági futam (121,3 km) után, amikor már több mint 2 perc előnye volt a 32 éves Walter Röhrlnek. Ekkor még nem bízott magában ez a nyurga német. „Nem tudom, elég lesz-e ez a tartalékidő a hátralevő speciál szakaszokon. Semmiképpen nem kockáztatok. Fő, hogy a kocsim és a gumijaim kifogástalanok.” (Emlékeztetőül: Röhrl legjobb eredménye az eddigi MCR-eken két 4. hely volt, és tavaly az utolsó napon esett ki motorhiba miatt. És egy igaz pletyka: ez a 192 cm magas Fiat versenyző régebben a regensburgi püspök sofőrje volt.)

A második nap éjszakáján az egyik francia ralicsillag, Therier (Golf GTI) esett ki, amikor még 184 kocsi volt életképes. A 12. speciál szakaszon a két győztesjelölt, a finn Mikkola, valamint honfitársa Vatanen sem ért célba. Később hasonló sorsra került Alen, Frequelín, Warmbold és Kivimeki, szerencsére egyik sem sérült meg.

Az utolsó előtti nap éjszakai rajtja előtt igen mértéktartóan nyilatkozott az akkor már mintegy 8 perc előnnyel rendelkező Röhrl, mondván, hogy nem felejtette el a tavalyi MCR utolsó napját — amikor kiesett — és így folytatta: „Igaz, a Fiatom 238 lovas, míg a mögöttem levő svéd Eklund VW Golf 1600-asa csak 176 lovas, de ezeken a korcsolyapályákon mit számít az erő?”

Az utolsó nap arról panaszkodott az akkor már győztesnek tartott né-

Vaskos meglepetés a Monte-Carlo Rallye-n

met versenyző, hogy mint „listavezetőknek”, nekik kell a speciál szakaszokon elsőként indulni, ami inkább hátrány, mint előny. Noha igaz, előtűk nem állhat keresztbe, az utat lezárva valamelyik ellenfél kocsija, de az is igaz, hogy a pálya „nyers” és csak a hatodik-hetedik koci után válik tempóssá az útszakasz. Ennek ellenére a fiatos pár futamról futamra növelte az előnyét.

Mintegy tíz perc előnnyel indultak az utolsó tíz szakaszos befejező „felvonásnak”, de ebből kettőt töröltek, mert a sokadszorra sorra kerülő hírhedt Turini-hágón a francia Andruet a közönségbe futott, és egy másik szakaszon előzönlötte a pályát a nagyérdemű.

Röhrlék nemcsak a nemzeti csorbát köszörülték ki (utoljára húsz évvel ezelőtt győzött NSZK versenyző az MCR-en), de kenyéradó gazdájuknak, a Fiatnak is — amely 15 évvel ezelőtt volt itt utoljára győztes — sikert hoztak.

„Volt úgy, hogy néha azt éreztem, most pedig egyenesen belehajtok a hófalba, tehát nem belecsúszok, ha-

nem belekormányozom a Fiatot. Ez már szinte kényszerképzet volt. Ezenkívül megfájdult a szemem a hótól, gondolom ez a szikrázó fehérség mást sem kimélt. De most már mindegy, a hetedik MCR rajtom után végre sikerült. Jövőre én kapom az egyes rajtszámot...” — mondta búcsúzóul a boldog győztes.

G. ROSSI

Eredmény: 1. Walter Röhrl/Christian Geistdörfer, D (Fiat 131 Abarth), 8 h 42,20 — 2. B. Darniche/A. Mahe, F (Lancia Stratos) 8 h 52,58 — 3. B. Waldegaard/H. Thorszelius S (Fiat) 8 h 53,48 — 4. A. Kullang/B. Berglund S (Opel Ascona) 8 h 54,24 — 5. P. Eklund/H. Sylvan S (VW Golf) 8 h 56,47 — 6. A. Bettega/M. Manucci I (Fiat Ritmo) 8 h 58, 43 — 7. M. Mouton/A. Arrii F (Fiat) 9 h 06,13 — 8. J. Kleint/W. Gunter D (Opel Ascona) 9 h 07,50 — 9. A. Copier/J. Lalloz D (Porsche), 9 h 12,00 — 9. S. Servia/A. Brustenga, E (Ford Fiesta) 9 h 12,00.

A MAGYAR AUTÓKLUB TOURING SZOLGÁLATA

a zeltwegi F—1 verseny mellett több autó- és motorsportrendezvényre is szervez utakat az idén.

Az ausztriai és jugoszláviai túrák nem terhelik az egyéni valutakeretet. A jelentkezők saját autójukon utaznak. Ellátás 1-2-3-4 ágyas fürdőszobás, vagy hideg-meleg folyóvízes szobákban, félpanzióval, valamint belépőjeggyel a versenyekre.

A következő túrák között lehet választani:

— ARBÚ Rallye EB-futam az ausztriai Weiz rajthellyel IV. 18—21. között (1 éjszaka Ljubljánban, 2 éjszaka Grazban).

— Gyorsasági Motorkerékpár VB a Salzburgingen IV. 26—28. (2 éjszaka Salzburgban).

— Hegyi EB-futamok Alplban V. 4—6. (2 éjszaka Grazban), ill. Dobratschban VI. 7—10. (1 éjszaka Ljubljánban, 2 éjszaka Villachban).

— Motorkerékpár VB Opatijában VI. 13—15. (2 éjszaka Rijekában).

— Megbízhatósági Motorkerékpár VB Zeltwegben VI. 21—24. (2 éjszaka Grazban, 1 éjszaka Bledben).

— Az F—1 VB ausztriai futama VIII. 16—20. (1 éjszaka Szombathelyen, 2 éjszaka Grazban, 1 éjszaka Bledben) vagy VIII. 15—18. (1 éjszaka Pozsonyban, 2 éjszaka Bécsben) és Bécsből különvonattal a helyszínre.

Felvilágosítás és jelentkezés: budapesti klubtagoknak VI., Nagymező u. 20. (Tel.: 122-849), vidéki klubtagoknak II., Rómer Flóris u. 4/a (Tel.: 669-207).

Keresztrejtvény

VIZSZINTES: 1. A hő mennyiségének mértekegysége volt. 9. Amit minden gépjármű után fizetni kell. 12. Kovács a villája előtt mossa új kocsiját. Meglepetten kérdezi tőle a szomszédja: „Mondja, Kovács úr, ez a maga kocsija?” Mire a válasz: „Részben.” „Hogyhogya?” — kérdezi a szomszéd. Kovács elmagyarázza: „Amikor bevásárolni kell, akkor a feleségemé, amikor a lányom diszkóba megy, akkor az övé...” Folytatás itt és a függ. 16. sz. sorban. Zárt betű itt: L. 15. Oroszlán mancsának „tartozéka”. 17. Földrészünk. 18. Részvénytársaság. 20. Tudatos törekvés. 22. Idő — angolul. 23. Oszlopstílus. 24. Saját kezével. 25. Lakások. 26. Betegség. 28. Utóhangszer. 30. Szél szélei! 31. Mellék fele! 33. Autótípus. 34. Fogoly. 35. Község Pécsnél. 37. Olymódon. 39. Római kettes. 40. EAK. 41. Serkentő. 43. Azonos betűk. 44. NDK-beli motorkerékpár. 45. Régi török cím. 46. Nálunk. 47. Allókép. 48. Shakespeare-ki-rály. 50. TEZ. 52. Vércsoport. 54. Külkereskedelmi Minisztérium. 56. Elfordítja a slussz-kulcsot. 58. Akik súlyos panasszal élnek. 60. Olaj egyneműi. 61. TYO. 62. Az olajexportáló országok szervezete. 64. Kényelmetlen fekhely. 66. Idén egyneműi. 67. Vonatra ül. 69. Műszaki katoná. 70. Gyógykezelés formája. 73. Indiai nők ruhája. 74. Az NDK-beli teherautó-márka.

FÜGGŐLEGES: 1. Község Bonyhádnál. 2. Lapunk. 3. Olasz pénz. 4. Nagyon régi. 5. A rétoromán nyelv másik neve. 6. Jegyez. 7. Régi római közsönség. 8. Német női név. 9. Az áramerősség egysége. 10. Allókép. 11. O — táviratban. 13. Teljes gépesítés. 14. AOM. 16. Kovács magyarázatának befejezése. 19. Dohánybolt. 21. Pontos célzás következménye. 23. Kettős. 27. Névelő. 29. Hím őz. 32. A lábfájás oka. 36. Megszólitás. 38. Ázsiai játék. 40. Szóba hozza. 41. Lángol. 42. AT. 43. Mely személyek? 45. Aranka becézve. 49. Állami jövedelem. 51. Ladikot hajtani. 53. ... derű következik. 55. Kis folt. 57. Kiváló költő és műfordító volt, utónevének kezdőbetűjével. 59. Szélesre nyit. 63. Pár — németül. 65. Tengeri ragadozó. 67. UCZ. 68. Akt betűi. 71. Betű fon. 72. Skálahangok.

Bajai István

| | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | | |
| 12 | | | | | | | 13 | 14 | | | | |
| 15 | 16 | | | | | 17 | | | | | 18 | 19 |
| 20 | | | | | 21 | 22 | | | | 23 | | |
| 24 | | | 25 | | | | | 26 | 27 | | | |
| 28 | | 29 | | 30 | | 31 | | 32 | | 33 | | |
| | 34 | | | | 35 | 36 | | 37 | 38 | | | 39 |
| 40 | | | | 41 | | | 42 | | | | 43 | |
| 44 | | | 45 | | | | 46 | | | 47 | | |
| 48 | | 49 | | | 50 | 51 | | 52 | 53 | | 54 | 55 |
| 56 | | | | 57 | | 58 | | | | 59 | | 60 |
| 61 | | | | 62 | 63 | | | 64 | | | 65 | |
| 66 | | | | 67 | | | | 68 | | 69 | | |
| | 70 | 71 | | | | | | 72 | | | | |
| | | | | 73 | | | | 74 | | | | |

Beküldendő a vízszintes 12., a függőleges 16. sz. sorok megfejtése nyílt levelezőlapon az Autó-Motor Közönségszolgálatának címére: Budapest, Pf. 1. 1400. Telefon: 225-917. Beküldési határidő: március 1.

A helyes megfejtések beküldői között 15 darab ötvenforintos könyvvásárlási utalványt sorsolunk ki.

A 2. számunkban megjelent keresztrejtvény megfejtése: **Az autóm szétszedése — az autót tudjam újra összerakni.**

Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Rókás Pál, 1051; Kisely Jenőné, 1098; Ófalvi Jenő, 1126; Kaszás Béla, 1098; Héder Károly, 1165; Tichy Lajosné, 1147; Benkő Andor, 1054; Baltigh György, 1133; Vukotics Éva, Fót; Igazi Lajos, Mikekarácsonyfa; ifj. Herczeg Sándor, Hajdúszoboszló; Fónai Jenőné, Debrecen; Tóth András, Jászapati; Herman Csaba, Szigetceps; Nagy Norbert, Kecskemét.

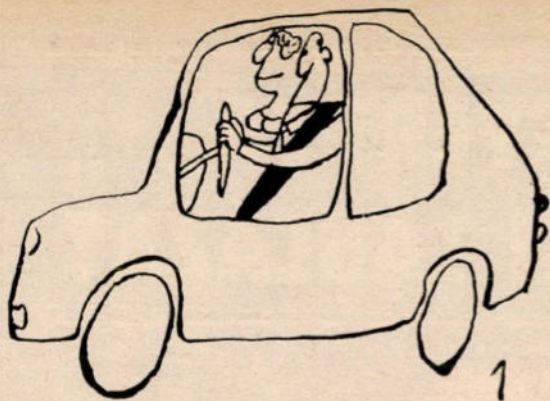
A nyereményeket postán küldjük meg.

Találja ki...

...melyik az a lapunkban már régóta népszerűsített sportág, amelyen rajt-hoz állnak ezek a mókás alkalmatosságok. A kérdés tehát egyetlen szó: a versenyág. A telitalálatos megfejtések beküldői között ezúttal is hat jutalomkönyvet sorsolunk ki. A megfejtéseket nyílt levelezőlapon kérjük szerkesztőségünk címére (1906 Pf. 223), 1980. március 1-ig beküldeni.

A 2. szám kérdésére azok válaszoltak helyesen, akik szerint szabályosan közlekedik a rendőrmotoros az autópálya bal oldali leállósávján, mert a forgalom ellenőrzésére, a gyors intézkedés érdekében erre joga van. A hat jutalomkönyvet a következők címére postázzuk: ifj. Keszenicze Károly (7400 Kaposvár, Hunyadi u. 8.), Barabás György (5310 Jászapati, József A. u. 8.), Schultheisz László (1033 Budapest, Folyamőr u. 2.), Gyöngyösi István (2400 Dunaújváros, Vasmű út 31.), Vánca Károly (2484 Agárd, Zrínyi u. 12.) és Bölkényiné Kiss Gyöngyi (9700 Szombathely, Irottkő u. 7.).

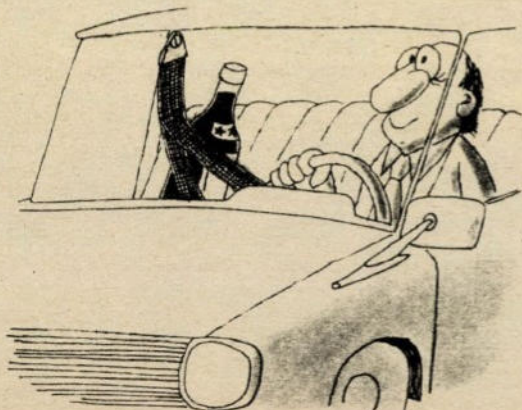
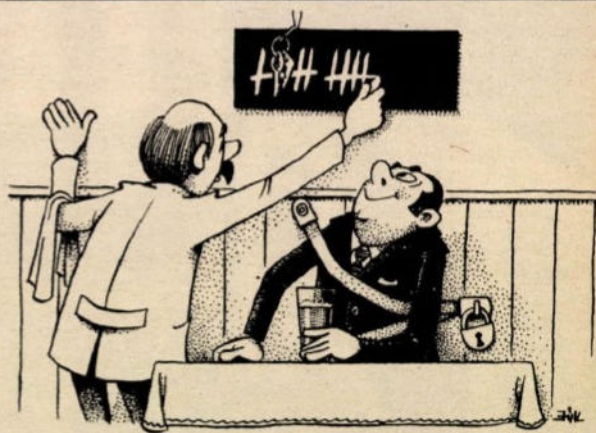
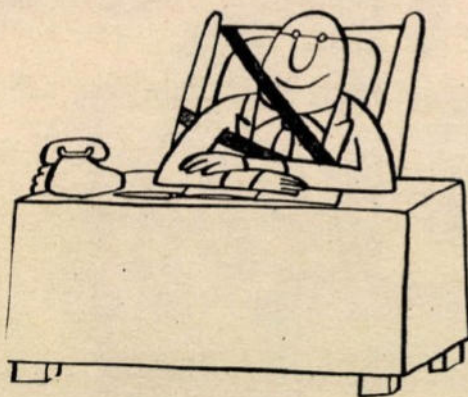
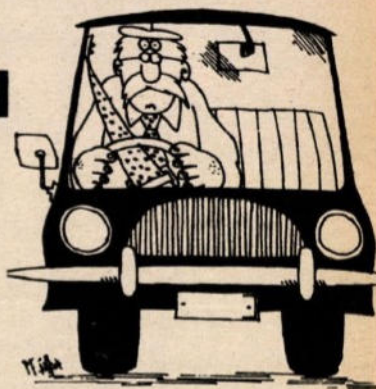




HUMOR

(A Neue Berliner
Illustrierte nyomán)

**BIZTONSÁGI
ÖV –
TÖBB
SZEREPBEN**





GYÚJTÓGYERTYA AJÁNLÁSI TÁBLÁZAT

BN 2 Skoda Octavia
BN 3 Skoda 1000 MB
1100 MB
1202
100, 100 L
Dacia 1300, 1100
Moszkvics 407, 408
Volga M-21, M-24
Wartburg 1000,
353, 353/dL,
353 W
Zaporozsec 965
BN 4P Skoda 105, 120

BN 5 Skoda 110 L, 110 R,
110 S
Trabant 601, 601 S
Polski Fiat 126p
BL 4P Zastava 101, 1100,
1300, 125 PZ
Polski Fiat 125p
Lada VAZ 2101,
2102, 2103, 2105,
2106, 21011,
2121
BL 5 Moszkvics 412
427, 434, 1500



Aki mer, az nyer...

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 kézbesi-
tőknél és a Posta Központi
Hírlap Irodánál (postacím:
Budapest V., József Nádor tér
1. - 1900)

közvetlenül vagy postautalvá-
nyon, valamint átutalással a
KHI 215-96162 pénzforgalmi
jelzőszámlára. 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
képviseleténél.

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



80.0379

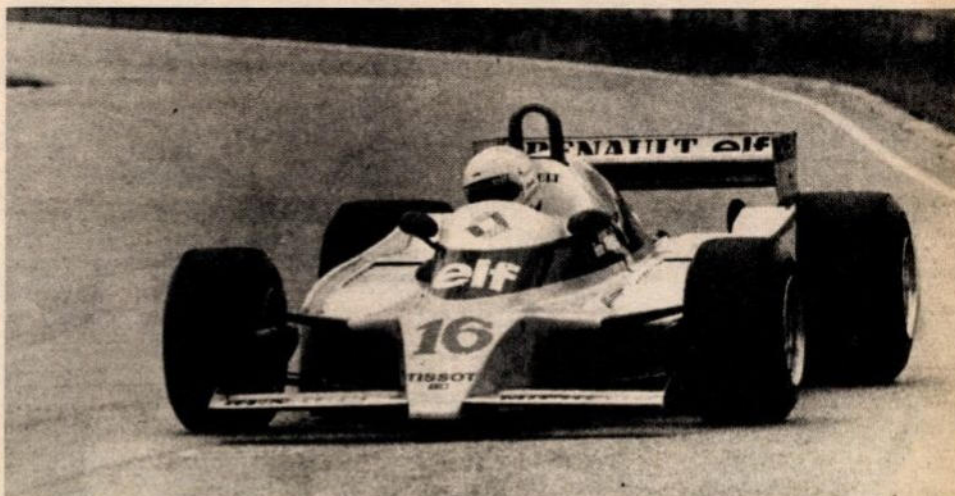
ATHENAEUM NYOMDA

Kozma utcai üzeme
Budapest

Rotációs mélynyomás

Felelős vezető:

Soproni Béla
vezérgazgató



Jabouille kiesése után, márkatársa, az ugyancsak francia René Arnoux vette át a vezetést, hogy győztesként hozza célba a Renault RS 20 turbót (Fotó: L. A. T. London)

Csak a laikusokat lepte meg, hogy a lehetetlenül gyors és veszélyes interlagosi pályán a szinte ismeretlen francia René Arnoux nyerte az 1980-as brazil Grand Prix-t. Ez volt ugyanis az a pálya, melyet az öregek — és gazdagok — mint Scheckter és Fittipaldi — be akartak tiltatni, „túl veszélyes!” felkiáltással. Az edzésen a franciák jeleskedtek és a Sao Pauló-i pálya hőse kétségtelenül a Ligier csapatba átállt Didier Pironi — akinek tavaly annyi nagy, és a tv-ben is bemutatott balesete, karambolja volt — ez alkalommal messze a leggyorsabbnak bizonyult a Cosworth motorosok között. Most ő volt az, aki ott se vette le a lábát a gázpedálról, ahol az összes többi sztár, mint Andretti és Watson bizony ugyancsak levették —, mint például a célegyenes utáni jóval 200 feletti kanyarban. Ez mind nem ellensúlyozta a turbó Renault extra lőerejét, de nagy feltűnést keltett a szakértők között. A fiatal országnak között szintén nagy meglepetést okozott az olasz E. de Angelis, aki ugyancsak bonyodalmasság és drága licitáció után került pár héttel ezelőtt Shadow-tól a Lotus-hoz. Az edzésen több mint egy másodperccel volt gyorsabb, mint világbajnok csapatársa — Mario Andretti. Még nagyobb volt a különbség a McLaren csapatban belül, Alain Prostnak, ez volt élete második Grand Prix-je, egyben dél-amerikai premierje, ennek ellenére a 13. kockából indulhatott, nem úgy a veterán John Watson, McLaren első pilótája, aki az utolsó sorban, a 23. helyet kapta. Talán nem is lenne meglepő, ha Watson a szezon végén abbahagyná a versenyzést.

Maga a verseny teljes Renault-főlény-

ben zajlott le. Habár Villeneuve-nek sikerült az első körben megugrani, a kör végére már Jabouille volt az élen, és attól a perctől kezdve vagy ő, vagy csapatársa, Arnoux vezettek végig. Mögöttük Didier Pironi volt a leggyorsabb, és ha nem kell depóba mennie gumicsere végett, ő talán még az első helyet is vitatta volna. Ferrarinak ritka rossz napja volt, rossz összetételű gumit választottak és így Scheckter és Villeneuve pont nélkül fejezték be a futamot. Jones Williamse egyszerűen nem volt elég gyors az interlagosi pályán és ezt belátva inkább „helyre” futott. Az eredmény négy pont. Így ő vezet most a következő — dél-afrikai — futam előtt, és az elméleti nagy riválisok — Andretti, Scheckter, Laffite sehol sincsenek. A brazil verseny ismét hangsúlyozta az új fiúk remek szereplését, hiszen Jonestól eltekintve, ismét a „srácok” voltak az első hat között. Angelis második helye óriási teljesítmény, de Alain Prost ötödik pozíciója talán még imponálóbb. Habár Patrese csak hatodik lett, Mass pedig a tizedik, a jelek mégis arra mutatnak, hogy az új Arrows lényegesen versenyképesebb, mint tavaly. A legnagyobb csalódás a Shadow-csapatot érte, két versenyen próbáltak indulni és egyiken se sikerült, még csak rajthelyre sem szereztek jogot.

EREDMÉNY: 1. R. Arnoux, F (Renault-Turbo), 100.01,35 — 2. E. Angelis, I (Lotus) 100.23,19 — 3. A. Jones, AUS (Williams) 101.7,44 — 4. D. Pironi, F (Ligier) — 5. A. Prost, F (McLaren) — 6. R. Patrese, I. (Arrows).

A VB ÁLLÁSA 2 FUTAM UTÁN: 1. Jones 13 — 2. Arnoux 9 — 3. Angelis és Piquet, 6 — 5. Rosberg, 4 — 6. Daly, Pironi és Prost 3 pont.

**a
m**
1980 • 4
Ára: 15 Ft

