

autó-motor

1980
DECEMBER

23



FORMA-1 ÖSSZEFOGLALÓ

AUTÓTECHNIKAI ÚJDONSÁGOK



Repülőtér autókkal

Gazdasági barométer: egy hajdani angol repülőtér kifutópályáján a híres Leyland autógyár kocsijainak ezrei állnak értékesítésükre várva, de az eladási nehézségek nagyobbak Angliában is, mivel a japán autógyárak – jóval olcsóbb áráikkal – mindinkább győztesen kerülnek ki a piacokért folytatott versenyből

**a
m**

AZ AUTÓ-MOTOR 1980/23. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL

Lépjünk be a Műszaki Egyetem különböző	
kapuin (Lézo) - - - - -	4-6
Mit ér a Radatron (Szántó István) - - - -	7
Alsórakparti utak (Csordás Mihály) - - -	8-9
Mozaik - - - - -	10-11
Autósoknak - Sorszámok - - - - -	12
Új módszerek a mohácsi szervizben (Dr. Lantos Árpád) - - - - -	13
Ismerd meg hazádat! Kőszeg 3. (Túri Péter-	
Almássy Tibor) - - - - -	14-15
Az utca a gyalogosoké is (Szondi Béla) - -	16-17
„Autómechanika 80” (Lovász Károly) - - -	18-19
Autók és árak - Vásárnaptár - - - - -	20
Képes hirdető - - - - -	21
Autótechnikai szemle: Párizs és Birmingham	
(Liener György) - - - - -	23-25
Felkínálom: a benzinmegtakarítót (Surányi Péter) - - - - -	26-27
ZAZ 968 M, az új Zaporozsec (Pák György) -	29-33
Régi autó - Modell - Bélyeg és kerék - -	35
Zsent a tél (F. A.) -	
Már sohasem vezethetsz! (Földvári	
András) - - - - -	36-37
A tárgyalóteremből (Dr. Imre Iván) - - - -	39
Őszintén szólva (Zentai Ferenc) - - - -	40
Kresz-vitaoldal (Reményi-Gyenes István) - -	41
Közlekedési képeslap - - - - -	43
A „Csúcsforgalom” postája - - - - -	44
A motoros mondja - - - - -	45
Az Egyetlenke - - - - -	46
Félkarú óriás (S. P.) - - - - -	47-49
Forma-1 összefoglaló (Andrew Frankl) - - -	50-51
A mi kis múzeumunk (-ergyé-) - - - - -	53
Trónörökös? (-espé-) - - - - -	54
A Morbidelli-ügy (surányi) - - - - -	55
A BBK legjobbjai (Csizmadia Imre) - - -	57
Mi történt Máltán? (Rózsa György) - - -	58
Hat óra nyeregben (Cs. R.) -	
Fedettpályás F-1 - - - - -	59
Keresztretjévény - Találja ki - - - - -	60
Humor - - - - -	61
... és még arról is beszélnek (G. Rossi) - -	63

CÍMLAPUNKON: Próbaúton az új Zaporozsec

HÁTLAPUNKON: Hullámok hátán...

Első és hátsó címlap:

Favics Péter felvétele



KISMOTOR? KIS MOTOR!

Régi bölcsesség: nincs új a nap alatt. A most oly hivatalosan hangzó segédmotoros-kerékpárt már a nagyapáink is használták, részben „tényleges” motorbicikliként. Valamennyi abban volt közös, hogy motorjuk és teljesítményük – viszonylag kis méretű volt. Nos, ezek a törpék azóta is hűen kísérik az emberiséget, csupán annyit változtak, hogy a legtöbbjük majdnem valóságos motorkerékpár lett. (Hadd szúrjuk itt közbe, hogy a már több mint három évtizede – apróbb változtatásokon áteső – francia Solex-mini-motorból hétmilliónál többet adtak el, pedig ennek teljesítménye 0,57 LE, igaz, ehhez csak 2600 fordulatra van szüksége. Még csak annyit, hogy ebből a kuplung és sebességváltó nélküli motorból számtalan példány érte el a 100 000 km-t, miközben 1,5 liter keveréket szopik százra, és az ára olyan szerény, mint maga a rugózatlan kerekű Solex.)

Világszerte divattá váltak ezek a kismotorok, amelyek ma már szinte osztódással szaporodnak, és ehhez a jelenséghez nagymértékben hozzájárult az olajválság is. (Merthogy kezdetben a fiatalság motorozási mámorra lendítette magasba ezt az iparágat.) A hazai moped és mofa – roppant szerény – választéka inkább a kerékpárt pótolja, főleg vidéken, ahol van olyan család is, ahol több kismotor is garázsíroz a tornáccon.

A motoriparban egyeduralkodó Nippon is felismerte a törpék gyártásában rejlő óriási profit lehetőségét, és a Négy Nagy (Honda, Yamaha, Suzuki és Kawasaki) a sokhengeres mammutjaik mellett rákapcsoltak az egyedenként ugyan kisebb hasznot hozó kismotorok gyártására, annál is inkább, mert ezekből sok százezres sorozatra van kilátás.

Az öreg Európa motorcsinálóinak nem könnyű a helyzetük, nem elég, hogy a hagyományos ellenfelekkel kell harcolni a kedves Vevő kegyeiért, de itt vannak az eladási árakat szemrebbenés nélkül aláigérő japánok is, akik nemcsak a tisztas hasznot kopsztják olcsóságukkal, hanem szépet, jót és tartósságot adnak a vevőnek.

Részben ennek a kereskedelmi csatározásnak köszönhető e járművek műszaki fejlődése, no és az energiahordozó válságnak.

Ezek a korszerű kismotorok már nem is kis motorok. (R. Gy.)

Lépünk be a Műszaki Egyetem különböző kapuin (4)

Valamikor kizárólag az egyetemek voltak a tudományos kutatóhelyek. Ma már számtalan önálló tudományos kutató- és fejlesztőintézet létezik, s ezek produkálják az új tudományos eredmények döntő többségét. Ennek nagyon is reális oka van: az egyetemek kapacitása messze nem elegendő a társadalom és a gazdaság kutatási igényeinek kielégítésére. Az egyetemek fő feladata mégiscsak az oktatás. De az is nyilvánvaló, hogy egyetemi színvonalú oktatás nem lehetséges tudományos kutató- és fejlesztőmunka nélkül. Minden egyetemi oktatónak egyben kutatónak, alkotó szakembernek is kell lennie, még akkor is, ha az egyetem volumenben nem veheti fel a versenyt az önálló kutatóintézetekkel.

Egyébként érdekes munkamegosztás alakult ki az egyetemek és a kutatóintézetek között. Míg a kutatóintézetek egyes témákra nagy erőt tudnak koncentrálni, s a szakembereket a témák igényei szerint tudják szervezni, addig az egyetemen az oktatás igényeit kell először kielégíteni, melyek sokkal stabilabbak, mint a kutatási témáké. A tantervek nyolctíz évenként változnak, a szakembereket nem lehet két-három évenként – a kutatási témák változásával együtt – átcsoportosítani. Egy másik sajátosság, hogy az egyetemnek az egész szakterületet mindig teljes szélességében kell áttekítenie, hiszen az oktatásban minden tantárgy minden fejezetének korszerűnek kell lennie. Az oktatók tehát ritkábban tudnak egy-egy szűk szakterületen túlságosan elmélyedni, viszont olyan szakterületeken is van áttekintésük, amelyeken a kutatóintézeti munkatársaknak esetleg nincs, mert az adott témában addig nem volt megbízásuk. Ha még azt is figyelembe vesszük, hogy az egyetem nem terkötelezett intézmény, akkor érthető, hogy kutatási-fejlesztési megbízások vállalásában rugalmasabb, mint a kutató-fejlesztőintézet. Ez természetesen azt is jelenti, hogy az egyetem kutató-fejlesztő tevékenysége meglehetősen sokszínű, amint azt a Járműgépészeti Intézet példája is mutatja. Elegendő, ha csak az utóbbi két-három év jelentősebb munkáit vesszük számba – nem is említve azokat a nagyvolumenű járműtervezéseket, amelyek gyári titkokat képeznek.

A KOTUKI megbízásából az intézet há-

rom témát dolgozott ki az utóbbi időben. Ezek közül az egyik az Ikarus-200 autóbusszalád fődarabjainak gyorsbafelvételi utasítása volt. Az elvégzett munka eredményeképpen rendelkezésre áll egy olyan bázistechnológia, amellyel az IK-200-as autóbusszalád felújítása gazdaságosan megoldható.

Egy másik KOTUKI-téma a helyi közforgalmú személyszállító vasúti járművek beszerzésére, használatba vételére és üzemben tartására kidolgozott feltételek, amelyek a folyamatban lévő járműfejlesztés, beszerzés és fenntartás számára adnak egységes, országosan érvényes irányelveket.

A harmadik kutatás a villamosvasúti járművek zajhatásának csökkentését célozta három különböző konstrukciójú villamosvasúti pálya összehasonlítása alapján.

A légrugóelemeket is gyártó Taurus Gumiipari Vállalat gyártmányfejlesztési programja keretében az intézet három autóbussz lengésvizsgálatát végezte el. Egy Ikarus távolsági autóbussz mellett a bolgár gyártmányú autóbusszt is vizsgálta

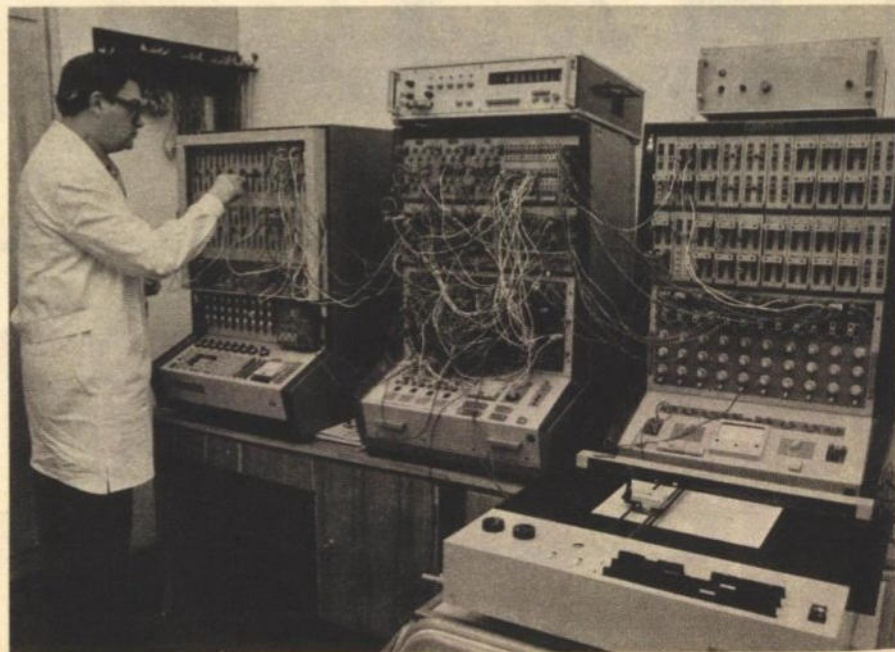
Bulgária területén a botegrádi autóbusszgyárral együttműködve, továbbá egy lengyel autóbussz Lengyelországban.

Az AUTOKUT megbízásából a lengyel–magyar kooperáció keretében elvégezték az intézet a Marelli S 152, S 152A típusú gyújtáselosztó laboratóriumi vizsgálatát a Fiat 126 p motoron. A vizsgálat fő célja a korábbi, magyar gyártmányú gyújtáselosztó méréseredményei értékelésének érdekében a Marelli gyártmányú gyújtáselosztó üzemi és laboratóriumi jellemzőinek megállapítása volt.

Szovjet–magyar kooperáció keretében a Bakony Művek által a VAZ 2101 típusú személygépkocsikhoz kifejlesztett kontaktus nélküli elektronikus gyújtóberendezést, gyújtáselosztót, valamint gyújtógyertyákat ellenőrizte.

A Magyar Néphadsereg Repülő Főnökségének megbízásából az intézet megvizsgálta az üzem közben gyakran meghibásodó oxigén-kompresszort. A meghibásodás (kigyulladás) okainak feltárását követően megfelelő védelmi rendszert dolgozott ki.

A MALÉV megbízásából tanulmány-





Az egyik pillanatban még nyugodtan állt, de néhány villanással később... Hát igen. Bár mindenki tudta, hogy életelen báburól van szó, mégis megdöbbenő látványban volt részük azoknak, akik végignézték a gyalogoselütési kísérleteket a járműgépészek épülete előtt

tervet készített az intézet a repülőgépek földi légkondicionálására, különös tekintettel az élő szárnyasok (napocsibék) szállítására. A feladatot fedélzeti gázturbinás segédhajtóművek felhasználásával oldotta meg.

Az IKARUS megbízásából egy légttechnikai alapmodellt dolgozott ki az autóbuszok klimatizálásának megoldása érdekében. A kifejlesztett eljárás síkbeli, kis továbbfejlesztéssel térbeli hőfokeloszlást képes meghatározni. Az elméleti eljárás kidolgozását gyakorlati alkalmazásáért vette számítógép felhasználásával.

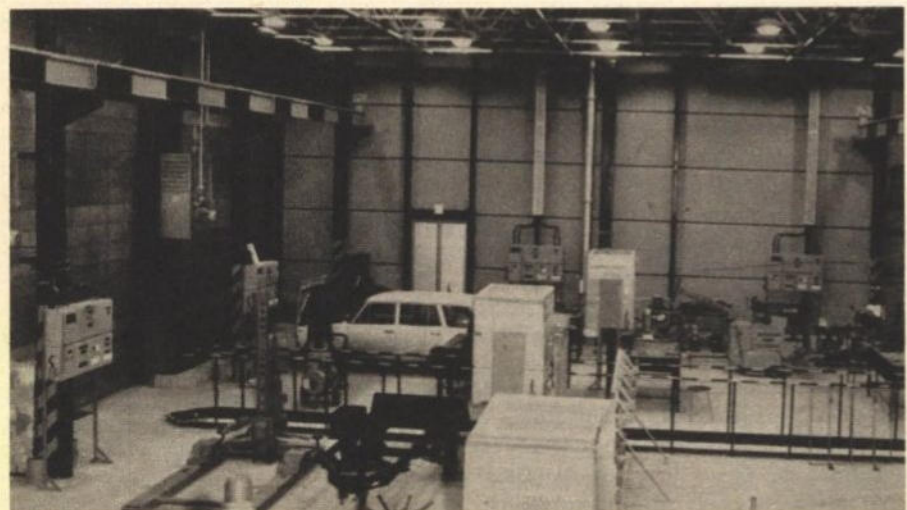
Az ORE (Organisation de Recherche et des Essais) egyik kutatási témája az európai vasutak által használt féktuskóanyagok egységesítésével foglalkozik. E kutatási munka egyik fázisaként laboratóriumi kismintakísérletekkel meg kellett vizsgálni tíz különböző európai vasút által használt öntöttvas féktuskó surlódási és kopási tulajdonságait. A mérési adatok kiértékelése mellett a surlódási, va-

lamint kopási jellemzők alapján rangsorolni kellett a vizsgált féktuskókat. Ezeket a laboratóriumi vizsgálatokat az intézet a KPM I. Vasúti Főosztálya megbízásából végezte.

A Bányászati Aknamélyítő Vállalat megbízásából az intézet egy súlytőlégbiztos turbólégűtőt fejlesztett ki, s annak kísérleti példányát is elkészítette. A téma célkitűzése a 1100 m mélységben dolgozó bányászok életkörülményeinek javítása volt. A berendezés üzemel.

Április 4. Gépgyár energetikai gépgyára felkérésére vizsgálta az intézet a szén- és lignittüzelésű erőművek indító- és támasztóláng tüzelőberendezései számára kifejlesztett előmelegítő berendezések áramlási viszonyait. Az eredmények dimenzió nélküli formában való közlése lehetővé teszi a vizsgált típushoz geometriailag hasonló elemekből felépülő, tettség szerinti olajféleséggel és a kísérleti körülményektől eltérő hőmérsékleten és térfogatárammal üzemelő berendezések

Az analóg számítógép – mint menetszimulátor – anélkül is lehetővé teszi a járműdinamikai vizsgálatokat, hogy jármű lenne a közelében. Az Intézet egyik laboratóriumában viszont valódi járművek vizsgálatait is végzik



áramlási veszteségeinek meghatározását is.

A CHEMITAS részére a Paksi Atomerőmű részére sugárszivattyút tervezett, és vizsgált az intézet, közösen a gépészmérnöki kari vizsgépek tanszékkel.

Az ÁGTI 1976-ban nyolc altervező bevonásával elkezdte egy korszerű dizelmotoros próbaállomás tervdokumentációjának elkészítését. Majd 1977-ben kötelezték az ÁGTI-t, hogy a tervezési munkába a műegyetem motorpróba-állomások tervezésében és üzemeltetésében jártas szakértőt vonja be. Így kapcsolódott be a tervezésbe az intézet.

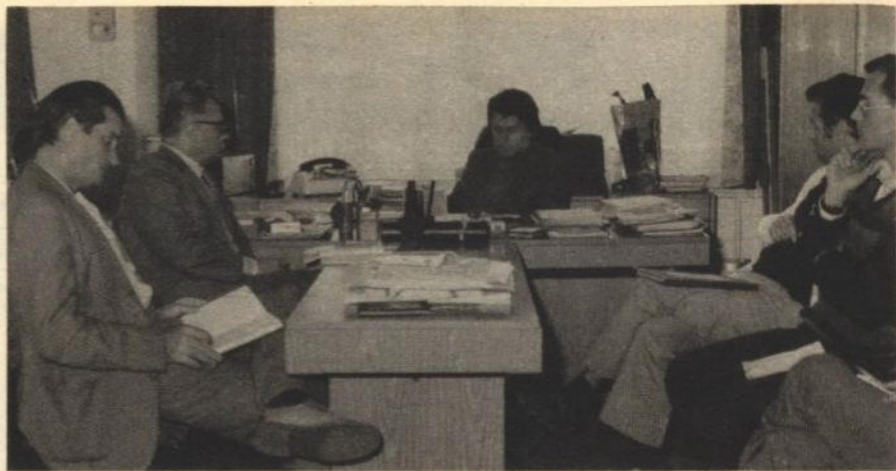
A VITUKI megbízásából az intézet egy vízsebességszárny-hitelesítő berendezést tervezett. A berendezés egy 75 m hosszú, 2,5 m széles és 1,4 m mély csatorna felett meghatározott sebességgel sínen gördülő kocsi. A hitelesítőkocsi sebessége 0,02–5 m/s sebességtartományban fokozatmentesen változtatható. Ilyen jellegű berendezés egyébként csak nyugati importból szerezhető be.

A Villamosipari Kutatóintézet felkérésére az intézet egy Volga-kombi gépkocsit alakított át villamos hajtásra.

Az intézet a tervező- és a tudományos-kutatómunkán túl sok más téren is közreműködik a tudomány, az ipar és a népgazdaság fejlesztésében.

Csak néhány példa. Részt vesz szabványok kidolgozásában, jelenleg például a „Belsőégésű dugattyús motorok fogalmainak elnevezései, jelölései, mértékegységei és fogalom meghatározásai” című MNOSZ-szabvány megfogalmazásában. Igazságügyi szervek megbízásából szakértői véleményeket, pontosabban „felülvéleményeket” készít, elsősorban balesetekkel kapcsolatban (egyik ilyen nevezetes baleset volt a csepeli HÉV-szerelvény Boráros téri gázolása). Az intézet oktatói rendszeresen tartanak tanfolyamokat szakmunkások részére is a Mérnöki Továbbképző Intézet előadásai mellett. Folyóiratcikkekén kívül szakkönyvek írásával is előmozdítják a műszaki kultúra fejlődését. Nemrég jelent meg Lévai Zoltán Gépjárművek szerkezetana című egyetemi tankönyve, de közismertek Ternai Zoltán népszerű közép- és alapfokú szakkönyvei is. Az idei Műszaki Könyvnapok idején jelent meg Ternai Zoltán docens felsőfokú szakkönyve Közúti balesetek címmel.

Az intézet részt vesz az úgynevezett „postgraduális” képzésben is két vonalon. Egyrészt saját szakmérnöki tanfolyama van, amely – a legutóbbi átszervezés következtében – lehetőséget ad nemcsak az autós és vasutas mérnököknek, hanem a repülésben és a hajózásban dolgozó gépészmérnököknek is, hogy saját szakmájukban továbbképezhessék magukat. (A legközelebbi ilyen tanfolyam 1981 februárjában indul!) A másik továbbképzési forma az úgynevezett „doktori cselekmények”, ahogy azt az egyetemi szabályzat nevezi. Ennek lényege az,



Gyakori, hogy az oktatók tartanak megbeszélést kutatási témákról, de a hallgatók is bekapcsolódnak az Intézet tudományos jellegű munkájába. Ezt segítik elő a tudományos diákkörök

(BME fotólabor és Székely Tamás felvételei)



hogy a doktorjelölt egy tudományos igényű disszertációt ad be a karra, doktori szigorlatot tesz, majd a dékán előterjesztésére az egyetemi tanács „dr. techn.” címmel ruházza fel és a rektor ünnepélyes keretek között „doktorrá fogadja”. A kar előterjesztésére a Budapesti Műszaki Egyetem tanácsa eddig 282 gépész- és közlekedésmérnököt ruházott fel ezzel a megtisztelő címmel. Közöttük olyan közéleti személyiségek is vannak, mint dr. Ábrahám Kálmán, az intézet címzetes docense, építési és városfejlesztési miniszter, aki akkor még gépkocsi forgalmi telepek tervezésével, a gépjárművek élettartamának, karbantartási költségeinek vizsgálatával foglalkozott. A kombinált turbótöltőről írta doktori értekezését dr. Annus Imre, az AUTÓKÜT igazgatója, munkatársa, dr. Ratskó Ist-

ván pedig a szervokormányok dinamikus vizsgálatáról.

A KOTUKI munkatársai közül is sokan doktoráltak a karon, többek között dr. Kiss Győző és dr. Flamisch Ottó. A közlekedés vezetői közül említjük meg dr. Veroszta Imrét a KPM-ből, dr. Nagy Rudolfot Budapest közlekedési főigazgatóját, dr. Mészáros Árpádot, az Autófelügyelet műszaki igazgatóhelyettesét. De sok olvasónk ismerheti dr. Kelemen László rendőrőrnagyot is a belügyminisztériumból, vagy dr. Nádasi Antal igazságügyi szakértőt, ha másról nem, autós cikkeiről, vagy tévészerepléseiből.

Természetesen a járműgépészeti intézet oktatóinak többsége is a karon doktorált, de róluk a következő számban fogunk írni.

(LÉZO)

Mit ér

a Radatron?

A traffipaxot kezelő rendőrök egy robusztus kamion féktelen száguldására lettek figyelmesek az autót mentén. A visszapillantó tükörből figyelve biztosra vették, hogy legalább „százat” rögzít majd a sebességmérő készülék vevő monitorja. A gyorsan pergő számsor azonban szinte varázstszerűen lefékezett és a megengedett sebesség határán belül maradt. A rendőrök meglepetése azonban nem sokáig tartott. Gyors tempóban utólérték a teherautót és kilométereken át követve meggyőződhettek, nem csalt becslési érzékük. A kamion pilótája egyszer sem adta százon alul, a traffipax készülék azonban értelmetlen módon közömbös maradt a száguldó teherautóval szemben. Így jöttek rá az egyik közeli nyugati országban, hogy az autósok leleményessége nem ismer határt, ha az Európa-szerte jól ismert traffipax sebességmérő készülék kijátszásáról van szó.

— Nos, a történetünkben szereplő teherautóba egy olyan ügynevezett traffipax-elhárító volt felszerelve, ami a sebességmérő készülék hullámhosszán a normál sebességnek megfelelő jeleket sugárzott ki. Jelenleg ez a legújabb nyugaton konstruált ellenszere a traffipaxoknak. Természetesen ennek, s az ezekhez hasonló berendezéseknek a használatát és a forgalmazását szigorúan tiltják. Néhány helyen azonban szabadon árusítják, s csak a gyakorlati használatát ellenzik — újságolta Vinkovits Béla okleveles közlekedési mérnök, a Belügyminisztérium közlekedési cso-



portfőnökség forgalombiztonsági osztály őrnyagya, aki maga is kipróbált jó néhány ilyen külföldről hozott traffipaxelhárító készüléket.

— A másik gyakrabban használatos ilyen berendezés csupán érzékeli a traffipax közelségét és csipogó hangon, vagy fényjellel figyelmezteti a száguldást kedvelő gépjárművezetőt.

— Milyen állásponton vannak ezeknek a készülékeknek a hazai használatával kapcsolatosan?

— Nálunk egy típust sem forgalmaznak. Külföldöt járó hazánkfiak azonban minden korlátozás nélkül megvásárolhatják és hazahozhatják a traffipaxelhárító készülékeket. Használatát mi nem tiltjuk. Véleményem szerint ugyanis a sugárzókészülék kivételével egyik sem ér sokat. A traffipax hullámhosszán sugárzó készülék használatát viszont a posta frekvenciagazdálkodási irodája aligha engedélyezi. Ennek okát nem szükséges megmagyarázni részletesebben: elég ha annyit árulunk el, az a frekvencia, amelyen a traffi-

pax üzemel az világszerte csak a sebességmérésre szolgáló csatornáként ismeretes. A más típusú traffipaxjelző készülékek többsége későn ébred, akkor csipog, vagy berreg, amikor már a rendőrségi kocsi közvetlen közelébe érve, nem lehet fékezni a járművet. Ezért feleslegesnek is tartjuk, hogy egy semmit nem érő készülék használatát hivatalosan megtiltsuk. Magánvéleményem szerint ezeknek a készülékeknek a magas ára korántsem áll arányban azzal, amit produkálnak.

Vinkovits Béla beszélgetésünket megelőzően ért vissza arról a kiállításról, amit Budapesten rendezett az NSZK-beli Traffipax cég. Mi újat várhatnak az autósok ettől a berendezéstől a jövőben?

— Mint ismeretes a hazai traffipaxaink már nemcsak hátulról, hanem szemből is mérnek. Ez egy hazai újítás megvalósításának az eredménye. A Traffipax cég most olyan készüléket mutatott be, amelynek az időjelzője a lehető legkorszerűbb technikán alapszik. Digitális kvarc ki-

jelzős vevő monitorral van felszerelve. Amennyiben bővíjük a készülékparkot már csak ebből az újabb típusból vásárolhatunk.

Jellemző az autósokra, hogy azok, akik néhány perccel korábban még gyilkos száguldás közepette próbálták leszorítani egymást az útról, a traffipaxot felfedezve jóindulatúan jelzik egymásnak a veszélyt.

— Nem tilthatjuk meg, hogy a gépjárművezetők jellegzetes integetéssel jelezzék egymásnak a sebességmérő autó jelenlétét. Ez a betyárbeccsület csak akkor szabálytalan — a Kresz szerint — ha a fénykürtöt is használják, mivel erre valós okuk nincs. A mi célunk azonban nem a mindenáron való büntetés, hanem a féktelen száguldás, a gyorsajtás és az ebből eredő balesetek megelőzése. És ha ezt a traffipaxot jelző egyszerű köröző kézmozdulatokkal is elérhetnénk akkor még mi is segítenék ebben az igyekezetben — mondotta Vinkovits Béla.

Alsórakparti utak

EZEKBE A NAPOKBAN megindulhat a forgalom az észak-budai alsórakpart új szakaszán, a Margit-híd és a Mozaik utca között. Az új útvonal az Árpád-híd szélesítésével és a Flórián tér rendezésével összhangban. annak szinte előjátékaként épül, és a hídszélesítés idején fontos terelőút lesz.

Az új szakasszal a budai alsórakpart hossza mintegy 4,5 km-rel növekszik, és a déli összekötő vasúti hídtól a Mozaik utcáig keresztesmentes útvonal lesz a Dunaparton. A folyam két partján vezetendő útvonalak gondolata a főváros fejlesztési terveiben mintegy fél évszázados múltra tekint vissza. A „Budapest szabályozása a közúti forgalom szempontjából” címmel 1934-ben kiadott tanulmány több, ma is időszerű megállapítást tesz a Duna-part szerepéről.

„... Fővárosunk legjellegzetesebb útját, a Duna vonulatát, mint természetes adottságot, ki kell használni a város belső közlekedése számára. Az észak-déli forgalom gyors lebonyolításánál rendkívüli szerepe van ennek az útvonalnak, mert keresztező forgalma nincs. Az a körülmény, hogy az alsó rakpartot néhanapján az árvíz előnti, nem jelenthet akadályt, mert ha a forgalom az idő túlnyomó részében zavartalan és gyors, úgy szívesen el lehet viselni azt a kisebb hátrányt, hogy néha körülményesebb utakon kell járni.”

Az 1935-ben megjelent városfejlesztési program a közlekedőket irányozta elő.

„... Észak-déli irányú útvonalnak egyetlen, de egyúttal páratlanul elsőrendű megoldásként kínálkozik a Duna két partjának átmenő főforgalmi úttá való kiképzése, ami egyszersmind a főváros úthálózatának számos egyéb problémáját is véglegesen megoldaná.”

AZ ELKÉPZELÉSEK ALAPJÁN megkezdődött a rakparti utak építése is. A Lánchíd pesti hídfőjében az aluljáró, pl. 1938—39-ben készült el. A harmincas években kidolgozott tervek az alsó rakpartokat mind északon, mind délen a mainál jóval nagyobb hosszban kívánták kiépíteni. A világháború után a megkezdett munka nem folytatódott, a fejlesztési tervekben is csak a 60-as évektől kezdődően jelent meg ismételten a rakparti utak fejlesztésének kérdése.

A budapesti úthálózatnak ma is fontos részei az alsó rakparti utak, különösen az észak-déli irányú átmenő- és teherforgalom szempontjából. Az egyenes, folyamatos haladást biztosító pálya a

acélszalag kerékvetőket helyeztek el és néhány csomópontban jelzőlámpa is segíti a közlekedést. Az utóbbi időben új rakparti útszakasz nem épült, csupán néhány forgalomszabályozó korrekció készült.

Az idei esztendő azonban jelentős változást hozott. A budai oldalon az eddigi végpont — a Dara utca — és a Mozaik utca között új út épült a Duna-partján. Az új útszakaszt a szakemberek budai Duna-parti útnak nevezik.

VAJON MI INDOKOLTA éppen most a megépítését?

A jövő évben kezdődik az Árpád-híd szélesítése és a Flórián tér rendezése. A közműlt hídfelújításainál sokkal jelentősebb munka az itt lebonyolódó forgalmat is akadályozza. Az új út azon-

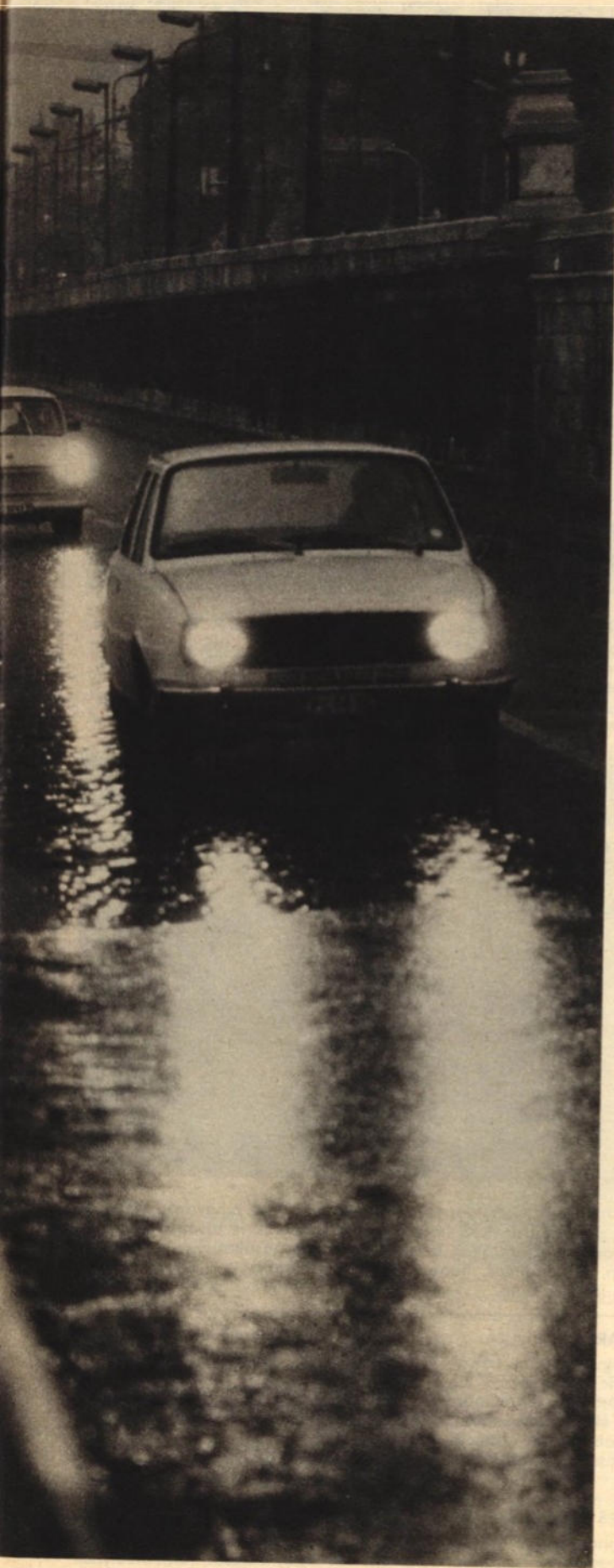


járművezetőket sok esetben a megengedettnél nagyobb sebességre ösztönzi. A nagyméretű, nagy sebességű járművek veszélyeztetik a gyalogosközlekedést is. Az elmúlt években további gondot jelentett, hogy a figyelmetlenül, nagy sebességgel és nem az útviszonyoknak megfelelően közlekedő járművek a Dunában kötöttek ki. A sorozatos vízbe csúszások megakadályozására a rakpartok teljes hosszában

ban, az építési területeket elkerülve, zavartalanul megoldja az észak-déli irányú kapcsolatot, így fontos terelőút lesz.

Megépítése — különösen az Árpád-híd és Mozaik utca közötti szakaszon — nagy feladatot jelentett. Itt, a Duna medrének feltöltésével a HÉV-vágányok és a Duna között halad az útvonal, egyben a partvédelmet is biztosítva. A mederbe, az iszapréteg eltávolítását követően



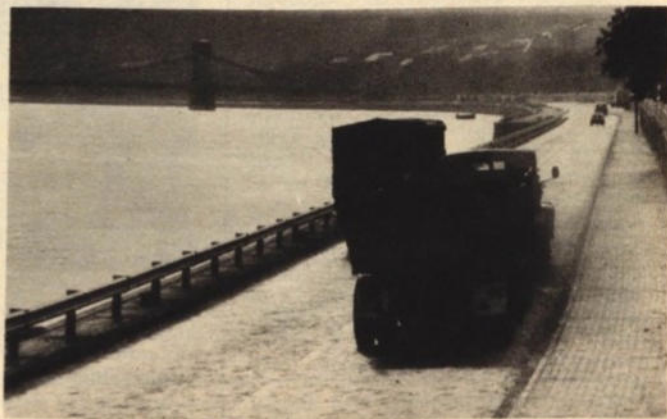


mintegy 30 ezer köbméter kőanyag került, megfelelő állapot biztosítva az útépitéshez, melyet a hosszan tartó magas dunai vízállás nagyon akadályozott.

Az út a Duna partvonalát követi, kivéve a Tímár utca környékét. Itt, a csónakházak vízi kapcsolatát biztosítandó a nyomvonal a HÉV mellé simul és az Árpád-hídnál tér vissza a Duna mellé. A 2x1 sáv szélességű pályára a Margit-híd és a Mozaik utca között jelentős

csomóponttal nem rendelkezik, csupán a Hajógyári sziget és a csónakházak meg-Óbudai Hajógyár az új útról minden irányú forgalmat biztosító csomóponton keresztül lesz elérhető.

A Mozaik utca térségében az ún. „K”-hídon keresztül érhető el a Május 9. park, majd itt az útvonal a meglévő utakhoz csatlakozik. A városhatár felé irányuló forgalom a Leányfalu és Benedek Elek utcákon át érheti el a Szentendrei utat. A Bel-



FOTÓ: FAVICS PÉTER

közelítését teszi lehetővé. Az útvonal menti városrészek kiszolgálását az Árpád fejedelem útja biztosítja, így az átmenő forgalom az új úton zavartalanul haladhat. Déli irányból legközelebb ráhajtani a Halász utcai rámpánál lehet, a Margit-hídnál a jelenlegi fel- és lehajtó megmarad.

AZ EDDIGI VÉGPONT,

a Dara utcai csomópont megszűnt és a Margit-híd—Dara utca közötti szakasz kétirányú forgalmú lesz. A Margit-híd alatt az úrszelvénykorlátozás továbbra is megmarad. A Mozaik utca felől csak 2,8 m-nél alacsonyabb járművek közlekedhetnek, míg a másik irányban a magassági korlátozás 3,8 m lesz a Margit-híd íves szerkezete miatt. A Nagyszombat utcánál a csónakházak megközelítésére lehajtó épült. A Tímár utcánál a jövő évben elkészülő gyalogos-felüljáró fogja a lakóterület és a zöldterület kapcsolatát biztosítani. A Hajógyári szigeti hídnál a HÉV-keresztezés és a Hajógyár utca—Hajógyári híd kapcsolat megszűnik, az

város felé a Szentendrei útról a Mozaik utcai felüljáró alatt, majd a KPM-vizsgálóállomás előtt halad az út, tehát a Szentendrei úttal külön szintű, keresztezésmentes csomópont alakult ki.

A FELSOROLT CSOMÓPONTOKON kívül az utat csak gyalogosan lehet keresztezni. A szükséges helyeken gyalogátkelőhelyeket jelöltek ki és lehetőség szerint a Duna-parton a hosszirányú gyalogosforgalom is megvalósul. Az új budai Duna-parti úton még az idén megindulhat a forgalom.

Ez már a jelen. És mit hoz a jövő?

A főváros terveiben szerepel a pesti alsó rakpart déli meghosszabbítása a Közraktár utca és a Kvassay út között. A tervezett útvonal a Soroksári út tehermentesítését, és Csepel kedvezőbb pesti kapcsolatát fogja biztosítani. A távlati tervekben a budai alsó rakpart további, a Római-partig való kiépítése is szerepel.

Csordás Mihály
okl. mérnök

Fővárosi Tanács V. B.
Közlekedési Főigazgatóság

ÚJ VOLGA**SZEMÉLYGÉPKOCSI-TÍPUS**

fejlesztettek ki a Szovjetunióban, s megkezdtek a gyártás előkészítését. A Gorkij autógyár – GAZ 3102 típusú – új személygépkocsijának motorja előkamrás gyújtásszerkezetű. Ennélfogva a korábnál jobban hasznosítja az üzemanyagot, s így 10 százalékkal csökken a benzinfogyasztás. Ugyanakkor a kipufogógázban a korábnak egytizedére csökken a szén-monoxid, ami már megfelel a nemzetközi környezetvédelmi követelményeknek. Az új kocsit maximális utazási sebessége óránként 150 kilométer, s a konstrukció fejlesztése lehetővé tette, hogy a korábnál 100 ezerrel több, 300–350 ezer kilométert tegyen meg javítás nélkül. Újdonság még egyebek között a halogénizzós reflektor és ködlámpa, a fényszórómosó- és törlőberendezés, az automatikus biztonsági öv, a fejtámlás első ülés, és a beépített kazettás sztereó-magnetofon-rádió. Az első példányokat jövő év elején készítik el, s a sorozatgyártást 1982-ben indítják. (MTI-APN)

A JAPAN HONDA

gépkocsigyár motorkerékpár-összeszerelő üzem építését tervezi a kínai Tien-csin tartományban. A tervek szerint az üzem éves kapacitása 150 ezer motorkerékpár lesz. Mint a Honda szövegíróje Tokióban közölte, a gyárépítést a kínaiak javasolták és ők kérték fel a legnagyobb japán gépkocsigyárat az üzem felállítására.

A FIRESTONE

cég bejelentette, hogy eladja a Basel közelében, Prattenben működő gumibroncsgyárat. Az eladási ár a teljes felszereléssel együtt 10 millió dollár.

SZEPTEMBERBEN ÚJABB REKORDOT DONTOTT

a japán gépkocsitermelés: 41,2 százalékkal meghaladta az előző havit, és így ismét túlszárnyalta az 1 milliőt. Ez egyébként 30 százalékos termelésemelkedést jelent az egy évvel korábbihoz képest.

A MERCEDES-BENZ

autógyár átlagosan 9,1 százalékkal, azaz 2500 dollárral emeli az USA-ban értékesített 1981-es modelljeinek árát. Leginkább a dizelehajtásúak drágulnak.

HOLLAND FULKÉKKEL SZERELIK FEL

a Rába-kamionokat. A Győri Rába Magyar Vagon- és Gépgyár új partnerként a holland Daf céget is bevonta a kamionok gyártásába. A győri nagyüzem ez évre ötvenet, a következő évre azonban már több százat rendelt a holland cégtől.



Günther Kuppke, az IFA kombinát vezérigazgatója, adta át az IFA W-50 típusú tehergépkocsit Brezniczky Miklósnak, az Autóker igazgatójának, aki a kocsit továbbadta a kabai Vörös Csillag Tsz.-nek. Különben ez a gépkocsi volt az IFA gyár ludwigsfeldei üzemének a háromszázazredik teherautója

(Bojár Sándor felvétele)



A hosszúra nyúló éjszakák, az egész napos szürkéségek, a köd, a havazás évszakában autózni cseppet sem könnyű. Kár, hogy még az emberek is tovább nehezítik egymás dolgát, amikor nem kapcsolják be tompított világításukat. Így közlekedni nemcsak szabálytalan, veszedelmes, hanem udvariatlan önzés is. Kérjük, világítsanak! Mint a képen látható autó!

A FRANCIA AUTÓIPART

is érinti a világ autógyártásának válsága. Az év első kilenc hónapjában 2,2 millió gépkocsit gyártottak Franciaországban, 5,5 százalékkal kevesebbet, mint egy évvel korábban. A francia autók exportja mindössze 1 százalékkal esett vissza.

SPANYOLORSZÁG ES MAROKKÓ

hidat tervez a Gibraltári-szoros fölé. A két ország közös geológiai és szeiz-

mográfiai tanulmányokat készített a közel 8 milliárd nyugatnémet márka értékű műtárgy tervezésére. A híd az európai oldalon levő Tarifát kötné össze az afrikai oldalon fekvő Tangerrel.

CSEHSZLOVÁKIÁBÓL

származó hír: a gépkocsiközlekedés fejlődésével párhuzamosan nemcsak a közúti balesetek, hanem az autótűzek száma is növekszik. Szlovákiában tavaly 138 ilyen tüzeset volt, amelynek

következtében több mint 3 és félmillió korona kár keletkezett. Az autótűzek alkalmából egy személy életét vesztette, 11 megsérült.

A GENERAL MOTORS

autógyár 567 millió dolláros veszteséggel zárta a harmadik negyedévet – jelentették be Detroitban. A cég vezetői az amerikai gazdasági recesszióval, az inflációval és azzal magyarázzák a veszteséget, hogy jelentős többletköltséget okoz az átállás a piacon keresett, kisméretű gépkocsik gyártására.

TOBB MINT FÉL ESZTENDEJE

a francia úrvezetők számára is kötelező a biztonsági öv. Született egy újabb rendelkezés is: a francia autók – amelyek mindeddig egyedül közlekedtek sárga fényvel. Európában – a jövőben szintén fehér fényt kell használniuk, a városi forgalomban pedig tömpített fényvel kell közlekedniük.

JUGOSZLÁVIABAN

november 1-től olcsóbb lett a külföldieknek kiadott benzinutalvány. Az osztrák látogatók 100 dináros utalványért 43,30 schillinget fizetnek, és érte 4,76 liter szuper, vagy 5,26 liter normálbenzint, illetve 6,06 liter dízelolajat vásárolhatnak.

A DOHÁNYZÁS ELLENI KAMPÁNY

újabb lépéshez érkezett az Egyesült Államokban. Kimutatták, hogy a dohányosok kétszer annyi közlekedési balesetnek vannak kitéve, mint azok, akik nem dohányoznak. Statisztikai adatok szerint a látás élessége 10–20 százalékkal csökken azokban a kocsikban, amelyekben csukott ablakok mellett 4 cigarettát szívtak el.

A TURISTÁK

által igen kedvelt, régimódi brit taxikat hamarosan felváltják a Mitsubishi-taxik, amelyeket részben brit alkatrészekből gyártanak. Az új taxitípust hamarosan bemutatják, motorját a dízelolajnál 50 százalékkal olcsóbb cseppfolyósított gáz hajtja.

FRANCIAORSZÁGBAN

felemelték a benzin, a dízelolaj és a háztartási fűtőolaj árát. A normálbenzin literje 3,30 frankba, a dízelolajé 2,49 frankba kerül.

FIZIOLÓGUSOK, PSZICHOLOGUSOK

és a környezetvédők még az alacsony zajszinttől is óvnak, amely tartós vagy gyakori hatás esetében az embereknek tetemes egészségkárosodást okozhat. Így például bebizonyították, hogy forgalmi zajhatások hosszú időn keresztül tartó biokémiai és keringési reakciókkal járnak együtt. Az olyan környezeti terhelés, mint például a zaj által okozott csekély vérnyomás-emelkedés különösen nagy mértékben szapo-



Lapunk 22. számában sajnálatos módon egy azonos fényképfelvétel két különböző írásunk illusztrációjaként jelent meg. A 27. oldalon a Mosóbenzin helyett... című cikkünkben egy Moszkvics motorterének képe látható. Ugyanez a felvétel ismétlődött meg e számunk 7. oldalán A Polonez rali változata című cikkünk illusztrációjaként. E cikk szerzője a tévedésben természetesen vétlen. Ezúttal legalább pótoljuk a Polonezről készített felvételt. Hibánkért Olvasóink szíves elnézését kérjük.



Kétsávos, a felüljárókkal és hidakkal együtt 1800 méter hosszú vasúti felüljárót építenek a Hídépítő Vállalat pécsi építészeti vezetőségének munkásai Pécsen, a régi város és az új Lvov kertváros között. Ez lesz Pécs második vasúti felüljárója

(Fotó: MTI)

ritja a szív- és keringési megbetegedéseket. „Első számú zajforrásnak” számít az utcai forgalom. Annak a jelszónak a megfordításaként, hogy „az autóra szabott város”, a sokszor már a „városra szabott autót” követelik. A zajforrásoknál alkalmazott védelmi intézkedésekhez a forgalomtervezés és -irányítás kiemelt intézkedéseinek kell társulniuk.

A TÉVÉNÉZŐK FIGYELMÉBE

December 5., péntek, 16.10: Mindenki közlekedik. Ismétlés: 2. adás, 19.10.
December 9., kedd, 21.35. 2 adás: Autó-motorsport
December 19., péntek, 16.45: Mindenki közlekedik. Ismétlés: 2. adás, 19.45.
December 31., szerda, 16.15: Mindenki közlekedik. Ismétlés: 2. adás, 19.05.

Autósoknak



ÚJ ÜZEMRÉSSZEL GYARAPODOTT

az AFIT I. sz. Autójavító Vállalat mátyásfüldi részlege. A Keresztúri út 1-3. alatti üzem ezentúl Skoda, Wartburg, Trabant, Lada és Polski Fiat vevőszolgálati (garanciális) ellátását, szervizszolgáltatását, diagnosztikai vizsgálatát, karambolos és egyéb javítását, fényezését, vizsgára való felkészítését és vizsgáztatását vállalja. Telefonon – 6 és 22 óra között – a 833-749-es számon lehet bejelentkezni.

(Fotó: Bojár Sándor)

SEGÍTEK ELŐZNI,

olvasható jól láthatóan a busz farán. Sok gépkocsivezetőnek (autóbusz, kamion, teherkocsi) tudnám ajánlani ezt a megszívlelendő ötletet, szándékot, írja Répászky Géza esztergomi olvasónk. Bizony sokszor tapasztaltuk külföldi útjaink alkalmával a nehéz gépjárművek vezetőinek segítségét, hogy autónkkal előzni tudjunk. Először nem tudtuk mire vélni, hogy a jobb oldali villogó miért jelez. Nem tudtuk, hiszen a járműre nem volt kiírva, hogy segít előzni. Ez a segítségesség külföldön elterjedt szokás, amihez nem feltétlenül szükséges alkalmazkodnunk. Az előzés megkezdése előtt ugyanis fel kell mérnünk autónk



teljesítképességét is. Nagyon hasznos, ha jelzést kapunk az előzésre. Ám, hogy előzni tudjunk, és azt zavartalanul fejhezessük be, továbbra is az óvatosságra és az előzési szabályok betartására van szükségünk.

A BMW-TULAJDONOSOK

közül sokan érdeklődnek az iránt, hogy a vevőszolgálat, az alkatrészraktár vagy a szervizek hol találhatóak. Érdeklődésünkre az Interag, a BMW magyarországi képviselője, a következőket válaszolta:

A képviselő, vevőszolgálat, alkatrészraktár:

Interag Rt.
1037 Budapest, Csillaghegyi u. 25.
(Telefon: 684-030)

Márkaszervizek:

Shell Service
1037 Budapest, Bécsi út 277.
(Telefon: 888-131, 882-346)

Shell Service
8622 Szántód, Nyár u. 2.
(Telefon: 84/31031)

Motorkerékpár-szerviz:

Shell Service
1016 Budapest, Mészáros u. 56/a.
(Telefon: 359-714)

Karosszériaajavítás:

Shell Service
1037 Budapest, Bojtár u. 33. szám
alatt található.
(Telefon: 889-981)

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR 1980. NOVEMBER 28-ÁN

DACIA (Budapest)	3124
DACIA (Debrecen)	1223
LADA 1200 (Budapest)	8889
LADA 1200 (Debrecen)	8341
LADA 1200 Kombi (Budapest)	1637
LADA 1200 Kombi (Debrecen)	573
LADA 1300 (Budapest)	5517
LADA 1300 (Debrecen)	4312
LADA 1500 (Budapest)	4789
LADA 1500 (Debrecen)	4376
LADA 1500 (Győr)	970
LADA 1600 (Budapest)	1940
LADA 1600 (Debrecen)	1015
MOSZKVIC 2140	9949
POLSKI FIAT 126p (Bp.)	4336
POLSKI FIAT 126p (Debr.)	1042
POLSKI FIAT 126p (Győr)	452
POLSKI FIAT 1500	1251
SKODA 105-S (Budapest)	1850
SKODA 105-S (Debrecen)	1717
SKODA 105-S (Győr)	1596
SKODA 120-L (Budapest)	1585
SKODA 120-L (Debrecen)	776
SKODA 120-L (Győr)	791
TRABANT Lim. (Bp.)	2233
TRABANT Lim. (Debrecen)	636
TRABANT Lim. (Győr)	1326
TRABANT Spec. (Bp.)	3628
TRABANT Spec. (Debrecen)	1750
TRABANT Spec. (Győr)	3780
TRABANT Kombi (Bp.)	915
TRABANT Kombi (Győr)	747
TRABANT Hycomat	10 140*
WARTBURG Limousine (Bpest)	2335
WARTBURG Limousine (Győr)	2111
WARTBURG Lim. (tolótetős)	281
WARTBURG de Luxe (Bpest)	1939
WARTBURG de Luxe (Győr)	2142
WARTBURG de Luxe (tt.)	524
WARTBURG Tourist (Bpest)	884
WARTBURG Tourist (Győr)	916
ZAPOROZSEC	30 570*

* régi sorszám



A RONCS ELTŰNTETÉSE

sokszor okoz gondot. Az emberi leleményesség olykor fantasztikus dolgokat művel, mint például a képen látható heverő. A kettéfűrészelt autó hátsó része – némi kárpitós segédlettel – a szoba díszé lett. Kérdés csupán az: mennyivel olcsóbb a bútortipar termékeinél?

Szervezéssel is — a bizalomért

MOHÁCSI SZERVIZUNKBEN új módszerekkel kísérletezünk — írja a XIV. sz. AFIT igazgatója

Az autójavítás a szolgáltatás egyik kényes területe, ahol a bizalom jelentősen befolyásolja az üzem látogatottságát. Az AFIT XIV. sz. Autójavító Vállalat mohácsi üzemegységénél olyan módon igyekeztünk megszervezni a karbantartást, hogy az segítsen a javítatók bizalmának megerősödésében. Hozzájárulhat ehhez az is, hogy az autó tulajdonosa végignézheti — ha kívánja —, kocsija javítási munkáit.

A javítási folyamatot a kíváncsi tulajdonos egy hatalmas üvegfalon keresztül nézheti végig. Az üzem technikai átalakításával, a munkafolyamat átszervezésével mindenekelőtt a javítató bizalmát igyekszünk megerősíteni a munkát végző személyek és a vállalat iránt.

Az átalakítási és szervezési munkának azonban más, járulékos hatású következményei is vannak.

Például:

— a tulajdonos jelenléte és a javítás végignézése, olyan mértékű „tartalmi ellenőrzés”, amelyet semmiféle egyéb módon pótolni nem lehetne. A szerelő kényszerítve van a szakszerűen végzendő munkára, mert tevékenységét a legfőbb kritikus — a gépkocsi tulajdonosa — szeme előtt végzi;

— az autós, aki mintegy ellenőrzi a munkát, láthatja, hogy a hibás alkatrészeket az ő gépkocsijából szerelik ki, az új, vagy felújított egységeket az ő kocsijába szerelik be és nem kerülhet fel ezzel kapcsolatosan kételye;

— lényegesen lerövidül a jármű tartózkodási ideje az üzemben, mivel a jól képzett szerelők maguk végzik a futójavításra beérkező gépkocsi hibafelvételezését, javítását és próbáját is. A munka műszaki minőségének ellenőrzését természetesen továbbra is a minőségellenőrök végzik;

— a hibamegállapításkor és a már megjavított kocsi átadásakor személyes kapcsolat jön létre a munkát végző dolgozó és az autó tulajdonosa között. A javítást végző szerelő szakmai tanáccsal is szolgálhat a kocsi állapotára és üzemeltetésére vonatkozóan.

A korábbiakban számos alkalommal merült fel probléma amiatt, hogy a számla elkészülte hosszú ideig tart, néha a javításhoz szükséges időmennyiséget, sőt annak többszörösét is meghaladta. Ennek a kiküszöbölésére a technikai átalakítás és átszervezés mellett egy újfajta adminisztrációs rendszert alakítottunk ki. Jellemzői a következők:

— A javítató hibaközléseit a szerelő rögzíti a munkalapon.

— A javításhoz szükséges anyagvé-

telezést, a különleges munkalap segítségével, ugyancsak — egyszerűsített adminisztrációs formában — a szerelő végzi.

— A szerelő a számla kiállítására az e célra kialakított különleges munkalapot használja fel. Új számlanyomtatvány tehát a munkalapon kívül nem szükséges, nem is készül.

— A javítató ügyfél, miután a gépkocsit kipróbálta és minőségileg átvette, a szerelőtől kapott számlával közvetlenül fizethet a pénztárnál.

gyors és minőségileg jó munkával, korrekt számlázással juthat hozzá.

A vállalat, természetesen, az e rendszerbe bevont szerelőket megválogatja és, akik a minőségi és mennyiségi követelményeket teljesíteni nem tudják, ilyen körülmények között nem dolgozhatnak. Ez belső versenyt is támaszt szerelőink között, a rendszerbe való bevonás, illetve az abban való megmaradás érdekében.

A minőségi munka biztosításához hozzájárul még az az ösztönzés is,



A képen a mohácsi szerviz egy része látható

A többletmunkát vállaló szerelőket e munkájukért kellően honorálni szükséges, és meg kellett teremteni a szerelők minőségi és mennyiségi érdekelt-ségét is.

A szerelők a kiszámított munkadíj előre meghatározott hányadát kapják és kerestetük mértéke nincs határokhoz kötve. Ez, valamint a tulajdonos jelenléte, erőteljes anyagi, így mennyiségi ösztönzést is jelent. Amennyiben a javított gépkocsinál bármilyen hiba fordulna elő, az érdekelt szerelő saját idejéből köteles azt kijavítani és ezen időre semmiféle bérjuttatásban nem részesülhet. Ez tehát direkt anyagi érdekeltiséget is kelt a munka jó minőségű elvégzésére.

A vállalat lehetővé teszi a javítatónak, hogy szabadon válassza meg a csoport keretein belül azt a szerelőt, akivel a javítást elvégeztetni kívánja. Így minden szerelő számára közvetlen érdekeltiséget jelent a megfelelő ügyfélkör megtartása, melyhez csak

amelyet a DH (Dolgozz hibátlanul) munkarendszer alkalmazása jelent erkölcsekben és anyagiakban egyaránt.

A mohácsi üzemben folyó tevékenységet kísérletnek tekintjük, amelyek tapasztalatait felhasználva, hasonló munkaszervezési tevékenységet a vállalat más üzemében is fokozatosan kívánunk meghonosítani. Ehhez azonban az is szükséges, hogy az alkatrész-utánpótlást sikerüljön a közeljövőben erőteljesen javítani, és elháruljon a bérszínvonal korlátozott mértéke, mely nem ad módot arra, hogy a direkt anyagi ösztönzést túlságosan széles körben és felső határ nélkül alkalmazzuk vállalatunk dolgozóinál.

**Dr. Lantos Árpád
igazgató**

Kíváncsian várjuk a mohácsiak kezdeményezését, amely merőben más, mint az eddig megszokott. Ezért az AM riportot készít a látottakról, és megosztalja majd az érdekelteket.

Idegenvezető: TURI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

A 8-AS ÚTRÓL Kőszeg 3.

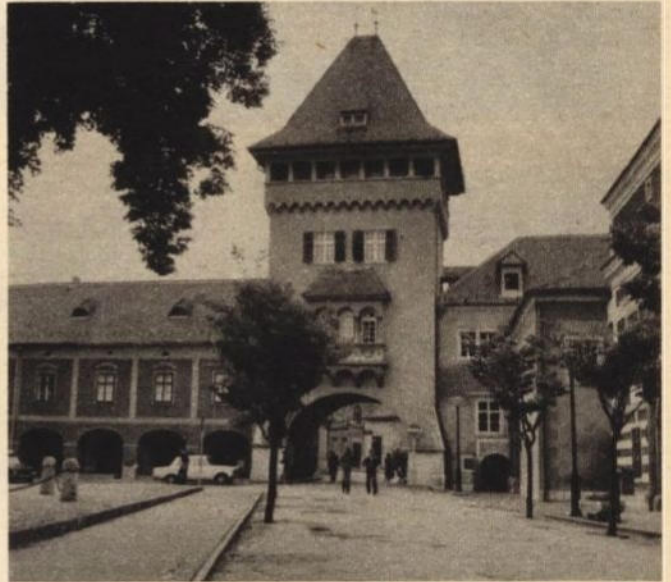
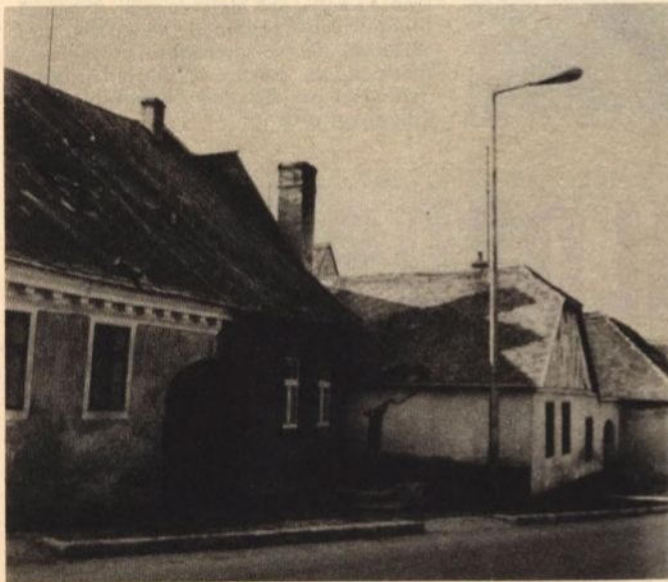
A kőszegi vár kiállításának a megtekintése után sétáljunk végig a hatalmas épülettömböt körülölelő vizesárok peremén. Meg-megállva élvezhetjük és csodálhatjuk meg igazán ennek az erődítménynek igazi nagyságát, bástyáinak és tornyainak erősségét. A legifjabb korosztály iránti kedves figyelmesség, és kitűnő ötlet is egyben, hogy a várárok egy részében gyermekjátékszóteret alakítottak ki.

E vár falai tanúi elődeink hősi küzdelmeinek. Magát az erődítményt és a várost megerősítő — a török elleni támadásra tudatosan és tervszerűen felkészítő — vezéregyhénység a délszláv származású Jurisich Miklós volt. Apja mellett már ifjú korában részt vett a török portyázók elleni támadásokban. Jó kardforgatónak bizonyult és 1523-ban Ferdinánd Horvátország főkapitányává nevezte ki. A török elleni védelem, valamint a délvidéki várak megerősítésének költségeit, önzetlenül, saját jövedelméből fedezte. Önzetlenségéért — 1529-ben — zálogba kapta Kőszeg várát és a hozzá tartozó vártartományt. Egy évre rá — 1530-ban — tagja lett annak a küldöttségnek, amely Konstantinápolyba utazott, hogy kipuhatolja a török további szándékát. Visszatérve tudatosan készült fel Kőszeg török elleni védelmére. A belváros biztonságát számottevően fokozta. A tornyok körül legtekintélyesebb fegyverzete és legerősebb védőserege az Öreg-bástyának — a Zwingernek — volt. Meghatározta minden fegyvernek és fegyverforgatónak a pontos helyét. Ma az emeletes toronyban időszakos kiállításokat rendeznek.

II. Szolimán szultán 1532 tavaszán indította meg roppant — 80 ezer főnyi — seregét észak felé. Átkelt a Dráván és elfoglalta a nyugati végvárakat. A török közeledtének hírére sokan menekültek Kőszeg várába. Itt mindenki megértésre és befogadásra talált. A vár védői mintegy nyolcszázan lehettek.

Nem sokat kellett várniuk. A török elősereg élén Ibrahim fővezér már augusztus 5-én a város falai alá érkezett. Úgy számított, hogy míg a derekhad ide megérkezik, Kőszeg védőit térdre kényszeríti. A szőlőhegyre vontatott ágyúk pokoli robajjal kezdték meg a vár ostromát. Az erődítmény





robustus építményei és vitézei azonban kemény diónak bizonyultak. Közben Szolimán — a fősereg élén — megérkezett a Jurisich által előzetesen felperzselt külvárosba.

A szakadatlan ágyúzást követően, augusztus 13-án megindult az első török roham, s ezzel elkezdődött és éjjel-nappal folytatódott a gigászi, naponta mind újabb hősokeket teremtő küzdelem. A meg-megújuló török rohamok, a falak aláaknázása, az ostromtornyok ácsolása azonban nem vezetett sikerre. A szálfákból felépített, s magasságban a város északi kaputornyával vetekedő ostromtornyokat a vár védőinek még harcba állításuk előtt sikerült felgújítaniuk. A várfalat is csak egy helyen — a nyugati várfalon — 10 öl hosszúságban sikerült a török aknászoknak lerombolniuk. Am a védők ezt is rövid idő alatt kijavították. Hullott a török és véreztek a vár védői is. Aztán megadásra szólí-

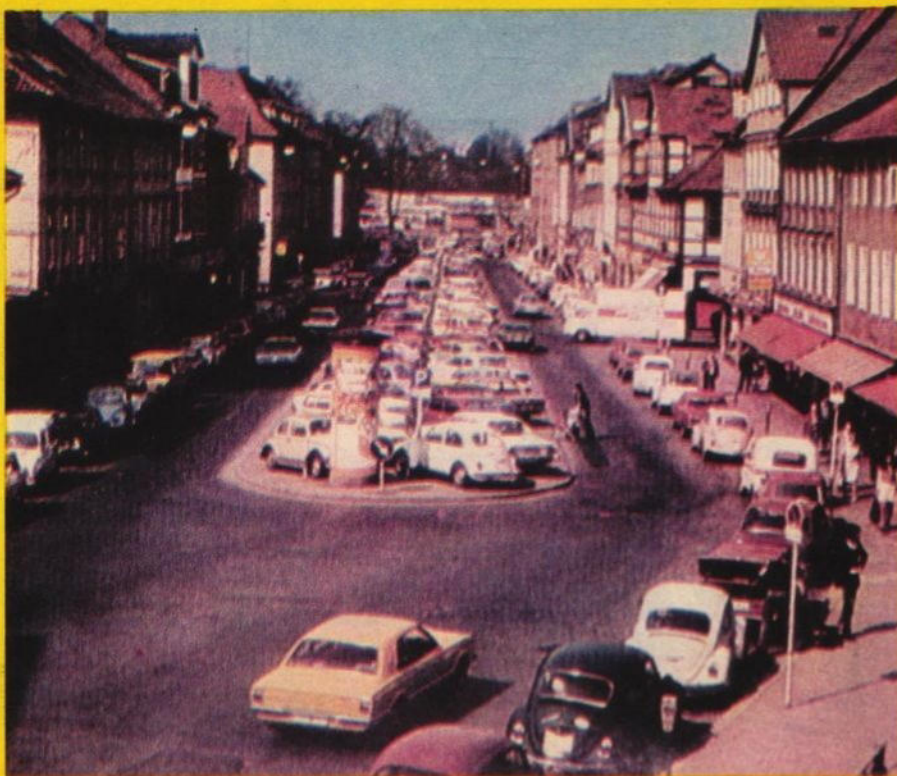
tották fel a maroknyi, létszámában egyre fogyatkozó várvédőket — de a törökök elutasítást kaptak. A támadások erre mind dühödtebbek és hevesebbek lettek. A törökök Allah-üdvöltését túlharsogta az ágyúk bőmbölése és a haldoklók jajveszékeltése. A szüntelen ágyúzás a falak egy részét — augusztus második felében — romossá tette. A nagy porban, füstben, a tülerővel támadó törökök lépésről lépésre szorították vissza a védőket. Maga Jurisich is megsebesült. Kardot fogott itt a vár apraja-nagyja, férfiak és nők egyaránt. A törökök végül is megtorpantak. A védelem pedig utolsó erejét összeszedve új rohamra indult és sikeresen visszazorította a támadókat.

Ibrahim a nagy veszteség láttán (a kitört járvány és az élelem fogyta miatt is) már nem erőszakolta a vár elfoglalását. A 25 napig tartó élet-ha-

lál küzdelem befejeződött. Mégpedig azzal a furcsa egyezséggel, hogy — Jurisich engedélyével — nyolc török katonára a város tornyaira félholdas zászlót tűzhetett ki. A győzelmet valószínűleg kiharcolni képtelen szultán becsapását e jelképes meghódolás is kielégítette. Szeptember 2-án lehajtott fejjel vonult el a török a város falai alól.

Az önfeláldozás, az igaz hazaszeretet, a hős és a nép egységforrásának igazi példáját adták Kőszeg várának maroknyi védői.

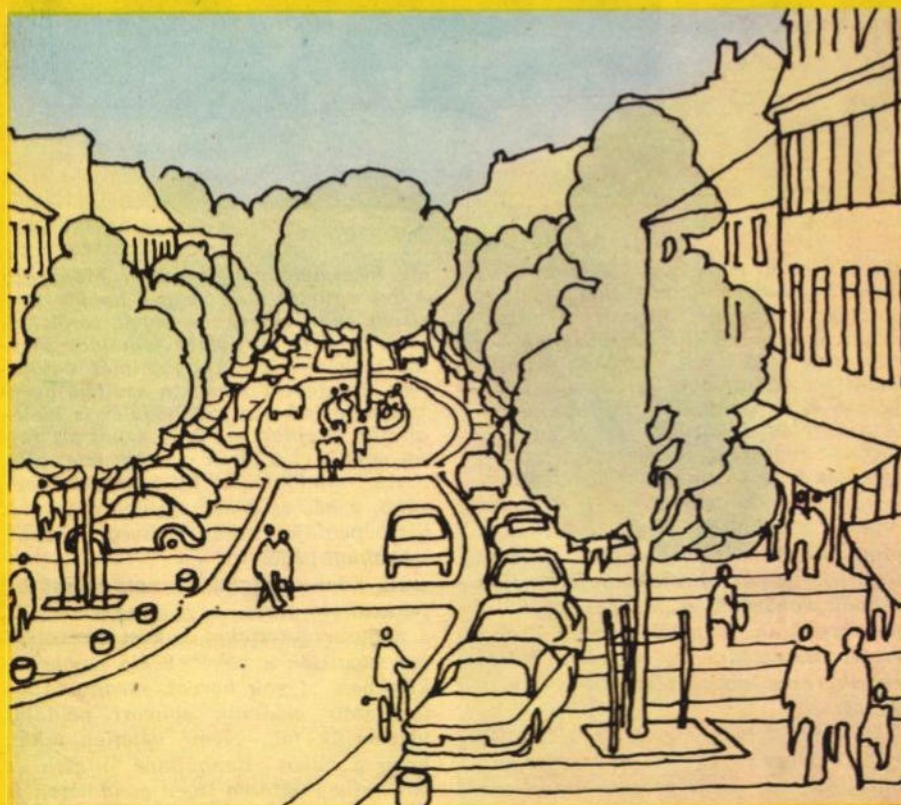
Az ódon várfalak, a volt vizesárok parkosított része, a jó öreg Zwinger, a nagyszerű tetteket, a hősi elszántságot sugallják a békében élő nemzedékünknek. A sok harcot, megpróbáltatást átélt elődeink egykori példáját idézhetjük fel. Nem véletlen tehát, hogy a város hangulatos utcáin és parkjaiban sétálva ilyen gondolatok is foglalkoztathatják az ide látogatókat.



Nemcsak a száguldó, de a járdák szélén (sőt a járdák nagyobb részén) rostokoló „hajléktalan” autók is úgy ellepik az utakat, utcákat, tereket, hogy sokszor már nemhogy babakocsival, de még egyedül is le kell lépniük az úttestre, ha tovább akarunk menni. Bármennyire lelkesedjünk is az autóért, tárgyilagosan meg kell állapítanunk, hogy a nyakunkra nőttek. Ki ne olvasta volna az újságokban, vagy ne hallotta volna már tévériportban, hogy egy folyóméter autót út építése milyen komoly összegbe kerül. De a városi utcák úttestterülete sem olcsó valami, s az éjjel-nappal parkoló (szinte földbe gyökerezett, majd-hogynem odaépített) autók által lefoglalt sok tíz- vagy százezer négyzetméternyi terület tagadhatatlanul közlekedési akadály, s egyben luxus is.

De hát hová tegye az autós a kocsiját? Föld alatti garázsok százaira aligha lehet a költséget előteremteni. A megállíthatatlanul szaporodó gépkocsik szelídítésével és a gyalogosok védelmével máris több országban foglalkoznak. A Scala színes képekkel illusztrált cikkben elemzi ezt a témát.

AZ UTCA A GYALOGOSOKÉ IS



2 Az NSZK-ban 1979-ben 13 000 ember (ebből 1500 gyermek) lelta halálát közlekedési baleset következtében és majdnem félmillió volt a sérültek száma, akik közül rengeteg nyomorodott meg egész életére. Ha nem a közlekedés okozott volna ennyi gyászt és szerencsétlenséget, hanem mondjuk az atomerőművek, micsoda országos, sőt világraszóló felháborodást és tiltakozást, tüntető felvonulásokat váltott volna ki! Az áldozatoknak több mint egyharmada gyalogos. A balesetek legnagyobb része lakott területen történik, az autópályák a legbiztonságosabb közlekedési utak. Mivel azonban a városi utcákat nem lehet autópályákká fejleszteni, a nagyobb közlekedési biztonság érdekében sok helyen úgy alakítják át az utcákat, hogy a rohanó autók lelassítsák. Kiugrásokat, kanyarokat, cikcakkos helyeket képeznek ki az addig nyílegyenes úton, fákat ültetnek, a keresztelődéseket aszfalttal dombszerűen megemelik, hogy az autóvezetőket óva-

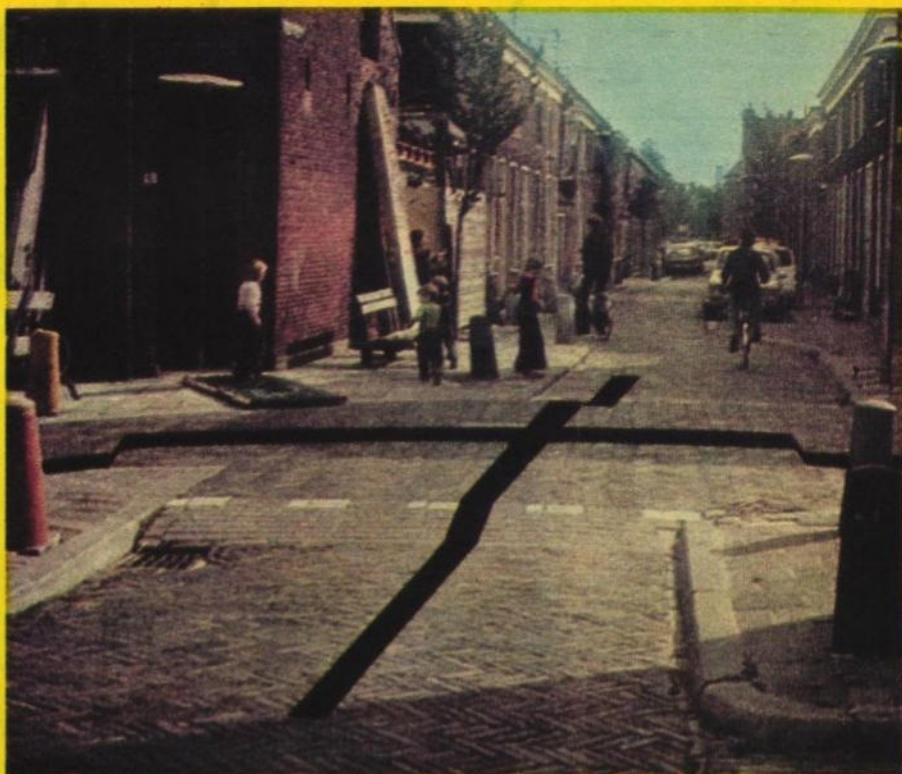
1-2. Egy utca Göttingenben az átépítés előtt. Az átépítéssel és fásítással barátságosabb és emberibb lett, a gyalogosok több helyet kaptak. A másik kép rajzolója az út közepének parkosításával, átjárókkal még jobbá és biztonságosabbá szeretné tenni a közlekedést

3-4. Az utca „lassúbb” és biztonságosabb lesz, ha a keresztvezetőket domb-szerűen megemelik, kiugrásokkal, cikcakkos vezetéssel szűkebbé teszik

tosságra, lassításra késztessek, s ezzel őket is, a gyalogosokat is védjük. Féltreértés ne essék: nincs szó autóellenes mozgalmról, csupán a biztonságos közlekedésről, az autós és gyalogos partneri viszonya alapján.

S ez már nem a közlekedéspolitikai szakembereinek vágyálma csupán, hanem Hollandiában és az NSZK-ban több városban sikeresen bevezetett újítás. Persze árnyoldala ennek a fényes ötletnek is van. Előfordul, hogy az ilyen átalakított utcában a gyalogosok már arra is ellenségesen reagálnak, ha több autó jelenik meg egyszerre. A járatlan személy- és teherautó-vezetők meg könnyen megzavarodnak a zsákutcák és a szűk, kanyargós, cikcakkos utak tömkelegében, elfogja őket az idegesség, és vége a partneri viszonyoknak. Nem könnyű ezt a problémát megoldani. Mindenesetre a holland és a német kísérlet – a csökkenő baleseti statisztika tanúsága szerint – a helyes irányt jelzi.

Szondi Béla



3

4



17

Szakvásár Frankfurtban

Az autóápolás, karbantartás és üzemeltetés területeit — ha egyáltalán igen — csak mellékes témaként kezelik. Ugyanakkor az ezzel foglalkozó iparágak, autó- és járművillamosági műhelyek, a karosszériaajavítás és autólakkozás, a gumiabroncsüzemek, töltőállomások, autómosók, parkoló- és garázsüzemek, magán- és közszállítási vállalatok, az alkatrészes és tartozékkereskedelem, valamint az autóiipari ügyfélszolgálat szakemberei az autógyártás és üzemi technika terén végbement gyors ütemű fejlődés következtében magas színvonalú, átfogó információkat igényelnek. Az igények kielégítésének az érdekében jött létre 1971-ben Frankfurt am Main-ban az „Automechanika” rendezvény, mint az autójavító műhelyek, töltőállomások felszereléseinek, az autóalkatrészeknek és tartozékoknak szakvására, amely nemzetközileg is elismert, neves kiállítással fejlődött.

Ehhez a piaci igényeknek megfelelő „szakvásár”-konceptió is jelentősen hozzájárult. Ez azt jelenti, hogy a rendezvény a fent említett célcsoportok munkájához szükséges és rendelkezésre álló felszerelésekről, segédanyagokról és termékekről széles körű, a technika és a piaci fejlődés legújabb irányzatainak megfelelő áttekintést nyújt.

A járműipar is olyan terület, ahol a technika egyre bonyolultabbá válik, az egyes iparágakban alkalmazott gépek, berendezések és eljárások mind jobban specializálódnak. Nagyobb az igény, mint eddig bármikor, olyan felszerelések iránt, amelyeknek az egyes autóműhelyek és töltőállomások üzem módjához, nagyságához és speciális igényeihez a legmesszebb-



Egy óriási csarnokban csak mérőműszerek voltak láthatók. A szakemberek a sok újdonság láttán bizony sokszor elképedtek

menően alkalmazkodniuk kell. A szakember a gépeket és berendezéseket — megvásárlásuk előtt — működés közben akarja látni, összehasonlítani, teljesítményüket és minőségüket vizsgálni. A beruházási döntéseket manapság annál is inkább jól meg kell fontolni, mivel ezek — az autók műszaki fejlődése következtében — komoly üzemgazdasági problémákat vehetnek fel.

Olyan átfogó és komplett információkat, mint amelyeket egy „Automechanika” jellegű szakvásár kínál, semmilyen más információs forrás nem tud nyújtani.

A Frankfurtban eddig meg-

rendezett kiállításokból kitűnik, hogy: 1971-ben 415, 1972-ben 543, 1974-ben 583, 1976-ban 678, 1978-ban pedig 1010 cég vett azokon részt. A látogatók száma 25 ezerről csaknem 80 ezerre nőtt. A külföldi kiállítók részvétele egyre jelentősebb: ma már az összlétszám egyharmadát teszi ki, a külföldi látogatók aránya pedig közel 20 százalékos.

Az elismert kül- és belöldi, műhelyfelszereléseket gyártó cégek a kiállításon rendszeresen képviseltetik magukat. Igyekeznek az érdeklődést felkelteni, ahol a járműgyártás fejlődőben van.

Az 1980. szeptember 18—23.

között megrendezett hatodik „Automechanika” szakvásáron kerekén 1100 kiállító mutatta be termékeit. A külföldi kiállítók száma 340 volt. Több ország ez alkalommal ismét közös standdal képviseltette magát, így: Ausztria, Dánia, Franciaország, Izrael, Kanada, Nagy-Britannia, Olaszország, Spanyolország, Svájc, Svédország és az Egyesült Államok. A kiállítók között szerepelt Belgium, Finnország, India, Jugoszlávia, Hollandia, Luxemburg, Magyarország és Szingapúr.

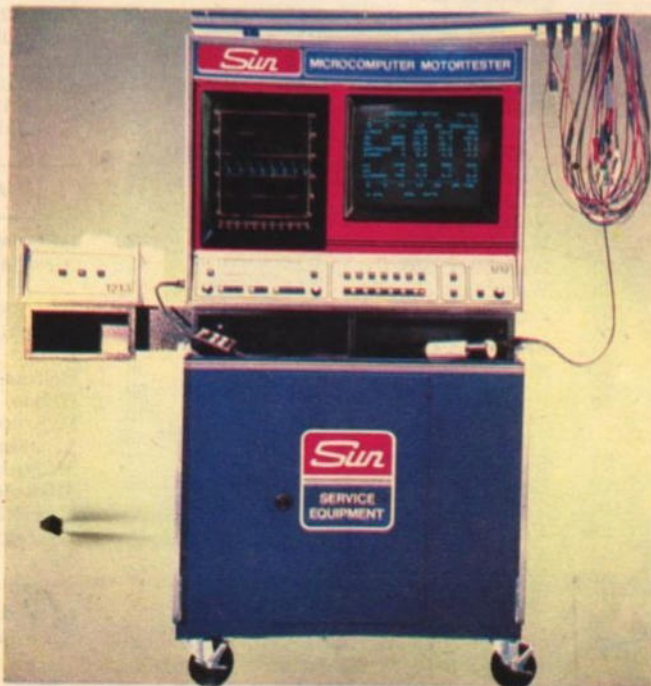
A kiállítás keretében a következő szakcsoportok bemutatását tekinthette meg az érdeklődő:

1. járműdiagnosztikai műszerek és berendezések, mérő- és vizsgálóműszerek
2. műhelyfelszerelések, autójavító gépek, emelőkészülékek, emelőpadok
3. szerszámok
4. karosszéria javító felszerelések, berendezések és anyagok, járműlakkozás és korrózióvédelem
5. autópótlási cikkek, berendezések, töltőállomások felszerelése
6. mosóberendezések és készülékek
7. műhelyépítés, raktárberendezések
8. irodaberendezések, üzemszervezés, adatszolgáltatás
9. vontatószerkezet, baleseti segély, és mozgószerkezet berendezései és járművei
10. tartozékok, autófelszerelési cikkek
11. alkatrészek
12. szakirodalom, szakinformáció, szolgáltatások.

A kiállításon látottak a szakember számára lenyűgözőek voltak, hiszen a legkorszerűbb műszereket, szerszámokat és általában az autózással kapcsolatos termékeket mutatták be a különböző országok cégei. Egyetlen cikk keretében beszámolni a sok látnivalóról nem lehet, ezért elsőként a motorvizsgáló műszerekkel ismeretjük meg az érdeklődőket.

Az egyik óriási csarnok kizárólag a diagnosztikai műszerek színhelyének a kavalkárdja volt. A kiállító cégek felsorolása egy oldalt is kitenne, ezért a legismertebb és a legnagyobb választékot nyújtókat említjük csak meg.

Nálunk is ismertek a SUN készülékek. Szervizeinkben annak idején az amerikai cég műszerei jelentették a technikai betörést. A tizenöt éve gyártottakhoz (akkor kerültek hozzánk) viszonyítva a mai készülékek óriásit fejlődtek, technikai téren és kezelhetőség szempontjából egyaránt. Az, hogy a műszerek zöme elektronikus, természetes, hiszen a nagy pontosság és a gyorsaság ma már elvárt követelmény! A diagnosztikai készülékeket előállító gyárak embereivel beszélgetve, akik az érdeklődők kérdéseire válaszoltak, elmondották, hogy a konstruktorok elsőrendű feladata:



A képen a Hofmann cég „Multitest 8” motorvizsgáló készüléke látható. Felépítése merőben más mint a SUN-é, mérésre ez is kiválóan megfelel

- A kiállítás egyik újdonsága volt a SUN motordiagnosztikai műszer. A mikrokomputeres készülékkel a mérés könnyű, gyors és pontos

hogy a műszerek kezelhetősége, és javítása a legegyszerűbb legyen. A felsorolásból nem maradhat ki a Bosch, a Hofmann, a Grundig és a Renault cég, hogy csak a legismertebbeket említsük. amelyek nemcsak motordiagnosztikai műszerekkel, hanem más különböző készülékekkel is jelentek meg a frankfurti kiállításon.

LOVÁSZ KÁROLY

Autók és árak

Részlet a Merkur használtautó-telepén november második felében értékesített gépkocsik árából:

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

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

BUDAPEST (Erzsébet királyné út 125.)

Dacia 1300	SM	1980	102
Lada 1200	BM	1976	60
Lada 1200	SA	1978	49
Lada 1200 K	SM	1978	82
Lada 1300	SM	1979	110
Lada 1500	BM	1978	102
Lada 1600	SM	1978	110
Lada 1600	SM	1979	134
Moszkvics 2140	SA	1978	32
P. Fiat 126	BM	1978	57
P. Fiat 126	SM	1978	50
P. Fiat 126	SM	1980	70
P. Fiat 1500	SM	1977	78
P. Fiat 1500	SA	1978	54
Skoda S 100	SM	1977	55
Skoda 105 S	SM	1978	77
Skoda 120	SM	1978	80

BÉKÉSCSABA (Szarvasi út)

P. Fiat 1500	SA	1977	46
P. Fiat 126	BM	1977	57
P. Fiat 1300	BM	1970	26
Skoda S 100	BM	1972	29
Skoda 1203 VAN	SA	1977	54
Skoda S 100	BM	1973	25
Skoda 110	BM	1973	29
Trabant 601 S	SN	1979	61
Trabant 601	SM	1974	38
Trabant 601	BM	1980	51

DEBRECEN (Monostorpályi út)

Moszkvics 408	SM	1967	9
P. Fiat 1500	BM	1974	46
P. Fiat 1500	BM	1973	18
P. Fiat 1500	SM	1974	26
P. Fiat 126	SM	1977	50
Skoda 105 S	BM	1978	56
Skoda 105 S	SM	1978	66
Skoda 120	SA	1976	50
Trabant 601	SM	1976	55

GYŐR (Rét u. 27.)

Lada 1200	SM	1976	72
Lada 1200	SM	1977	68
Lada 1500	SA	1979	93
Lada 1500	SA	1979	95
P. Fiat 126	SM	1978	60
P. Fiat 1500 K	SM	1976	38
P. Fiat 1500 K	SA	1977	50

KECSKEMÉT (Szolnokhegyi út 7.)

Lada 1200	SM	1974	38
Lada 1300	SM	1976	78
Lada 1300	BM	1979	104
Moszkvics 2137	SA	1977	26
P. Fiat 126	SM	1977	63
P. Fiat 126	SM	1980	68
P. Fiat 126	SM	1976	39
P. Fiat 1500	SA	1979	68
P. Fiat 1500	SM	1973	26
Skoda 120	SM	1978	51

Skoda 120	BM	1978	73
Trabant 601	BM	1975	34
Trabant 601	SM	1978	57

MISKOLC (Lórántffy Zs. u. 49.)

Lada 1200	SM	1972	26
Lada 1500	BM	1975	51
Lada 1500	SM	1979	107
P. Fiat 1500	SM	1973	35
P. Fiat 1500	BM	1974	41
P. Fiat 1500	SA	1977	59
P. Fiat 126	SM	1979	62
Skoda S 105	SM	1978	59
Skoda 105 S	SM	1978	60
Skoda 105 S	BM	1979	69
Skoda 120	SM	1978	68
Skoda S 110	BM	1974	38
Trabant 601 K	SM	1976	47
Volga M-24	SA	1976	22

PÉCS (Fürost S. u. 6.)

Lada 1200	BM	1972	39
Lada 1200	BM	1972	36
Lada 1500	BM	1976	88
Lada 1500	SM	1977	79
Lada 1500	SM	1976	70
Lada 1600	SM	1978	98
Lada 1600	SM	1979	116
Lada 1600	BM	1978	120
P. Fiat 1500 K	SA	1980	84

SZEGED (Vásárhelyi P. u. 4.)

Dacia 1300	BM	1975	36
Lada 1200	SM	1975	79
Lada 1200	SM	1980	101
Lada 1200 K	SM	1979	110
Lada 1300	BM	1977	82
Lada 1500	SM	1978	108
Lada 1600	BM	1978	102
P. Fiat 126	SM	1979	64
P. Fiat 1500	SA	1979	79
P. Fiat 1500	SM	1976	38
Skoda 105 S	SM	1978	74

SZÉKESFEHÉRVÁR (Csikvári u. 14.)

Moszkvics 408	BM	1967	8
P. Fiat 1500	BM	1976	56
Skoda S 100	BM	1974	26
Skoda S 100	SM	1975	40
Skoda 120	BM	1978	69
Skoda 120	SM	1979	78
Trabant 601	SM	1972	27
Trabant 601 K	BM	1974	37
Trabant 601 Hyc.	SM	1978	37
UAZ 469 B	SA	1978	43
Volga M-24	SA	1975	29
Volga M-24	SA	1977	43
Volga M-24	SA	1978	68
Wartburg 353	SM	1974	43
Wartburg 353 dL	BM	1978	93
Wartburg 353 T	SM	1976	60
Zaporozsec 968	SM	1973	18

SZOMBATHELY (Zanati u. 2.)

Moszkvics 412	SM	1974	36
P. Fiat 126	SM	1977	58
Skoda S 100	SM	1971	20
Skoda 105 S	SM	1978	69
Skoda 105 S	SM	1979	74
Skoda 120	BM	1978	83
Trabant 601	SM	1975	40
Volga M-24	SA	1974	18
Volga M-24	SA	1978	47
Wartburg 353 dL	SM	1978	87
Zaporozsec 968	SM	1972	13

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

A SZABADPIACOKRÓL

Az idei tél jellemzője az, hogy nemcsak az időjárás lett korábban zord, hanem a szabadpiacokon is már novemberben befagyott a vásárlási kedv. Sok a félbeszakadt alku. A hó végén a néhány napra visszaszökött ősz se változtatott ezen.

BUDAPEST. Jelentős kínálat tapasztalható a fővárosi börzén, de a karácsony előtti hetekben már alig-alig akad olyan érdeklődő, akinél ott a vételár. A nézelődők száma is megcsappant. Jellemző kínálati árak alku előtt: Lada 1200 (UR) 70 ezer forint, Lada 1500 (UZ) 81, Skoda S 100 (ZC) 55, Trabant 601 S (ZB) 52, Wartburg 353 dL (ZL) 85, VW Passat (UK) 130 ezer forint.

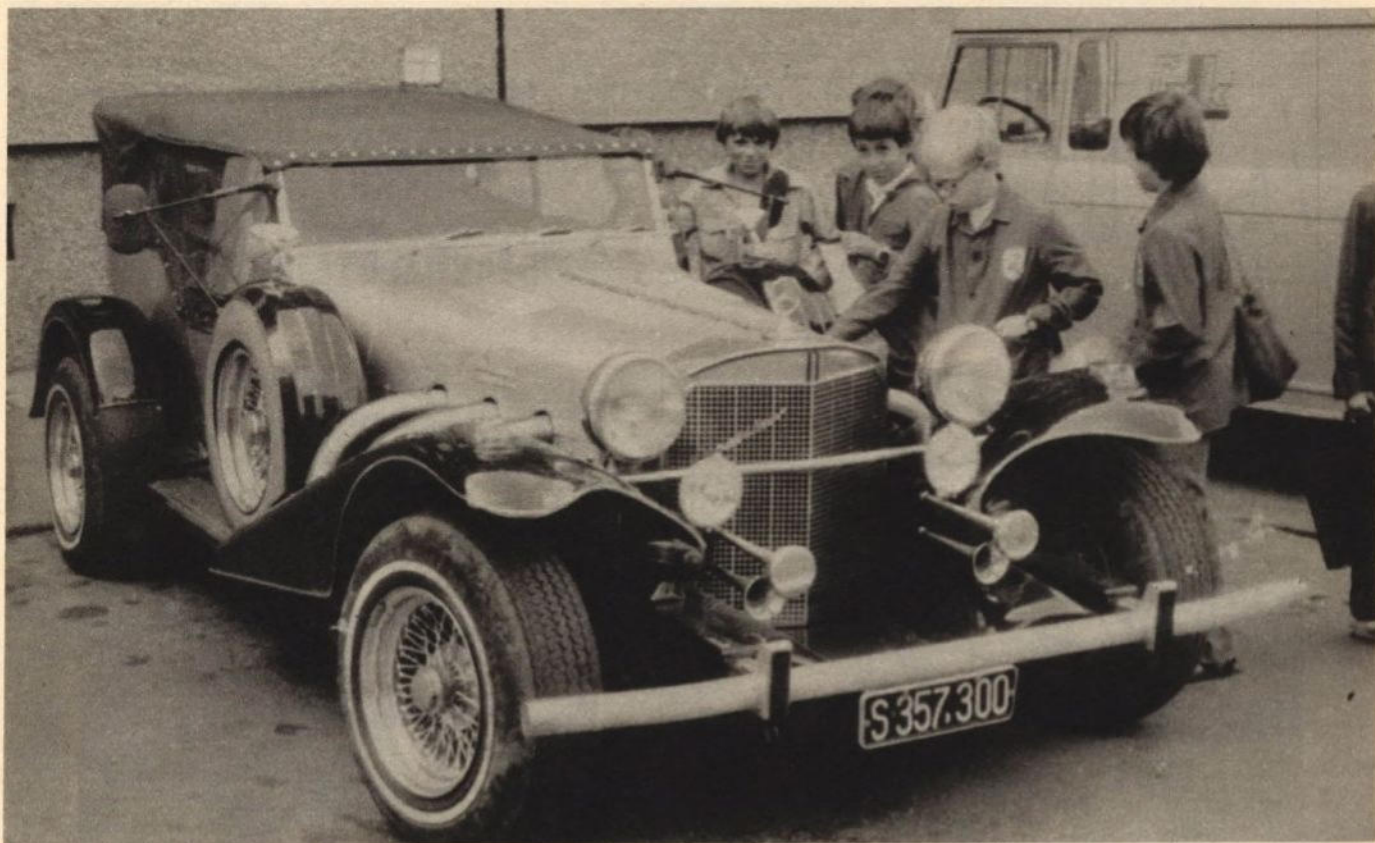
MISKOLC. A tél elejei hetek beköszöntével a kínálat egyszerre ötödére esett. Néhányan csellengtek a piacon kiállított 50 autó körül, üzletkötésnek nyomát se láttuk. Jellemző kínálati árak: Moszkvics 412 (ID-IF) 28—32 ezer forint, Lada 1200 (IS) 37, Lada 1200 (ZE-ZT) 68—87, Lada 1500 (ZR) 90, P. Fiat 1500 K (ZY) 85, Skoda S 100 (IV) 37, Skoda 1203 VAN (IV) 65, Trabant 601 (UM) 46, Trabant 601 (ZK) 60, Trabant 601 (IR) 28 ezer forint.

SZÉKESFEHÉRVÁR. A rossz időben leginkább ez a piac fagyott be. A komolyan venni szándékozók amúgy is a fővárosi piacot látogatják, mert ott sokkal nagyobb a választék és az alku lehetősége. Jellemző, hogy volt olyan vasárnap mostanság, amikor mindössze 25—30 autót láttunk a szabadpiacra. Éppen ezért az itteni esetleges árakat nem is érdemes feljegyezni.

SZOMBATHELY. Nagyon gyér érdeklődés volt a néhány tucatnyi kocsi körül, amit az eladók szempontjából a legrosszabb évadban próbálnak eladni. Jellemző kínálati árak: Fiat 126 (ZN) 60 ezer forint, Moszkvics 408 (CY) 14, Lada 1200 (IX) 48, Lada 1200 (ZM) 84, Skoda S 100 (UM) 42, Skoda 105 S (ZS) 74, Trabant 601 (UH) 31, Trabant 601 (ZR) 52, Wartburg 353 dL (UG) 58 ezer forint.

AUTÓVÁSÁROK NAPTARA

DECEMBER 13.	Veszprém
Szentlőrinc	
DECEMBER 14.	DECEMBER 21.
Albertirsa	Ajka
Baja	Debrecen
Békéscsaba	Dunaújváros
Dabas	Hatvan
Debrecen	Kaposvár
Lajosmizse	Miskolc
Marcali	Mohács
Miskolc	Nagykanizsa
Nagykőrös	Nyíregyháza
Nyíregyháza	Orosháza
Pécs	Sopron
Siófok	Szeged
Szeged	Szolnok
Szombathely	Tatabánya
Tata	Vác



Olyan mintha „Régi autó” – című sorozatunk egyik rajzolt kocsija elevenedett volna meg, és azt állják körül a kíváncsi gyerekek. Az ő termetüknek, méretüknek kedvez a harmincas évek Mercedes típusainak stílusát tükröző példány, amely azonban nem eredeti veterán autót, hanem napjaink gyártmánya. Jóval alacsonyabb építésű, mint amilyenek annak idején voltak a Daimler-Benz gépkocsik és a sok műanyag elemet mutató játékos utánzat még a szervizmunkákat megkönnyítő korszerű diagnosztikai csatlakozót sem nélkülözötte. Ennyit tudott meg az osztrák rendszámú járműről Bognár Béla olvasónk, aki Győr egyik utcáján készítette ezt a felvételt. A másik fotó pedig az MTI Külföldi Képszolgálatára útján jutott hozzánk egy alaposan átalakított kocsiról. A hernyótalpas futómű feletti karosszéria részletei hűen jelzik, hogy a Polski Fiat 126 képezi a hóban járásra, vagy a mocsaras területeken való közlekedésre alkalmassá tett kiskocsi alapját. Ezt a példányt egy radomi gépgyár technikusai tervezték és készítették energetikai munkacsoportok részére

Képes

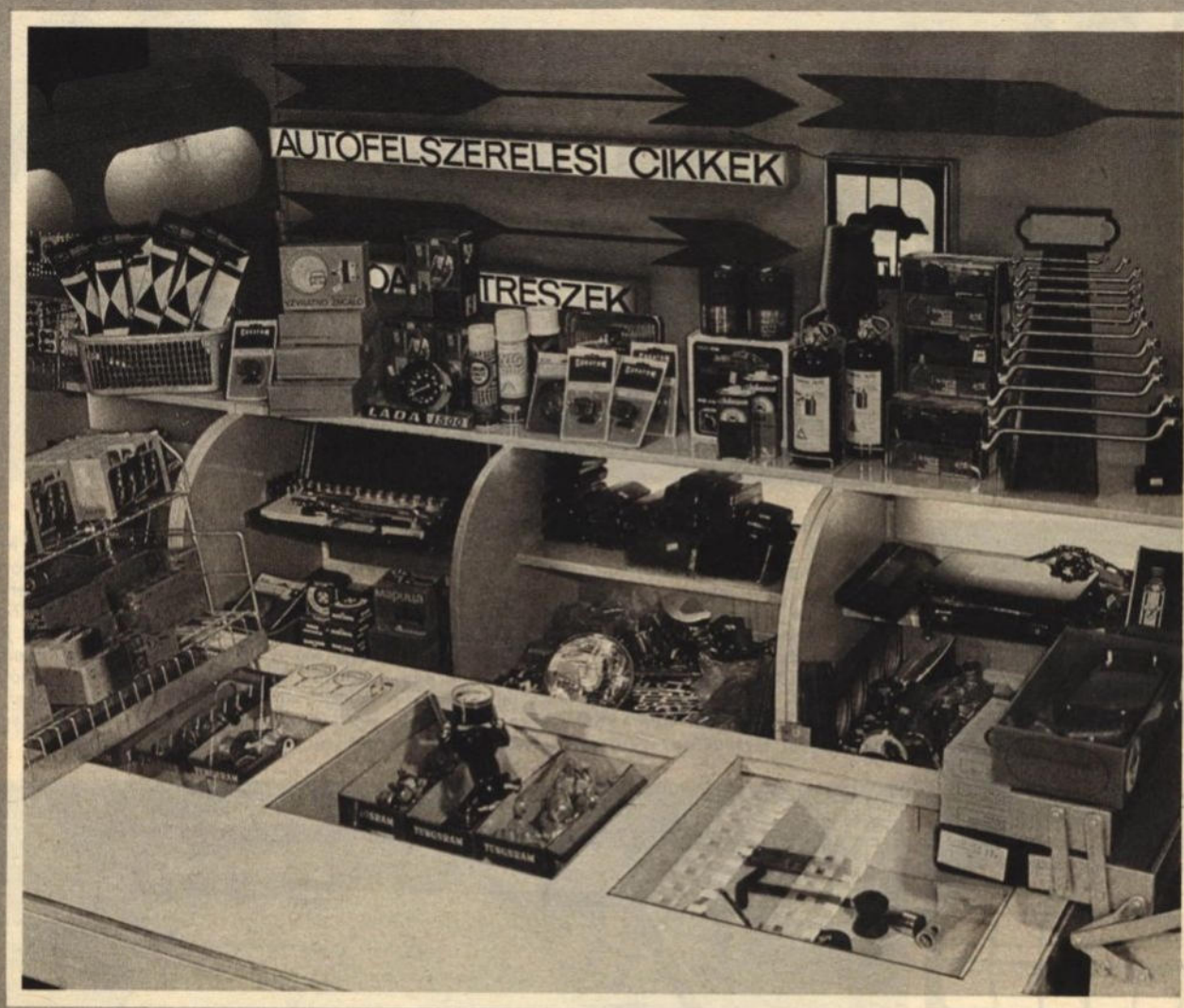


híradó



AUTÓS

**ISMERŐSEINEK
AJÁNDÉKOT
SZAKÜZLETEINKBŐL!**



**Budapest V.,
Martinelli tér 8.**

**Budapest XIV.,
Erzsébet királyné útja 125.**

**Budapest XXI.,
Csepel, Áfor út.**

**Debrecen,
Monostorpályi út 39.**

**Eyör,
Szérüskert u. 2-10.**

**Pécs,
Fürst Sándor u. 6.**

**Szombathely,
Bajcsy-Zsilinszky u. 12.**

**Zalaegerszeg,
Kossuth L. u. 7.**



**autó-
technikai**

szemle

Párizs és Birmingham

– illetve legutóbbi beszámolóink után ismét a két nagy nemzetközi kiállítás, a francia és az angol autósalon képanyagából választottunk ide néhány érdekességet.

Most nemcsak a már születésükkor biztos sikert jelentő, mindjárt óriási szériákban indított autokról szólnunk, hiszen a bemutatókon a furcsaságok vonzzák a szemet, a látogatót. Később, amikor már gyakorlati szempontok alapján kerülnek mérlegelésre, meggondoltabb értékelés-

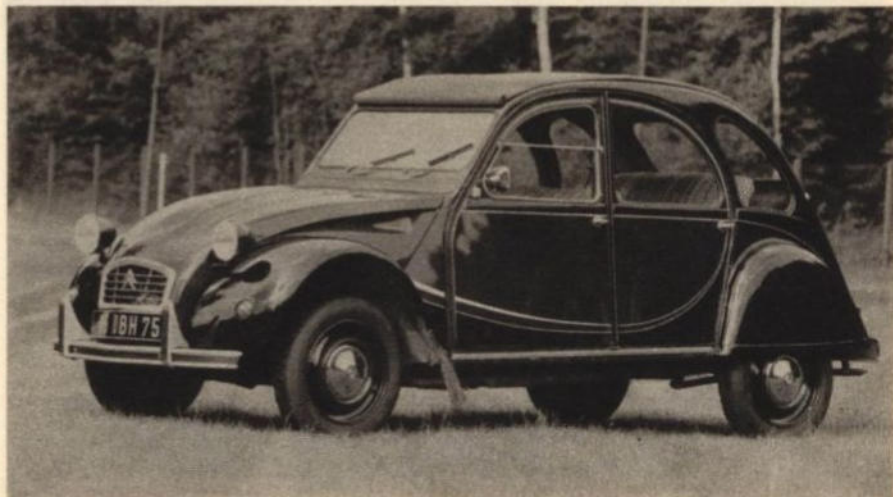
re a látottak, gyakran változik a rangsor is.

A japán autókat sem azért tekintik ma nagyon komoly vetélytársnak a nyugat-európai járműipar vezető képviselői, mert különleges prototípusokat hoznak a kiállításokra. Ezek körül ott található a tömeggyártású, jó minőségű, gazdaságos üzemű, biztonságot és kényelmet nyújtó viszonylag olcsó típusok, amelyekből minden megrendelőnek késedelem nélkül tudnak szállítani. Igaz, újabban a mi

kontinensünk autógyárai is gazdag választékot kínálnak majd mindegyik kategóriában. A két évzáró, illetve már az 1981-es típusokat is bemutató autósalon egyaránt bizonyította, hogy az ipar felkészült a viszonylag rövid idő alatt megváltozott igények kielégítésére.

A mostani igényváltozás elsősorban a takarékosabb üzemű autók iránti fokozott érdeklődésben mutatkozik meg. Az autotechnika viszont igen változatos módon tud eleget tenni az új követelmé-

Két nagyon is különböző jármű, két kiskocsi. Felül az egyik legújabb javaslat, főként városi közlekedésre, a japán Toyota standjáról. Jelzése FCX-80, előnye pedig, hogy kicsi, de mégis kényelmes, formája kedvez a csekély légellenállás eléréséhez. Előnye még az automatikus erőátvitel és az elektronika bősége, szintén a vezető munkájának megkönnyítésére, illetve a biztonság érdekében. Hát-ránya, hogy csupán mintapéldány, vagyis egy a sok-sok jövőt jelző terv közül. A kis Citroën 2 CV viszont 602 cm³-es hagyományos motorjával, 5,4 literes átlagfogyasztásával egy több mint 30 éve futó alaptípus egyik friss változata. Most „Charleston” néven jelent meg ilyen kívül a szalonokon





nyeknek. Vannak gyártmányok, ahol csupán a gyújtási rendszer, a porlasztás, a vezérlés jelentéktelennek tűnő modernizálásával érnek el nagyon is jelentős eredményeket. Mások viszont oly módon operálnak, hogy meglevő típusaik számára dolgoznak ki dízelmotort, akár az egyliteres kategóriába sorolt modellekhez alkalmas méretben.

A turbótöltés sem számít már ritkaságnak, sőt, nagyon is elterjedt. Igen sok klasszikus autótípus pusztán az ilyen vagy olyan rendszerű turbó felszerelésé-

vel éri el célját. Vagyis azt, hogy gazdaságos legyen a kocsi akkor is, ha szolidan járnak vele, de adott esetben szinte mindazt tudja nyújtani, amit különben csak jóval nagyobb ürtartalmú, jóval többet fogyasztó erőforrás beépítésével érnének el.

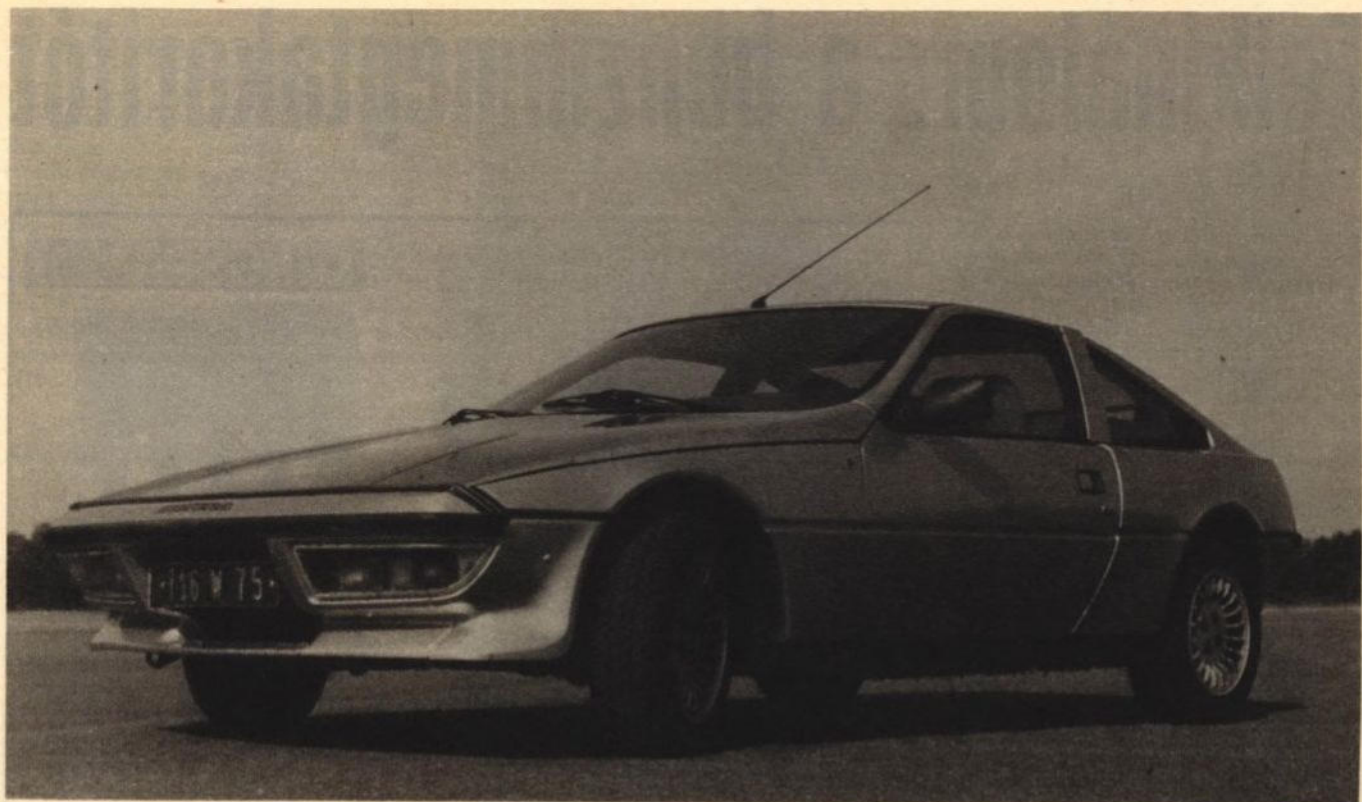
Az általános, szembetűnő jelenségek közül ismét hivatkozunk a fronthajtás népszerűségére, az áramvonalasság, vagyis a kedvező légellenállású karosszériák fontosságának, no meg alkalmazásának felismerésére. Ez a gyakorlatban

annyt jelent, hogy akár benzinüzemű, akár dízelmotor, akár porlasztós, befecskendezős vagy turbótöltésű erőforrás segítségével hajtják meg a kocsit, a légellenállás csökkentésére egyaránt nagy gondot fordítanak.

Más vonalvezetést látunk ugyan a kisebb sebességre tervezett autókon és egészen más formák érvényesíthetők a jóval gyorsabb járású modellek számára, de ez természetes és igazán érthető. Minthogy megvan a magyarázata a sablontól eltérő, igaz, csupán kis szériákban



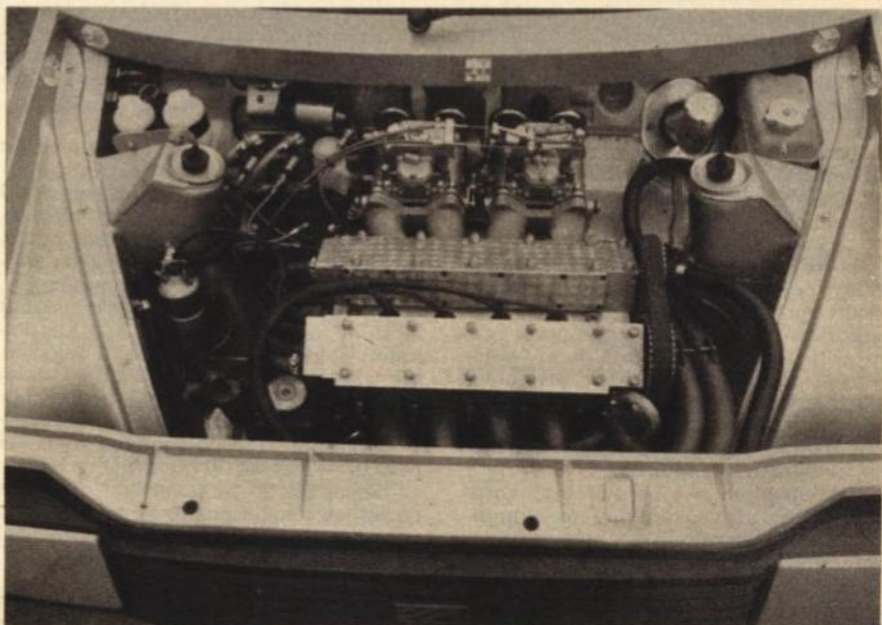
Az itt szereplő kocsik egyike sem készült nagy szériában. Az angol TVR Tasmin egy kis cég mutatós kupéja V6-os, 2792 cm³-es, 160 lóerős, benzinbefecskendezős motorral, 210 km/h sebességgel. Vele szembe állítottuk a francia újdonságot, a Talbot Matra Murena típusú, amelynek úgynevezett középmotorja van a három személyre méretezett ülésor mögött. Soros, négyhengeres, 1,6 literes blokk 118 lóerővel, 180 km/h sebességre. De akinek ez kevés, választhatja 2,2 literes motorral a kocsit és akkor 200 km/h a csúcs. De itt egy másik francia modell, az ismert formájú Renault 18, Turbo felirattal és ennek megfelelő 1,6 literes, feltöltős,



– helyesebben fogalmazva gyakran csak néhány példányban – készül, az átlagostól hol teljesítmény, hol pedig a külső tekintetben különböző speciális autók további létjogosultságának is.

Ezek szinte sehol és semmiben nem zavarják az úgynevezett nagyk érdekeit, hiszen, mint már szóltunk róla, néhány példányos egyedi darabok. De, kétségtelenül figyelmet érdemelnek és sok esetben hatással vannak a nagyk terveire, a szériakocsi fejlesztésére is.

LIENER GYÖRGY



110 lovas motorral. Sok érdekessége közül átlagfogyasztásáról szólunk, amely 8,2, de 90 km/h-nál csak 6,4, sőt a városi forgalomban sem több mint 9,8 liter százra! A jól formázott, szinte ék alakú újdonság csúcsebessége 185 km/h. És végül az új angol Mini Metro egyik versenyzésre szánt kivitele BL Motorsport néven bemutatva. Négyhengeres, 1480 cm³-es, kettős OHC vezérlésű motorjának teljesítménye 8500 fordulatnál 197 lóerő, igaz 16 szelep, no meg a jól látható Weber-ikerporlasztók segítségével. Azt, hogy milyen gyors lehet egy ilyen kocsi, csak később tudjuk meg

Felkínálom: a benzinmegtakarítót

Feltehetően a cím sokak fülében ismerősen cseng vissza. 1980. március 18-án a Magyar Televízió „Felkínálom” című műsora ismertette Kreiszi Péter barátommal közösen feltalált benzinmegtakarító készülékünket, és ezzel egy harminc éve Csipkerózsika-álmomban szunnyadó találmányt ébresztett fel.

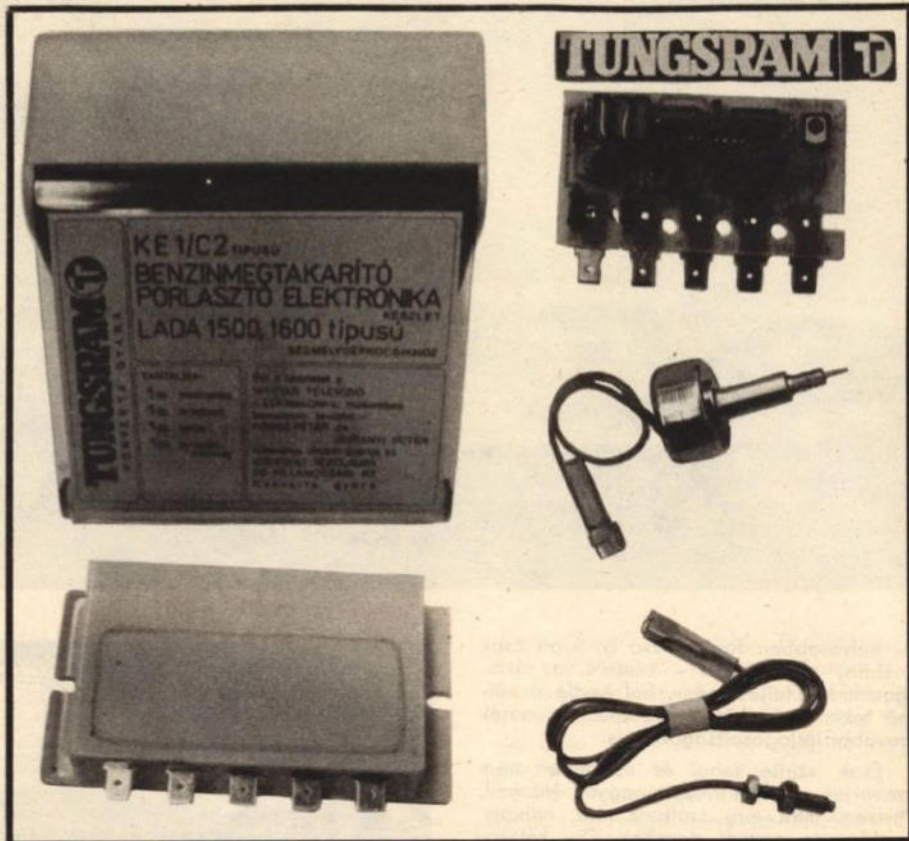
A találmány: a benzinmegtakarító készülék azóta már folyamatosan potyog le a Tungram Konverta gyáregységének szalagjáról, és az üzletekben is megjelent. A készülék újjászületése tehát vitathatatlanul a televízió érdeme, azon belül is Pomezanski György szerkesztő-riporteré, aki a találmány népgazdasági jelentőségét felismerve legalább akkora hévvel foglalkozott a kérdéssel, mintha sajátja lett volna.

DE MIÉRT BESZÉLÜNK a benzinmegtakarító újjáéledéséről? A találmány valójában édesapám, Surányi Endre ötlete. Amikor az ötvenes évek takarékos korszakában általános mozgalom indult az energiafelhasználás ésszerű csökkentésére, akkor fogalmazódott meg benne a gondolat, hogy a legkézenfekvőbb megtakarítási lehetőség a motorféküzemben teljesen feleslegesen bejutó üzemanyag-mennyiség megtakarítása. A kivitelezett prototípusok már akkor is a fő-, illetve az azzal sorba kötött üresjáratú fűvókát zárták le, elektromágnessel vagy depresszióval működtetett szeleppel. A szelepet – ha éppen elektromos volt – a gerjesztés, ha pedig depressziós, akkor a szívócső-depresszió működtette.

A készülék teljesen megbízhatóan működött, de az akkori Országos Automobilkísérleti Állomás igen kedvező mérési eredményei és véleményezése ellenére sem élhette meg a sorozatgyártást. Az emberek újtól való idegenkedése, és főképpen a prototípus hibái megölték az 1951. április 1-én szabadalmaztatott eljárást. (Ez utóbbi bizonyítja milyen nagy figyelmet kell a mostani gyártónak a technológiai fegyelemre fordítani.)

HUSZONÖT ÉV TELT EL a találmány bejelentésétől, amikor az öröklődött gondolat engem is elkezdett foglalkoztatni. Ráébredtem, mennyire igaz volt apámnak. A találmány bejelentése óta a karburátorok mérőföldes léptekkel fejlődtek, és még mindig nem jött rá senki, hogy a motorféküzemben teljesen feleslegesen csordogál a benzin a motorba.

Belelapoztam a több kötetnyi korabeli mérési jegyzőkönyvbe, és elámultam a leírt tényektől. Az már nyilvánvaló volt, hogy a motorfék a benzin elzárásával hatásosabbá válik, és ezzel a fékbetétek élettartama arányosan nő. Hogy a rángatásmentes tolóüzem az



Ez már a Tungram gyártmánya! A nyitott doboz alatt a kész elektronika, mellette a beültetett nyomtatott áramkör, az elektromágneses szelep, és a fojtószelep-helyzetérzékelő

erőátviteli berendezéseket kíméli. Sőt az sem volt vitás, hogy a levegőszennyezés szempontjából oly kedvezőtlen motorféken a benzin elzárása sokat segíthet. Ami igazán meglepett, az a motor élettartamára vonatkozó mérési eredmény volt.

A MOTOR KOPÁSÁT úgynevezett vasvonalvizsgálattal mérték, ami tulajdonképpen a kopásból származó, az olajba került fémmennyiség elemzését jelenti. A motorféküzem kopás szempontjából ugyanis igen kedvezőtlen, mert a motor zárt fojtószeleppel, esetenként jóval az alapjáratú fordulatszám felett forog. Így a kritikus vákum elérésével az alapjáratú fogyasztás húsz százalékaival több benzint szívhat be. Ez a többlet pedig már nem képes maradéktalanul elégni – a magasabb levegőszennyezést is ez okozza –, és az el nem égett benzin a hengerfalról lemossa az olaj egy részét. A tökéletlenebb kenés vezet a már említett vasvonalvizsgálattal jól kimutatható nagyobb kopáshoz.

A SZAKIRODALOM ÁTRÁGÁSA UTÁN rájöttem, hogy a korszerű

elektronikai elemekkel apám őstípusa annyira továbbfejleszhető lenne, hogy képességeiben jócskán felülmúlná azt. Ekkor kerestem meg Kreiszi Péter vilamosmérnök barátomat, akivel már több közös újításunk, találmányunk volt. Együttes munkánk eredményeként, öt éve már, hogy megszületett a teljesen elektronikus, integrált áramkörökből felépített készülék.

MŰKÖDÉSÉNEK LÉNYEGE, hogy az elektronika figyeli a fordulatszámot és a fojtószelep állását, és ezeknek megfelelően vezérli a fő- vagy üresjáratú fűvókába szerelt elektromágneses elzárószelepet. Következésképpen, ha a motor üresjárat felett forog, és a láb nincs a gázpedálon, az elektronika utasítására megszűnik a benzin bejutása a motorba. De amint a fordulat visszaesik az alapjáratú tartomány közelébe, az elektronika az elektromágneses szelep segítségével visszaadja az üresjáratához nélkülözhetetlen benzint.

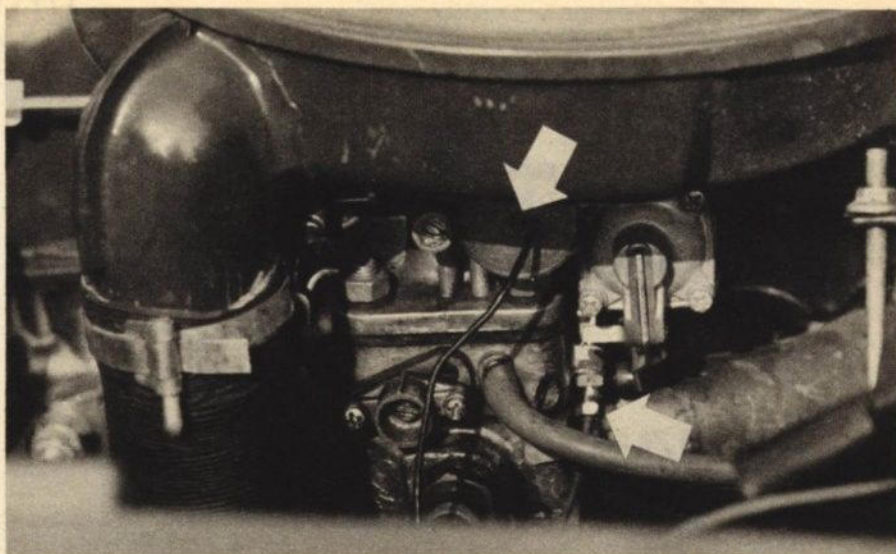
A megtakarítás, végső soron nagyon kis mennyiségek összegéből adódik össze. Ezért is választottuk a rendkívül precízen beállítható elektronikus vezérlést. A viszonylag rapszodikus, „görcsös”, a motor beállítására és állapotára túlon túl kényes depressziós vezérléssel összevetve, az ezektől a jellemzőktől független, kopásmentes, és karbantartást nem igénylő elektronika, a megtakarítást alapul véve, kétszer jobbnak bizonyult. Jellemző példa: az elektronika minden egyes sebességváltás utáni kuplungozáskor lezár.

A BENZINMEGTAKARÍTÓ TÖRTÉNETÉT folytatva, a készüléket több példányban elkészítettük, és már öt éve használtuk, amikor a már említett álmából felrázta a tévéfelhívás. Mi felkínáltuk, és a Tungstram megvette. Magyarországon talán példátlan rugalmassággal és sebességgel vetette magát a szériagyártásba a világhírű mammutvállalat. A csodálatosan jó együttműködésnek köszönhetően, a Tungstram gyártmánya, ami hagyományos és elektronikus gyújtással felszerelt autókön egyaránt használható, már az üzletekben van.

A TUNGSRAM KRESU (KREISZ—SURÁNYI) készüléket a KÖTUKI megvizsgálta, és megállapította, hogy az eddig vizsgált készülékek közül ez hozta a legmagasabb megtakarítást. A KÖTUKI a benzinmegtakarító készüléket két 1200-as Ladán próbálta ki, városi és országúti viszonyok között. Az országúton a megtakarítás 2,43% volt, míg városban átlagos forgalmi viszonyok között 4,46%. Csúcsforgalomban, feltehetőleg még magasabb. A mérésekből az is kiderült, hogy városban az autó átlagosan mintegy 20%-nyi időtartamot fut motorfékkel. A mérési eredményt azonban szeretném kiegészíteni, természetesen nem meghamisítani. A mérés alapvető célkitűzése az volt, hogy a mérést végzők úgy vezessenek, mintha a készülék bent sem lenne. Ebből viszont feltételezhető, és saját méréseink is igazolják, hogy ha valaki tudja, hogy a készülék fel van szerelve, és „rájátszik”, vagyis visszakapcsolgatva gurul a lámpához, és mindig idejében veszi le a lábát a gáزرól, a megtakarítás hozzávetőlegesen megkétszereződik.

A KÖTUKI-MÉRÉSEK azt is bizonyították, hogy a berendezéssel a kipufogó gázok CO-tartalma 2,2%-kal, a CH-tartalom pedig 8,06%-kal csökkent a készülék nélküli értékhez képest.

A cikk leadásakor a Tungstramtól kapott információ szerint az elektronika az elektromágneses szeleppel együtt körülbelül 760 Ft-os áron kerül az üzletek pultjaira, míg az elektronika



Az 1200-as Lada porlasztó-jára felszerelt elektromágneses szelep és az érzékelő



A KÖTUKI japán gyártmányú fogyasztásmérője — a legpontosabb az országban. A méréseket ezzel az 1 cm³-es pontosságú műszerrel végezték

önállóan 600 Ft-ért vásárolható meg. (A mágnesszelep több típuson, például az 1500—1600-as Ladán szeriaszerelvény, ezekhez nem kell megvásárolni.) Ugyancsak a Tungstram szerint karácsonyra megpróbálják a kereskedelmet a megfelelő mennyiséggel ellátni, mert véleményük szerint ez lesz a karácsonyi autós ajándékok egyik slágere.

Mindezek után összefoglalásként a KÖTUKI szakvéleményéből idézek:

— Az üzemanyag-megtakarító berendezés átlagos városi forgalmi viszonyok között, közel 4,5% üzemanyag-megtakarítást eredményezett.

— Városközi útvonalon a megtakarítás változó, értéke elsősorban a domborzati viszonyoktól függ.

— A berendezés a gépkocsi károsanyag-emisszióját kedvezően befolyásolja.

— A gépkocsi menetdinamikai tulajdonságára semmiféle káros hatással nincs.

— Könnyen fölszerelhető, a motorn semmiféle átalakítást nem igényel.

— Minden benzinüzemű, négyütemű motornál alkalmazható, külön a járműhöz való hozzászabályozást nem igényel.

„Mindezen indokok alapján elfogadásra és bevezetésre javasoljuk” — olvasható a kutatóintézeti vélemény.

SURÁNYI PÉTER

AUTÓSOK!

ÜZLETHÁLÓZAT BUDAPESTEN ÉS AZ EGÉSZ ORSZÁGBAN!

MOSZKVIC szaküzlet

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

ZAPOROZSEC szaküzlet

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

SKODA szaküzlet

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

LADA, POLSKI-FIAT szaküzlet

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

TRABANT-WARTBURG szaküzlet

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

POLSKI-FIAT 126 szaküzlet

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

VEGYES-NYUGATI szaküzlet

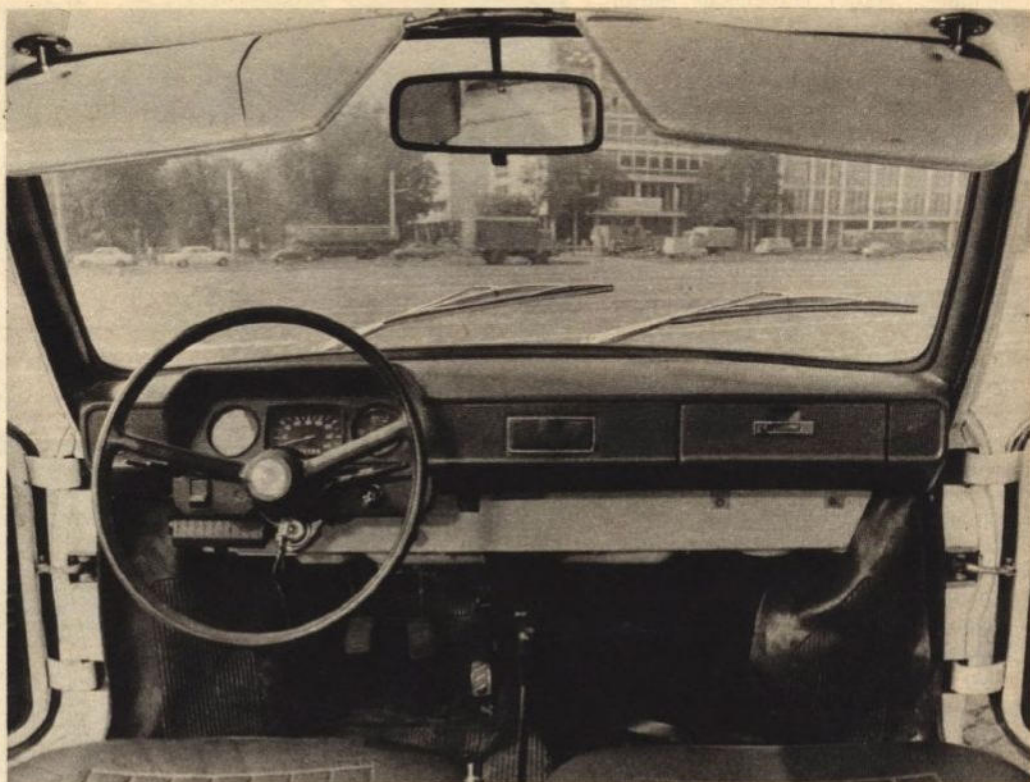
1092 Budapest, Ráday u. 31. Tel.: 174-822

KISKERESKEDELMI VEVŐSZOLGÁLAT

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



ZAZ 968 M



az új ZAPOROZSEC

Magyarországon jelenleg is igen sokan várakoznak a hamar népszerűvé vált szovjet kisautóra, amely olcsóságával, masszív építésével és egyszerűségével saját kis márkatáborát toborzott magának.

Már forgalomba is került a típuscsalád legújabb változata, mely a korábbi 968-as kivitel módosításának tekinthető, és átveszi majd a régi típus helyét a gyártásban.

A KAROSSZÉRIA

mutatja a legfeltűnőbb változást.

A külső kép átalakítása egyúttal a használhatóságot is kedvezően befolyásolja. Így a csomagtér homlokfala – a kocsí orra – előre domborodik, ami annak a befogadóképességét növeli. A ZAZ 968 M típusnál ugyanis a pótkerék a csomagteréből a motortérbe került át, így valamelyest megnőtt a csomagok részére igénybe vehető hely – ami a farmotoros építési módnál valahogy mindig szűkre sikerül.

Esztétiailag kedvezőbb változást eredményez a hátsó sárvédő mellett megszüntetett „kopoltyúk” elhagyása. A motortér szellőzését a karosszéria vonalvezetéséhez jobban illeszkedő rácszat szolgálja mindkét hátsó sárvédő oldalán.

A motor hűtőlevegőjét az új modell-

nél a motorház fedelének rácsos kivágásán keresztül vezetik be. A fedél alatt egy levegőcsatorna található, mely meleg időben a hűtőlevegőt közvetlenül az axiális ventilátorhoz szállítja. Ez a megoldás azért jó, mert a termosztátszelepek elromlása esetén sem engedi meg a használt, meleg hűtőlevegő újbóli beáramlását a ventilátorhoz és így a motortérbe.

Hideg időben a légcatorna fedelének zárásával a hűtőlevegőt nem kívülről, hanem a motortérből szívja a ventilátor.

Kifejezetten a legújabb divatirányzatot követik a krómozott vészháritókra felragasztott, végigfutó fekete műanyag szalagok, a fényszórókeretek fekete gumi védőgyűrűi, vagy az ugyancsak fekete műanyagból készített vészháritó-könykdarabok.

Természetesen egy kocsi részmegoldásainak esztétikai kifejezése csak szubjektív módon ítéltető meg. Ennek ismeretében vállalom azt a kijelentést, hogy az új Zaporozsec hátsó lámpái, és azoknak a karosszériai összképhez való illeszkedése nekem kifejezetten tetszik.

Ez a megoldás példa arra is, hogy egy olcsó, nem luxuskivitelű autón is lehet szép részletmegoldásokat tervezni és megvalósítani.

A külső megjelenés ismertetése után néhány szót érdemel

A BELSŐ KIVITEL

is. Az ülések műbőr bevonatúak, és nagyon hasonlítanak a lényegesen drágább Lada-típusok üléseihez. Így az első ülések ugyanúgy előre-hátra mozgathatók, az első ülések támlái fokozatmentesen, vagy lépcsősen a fekvő helyzetig állíthatók. A hátsó üléspad és támla szintén a Lada-kivitelre emlékeztet.

Ezenkívül más azonosságot is tapasztalhatunk a Ladával. Többek között ilyen a kormány mellé szerelt irányjelző- és fényváltó-kapcsoló, a kétfokozatú ablaktörlő és elektromos szélvédőmosó kombinált kapcsolója, vagy a kormányzáras gyújtáskapcsoló.

Az olcsó kocsik kategóriájában meglepően dús műszerfal nyújt átfogó tájékoztatást a gépkocsivezetőknek. A legfontosabb, a motor helyes üzeméhez szükséges információ – mint a kenőolaj hőmérséklete, az üzemanyag mennyisége és a menetsebesség – mutatók műszerekről olvasható le, míg az egyéb, szintén fontos információkat (töltésrendszer hibája, olajnyomás kiesése, kétkörös fék-

berendezés hibája) jelzőlámpák felgyulladására közli.

A kocsi padlóját könnyen tisztán tartható gumiszőnyeg borítja.

Gondoltak a tervezők a csomagterben elhelyezett tárgyak védelmére is. A 968 M-típusnál a csomagterben egy műanyag panel került beépítésre a benzinfűtőkészülék elé, és burkolat borítja a biztonsági kormányoszlop környékét is.

Jelentős változásokat vezettek be

AZ ELEKTROMOS BEREDEZÉSEK

területén is.

A új típusnál az egyes áramköröket már a Bosch-rendszerű olvadóbetétes biztosítókkal látták el. (A biztosítékdoboz jól hozzáférhető helyen, a szerelvényfal alatt van elhelyezve.) Az új típusnál így elmaradt a központi bimetálos biztosító, melynek nagy hátránya volt, hogy esetleges elektromos hiba miatt valamennyi elektromos berendezés – így a kocsi világítása is – áram nélkül maradt.

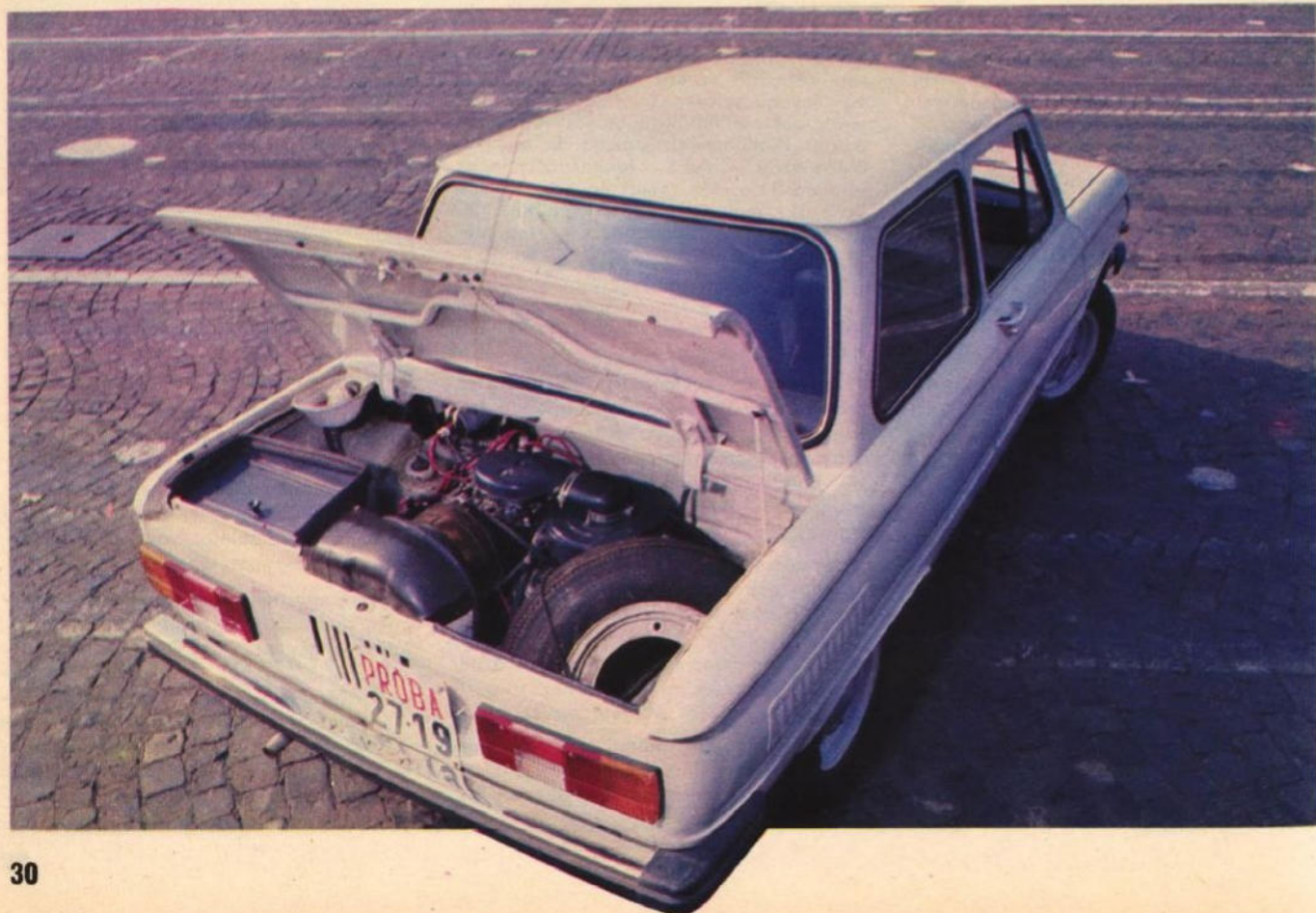
Most a fényszórók külön-külön áramkörben egyedi biztosítóval vannak bekötve.

Jelentős továbbfejlesztés a kétfokozatú ablaktörlőmotor és az elektromos szélvédőmosó alkalmazása is.

Kiegészült a tartozéklista, a kocsihoz a Ladánál ismert szerelőlámpát mellékelik, melynek dugaszolóaljzata a szerel-



A ZAZ 968 M típusnál, ahol jól érvényesülnek a krómozott vészharitokon végigfutó fekete műanyag szalagok és az ütközők ugyancsak műanyagból készült könyökdarabjai, szembetűnő változás az is, hogy a pótkerék a kocsi orrából, tehát az elől levő csomagtartóból a motortérbe került



vényfal alatt nyert elhelyezést, és nem a régi villás dugóval, hanem egy szabványos kerek, kétpólusú dugóval csatlakoztatható.

Végére hagytam a legjelentősebb módosítást,

A MOTOR

teljesítményének emelését.

A módosított erőforrás a 968 G jelzést viseli a gyári motorszám előtt. A régi 968 típusú motor 4200 percenkénti fordulatonál 29,4 kW (40 LE) teljesítményt mutatott, míg a 968 G típusú motor 4400/perc fordulaton 33,1 kW (45 LE) teljesítményű.

A gyárban ezenkívül készül a 968 B típusú motor is, amely 4500/perc fordulatonál 36,8 kW (50 LE) teljesítményt ad.

A 40 és 45 LE teljesítményű motor sűrítési viszonya egyaránt 7,2:1 értékű, tehát a hazai 86 oktános normál benzint az új motorban is minden további nél-



kül alkalmazható. Az 50 lóerős motornál a sűrítési viszony 8,4:1 értékű.

A próbára kapott kocsi 45 lóerős motorral rendelkezik. Óhatatlanul felmerül a kérdés: miből származik a teljesítmény növekedése?

Elsősorban egy jól ismert porlasztót figyelhetünk meg az új Zaporozsec-motoron – amely a VAZ-típusokon már több milliós példányszámban, de újabban a Moszkvics-típusokon is bevált. Ez a VAZ 2101 kéttorkú, mechanikusan vezérelt második torokkal ellátott porlasztója.

Az „új” porlasztó miatt a légszűrőrendszer és annak rögzítése is módosult. Eddig a Zaporozsecnél alkalmazott olajfűdős levegőszűrő helyett egy, a motor mellett elhelyezett papírbetétes levegőszűrőhöz került alkalmazásra, amelyet lapos műanyag cső köt össze a porlasztó torkával.

A légbeszívás a motortér jobb oldalá-

Ezek a felvételek a külső, formai változások többi részletét szemléltetik, így a korábbi „kopolyú” helyén a hátsó rácsozatot, valamint az ötletes, fekete gumiból készült rugalmas fényszórókeretet



ből történik, ahová a jobb hátsó sárvédő légrésein a menetszél által benyomott friss levegő kerül.

Az új porlasztó általi jobb keverékképzés és a motor fordulatszámának növelése, a változatlan sűrítési viszony mellett is teljesítménynövekedést eredményezett.

NÉHÁNY VIZSGÁLATI TAPASZTALAT

Egy gépkocsi gyakorlati értékét, népszerűségét igen sok tényező befolyásolja. Ezek közül mind döntőbb szerepet játszik a kocsi ára, az üzemeltetésre és a karbantartásra fordítandó költségek, és nem utolsósorban az alkatrészellátás, valamint a kocsi várható élettartama.

Teljesen nyilvánvaló, hogy egy új vagy módosított gépkocsi forgalombahozatal előtti vizsgálata is ki kell térjen ezekre a kérdésekre.

A Zaporozsec fogyasztói ára kedvezőnek mondható, más hasonló hengerűrtartalmú gépkocsikhoz viszonyítva. Ez a tény önmagában is megteremti egy bizonyos vásárlói réteg érdeklődését a kocsi iránt. Mostanában különösebb alkatrészellátási gondok sem igen jelentkeznek ennél a típusnál.

Az alkatrészárak viszonylagos olcsósága, a kocsi egyszerű szerkezeti felépítése ugyancsak elősegíti a viszonylag alacsony karbantartási költségeket.

Az üzemanyagfogyasztás – vizsgálataink szerint – városi forgalomban 10–10,5 l/100 km, országúti forgalomban 8–9 l/100 km értékűre adódott.

Figyelembe véve a motor hengerűrtartalmát, teljesítményét és azt, hogy megfelel hozzá a normál benzín, az üzemeltetési költség alacsonyabb, mint a hasonló kategóriába sorolható más gépkocsiknál.

A kocsi élettartamát döntően a karosszéria tartóssága határozza meg. Ebben fontos szerepet játszik a gyár által alkalmazott korrózióvédelem. Elmondható, hogy a Zaporozsecnek a korrózióvédelem gyári megoldása – fényezés, belső üregek kialakítása – jól sikerült.

A tíz évvel ezelőtt forgalomba hozott példányok közül (IB rendszám) még jelenleg is igen sok üzemel, ami jól bizonyítja a karosszéria kiválóságát.

Természetesen nem szabad elhallgatni azokat a gondokat sem, amelyek elsősorban egyedi kivitelezési hibákra vezethetők vissza a típusnál, és amelyek esetenként az üzembiztonságot is nagyobb mértékben veszélyeztetik, mint azt más típusoknál megszokhattuk. Akik viszont ismerik a Zaporozsecet és igényeiket is a kocsitól elvárhatóhoz igazítják, azok a számos gazdasági előnye miatt, véleményem szerint ismét ilyen gépkocsit vásárolnak maguknak.

PAK GYORGY

okl. közlekedésmérnök
KERMI Járműosztály



MŰSZAKI ADATOK:

A kocsi teljes hossza:	3755 mm
Szélessége:	1940 mm
Terheletlen magassága:	1400 mm
Tengelytáv:	2160 mm
Nyomtáv elől:	1220 mm
Nyomtáv hátul:	1200 mm
Súlya:	840 kg
Motor teljesítmény:	léghűtéses, 90°-os, V elrendezésű, négyhengeres, négyütemű. OHV vezérlésű Otto-motor. 4400 ford/percnél 33,1 kW (45 DIN LE)
Furat/löket mm:	76/66
Össz. löket-térfogat:	1197 cm ³
Tengelykapcsoló:	hidraulikusan működtetett egytárcsás
Sebességváltó:	4 fokozatú, 4 előremenet szinkronizált
Kerékfelfüggesztés:	elől: független felfüggesztés torziósrugóval hátul: független felfüggesztés lengő féltengelyekkel, tekercsrugóval
Gumiabroncs:	155×330 (diagonál)
Fék:	Kétkörös hidraulikus fékrendszer, elől-hátul dobfekekkel, automatikus hézag-utánállítással
Akkumulátor:	12 V 55 amperóra kapacitású
Üzemanyagtartály:	hátsó ülések alatt 40 liter
Motorolajöltés:	3,75 liter
Sebességváltó + differenciál olajöltés:	1,5 liter
Végsebesség:	120 km/h



ZAZ 968 M



(Gyári fotók és Favics Péter felvételei)



am

Új! Új! Újdonság! Új! Újdonság!

Super Autotester SZV-2



Negatív testelésű benzinüzemű robbanómotorok főbb jellemzőinek, ill. benzinüzemű gépjárművek villamos hálózatának ellenőrzésére, beállítására alkalmas univerzális műszer.

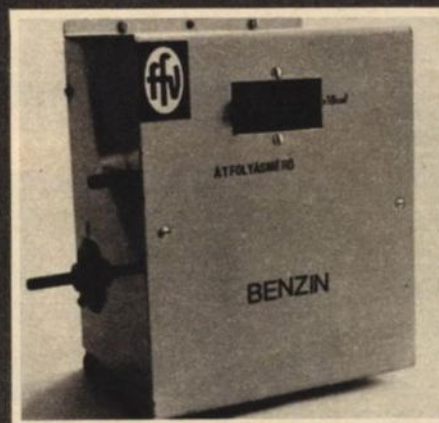
2,5⁰/₀-os osztálypontossága megfelel a készülő KGST-ajánlásoknak, illet a jelenleg kereskedelmi forgalomban levő hasonló készülékek nem érnek el. Egyszerű kezelhetősége, korszerű integrált áramkörös belső felépítése a meghibásodási lehetőségeket minimálisra korlátozza, gyors, pontos méréseket tesz lehetővé. Izléses kivitelű fémdoboz mechanikai behatásokra igen ellenálló.

Négyütemű 2, 4, 6 és 8 hengeres motorok zárásszögét, fordulatszámát, előgyújtását, előgyújtás-szabályzóit, hengerteljesítmény-különbségét, valamint kondenzátorainak állapotát mérhetjük meg segítségével.

Kétütemű 2 és 3 hengeres motorok zárásszögét, fordulatszámát, előgyújtását és kondenzátorának állapotát ellenőrizhetjük vele. Áram-, feszültség- és ellenállásmérő része a gépjárművek villamos hálózatának mérésére és beállítására teszi alkalmassá.



Super Autotester



Üzemanyagátfolyás-mérő

Üzemanyagátfolyás-mérő

AFB-1 AFG-1

A készülék az üzemanyagtartály és a motor közé beépítve a jármű által fogyasztott üzemanyag teljes mennyiségét méri. Automatikus működésű, beépített számlálóval. Be- és kikapcsolása a gyújtáskapcsolóról történik. Két változatban készül: benzines - légtelenítővel és cserélhető szűrővel - és gázolajos, előbbiek nélkül.

Mérési tartomány: 1-80 l/h

Mérhető anyag: benzin, gázolaj, tüzelőolaj.

Elektromos

üzemanyagfogyasztás-mérő

EÜF-80 tip.

A műszer alkalmazási területe a gépjárművek fogyasztásának mérése. A

készülék alkalmas a járművek üzemi közbeni és a járműmotorok próbapadon történő fogyasztásmérésére, beállítására, a fogyasztással kapcsolatos ellenőrzésekre.

Az EÜF-80 tip. elektromos üzemanyagfogyasztás-mérővel különféle telepített fogyasztók ellenőrző és folyamatos mérését is el lehet végezni (pl. telepített motorok, tüzelőberendezések stb.)

Dízel-rendszerű adagolószivattyús járművek fogyasztásmérésénél külön elótét biztosítja a visszakeringetésből adódó hiba elkerülését.

Mérési tartomány:

1-80 l/h;

0,05-2 bar.

Működési hiba +1⁰/₀

Tápfeszültség

(áramfelvétel: 11-15 V ⇒) 2 A

Fővárosi Finommechanikai Vállalat

Budapest, Nagydiófa u. 14. 1072

Telefon: Értékesítés 421-930

Műszaki Oszt.: 226-250

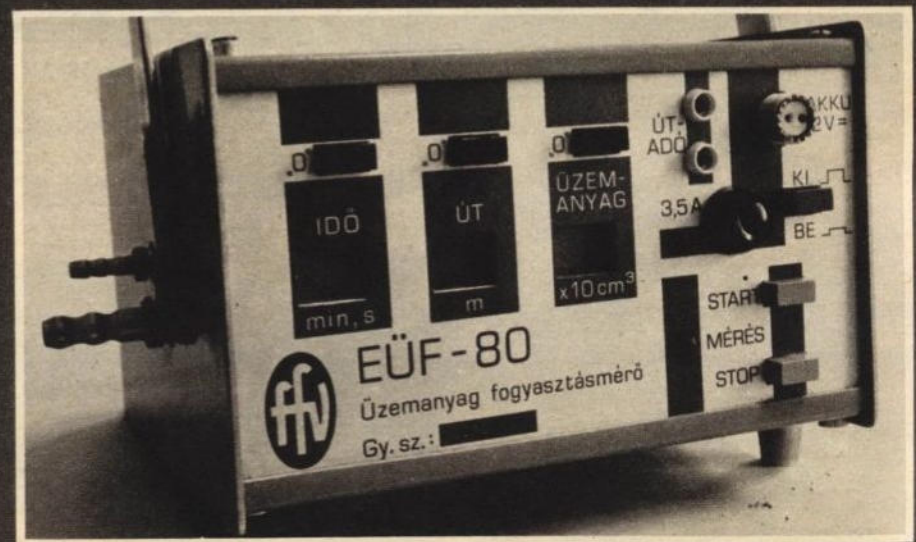
vagy 210-000

Forgalomba hozza:

AUTÓKER

Garázs Osztály

Budapest VIII., Rákóczi út 45.

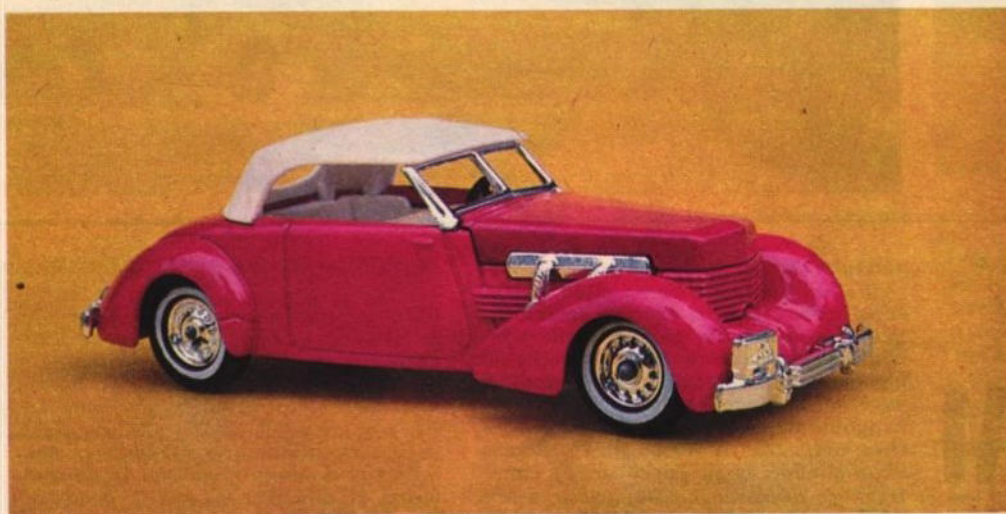
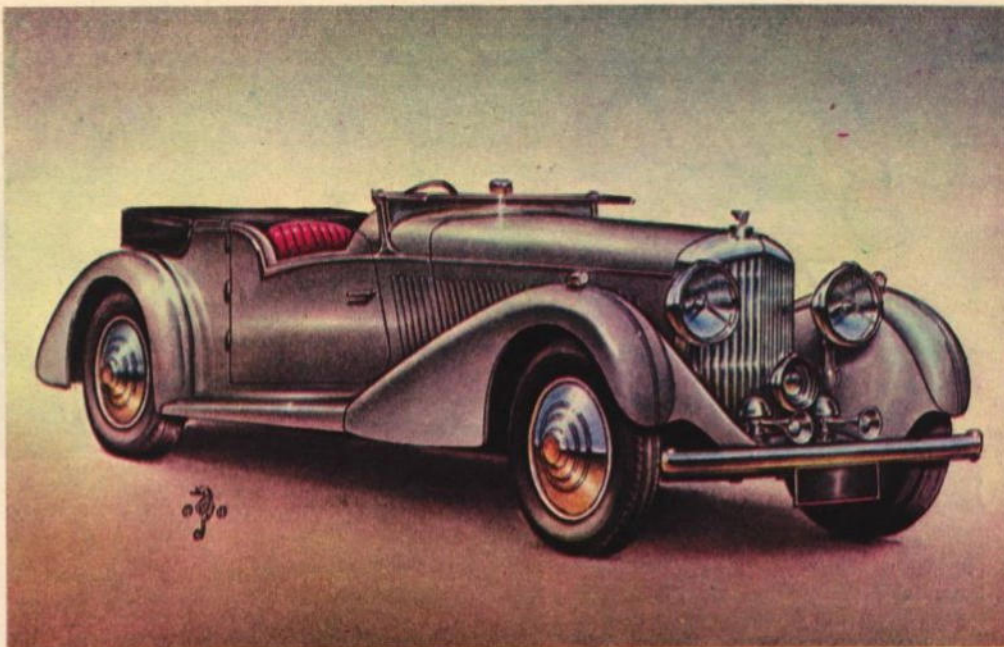


RÉGI AUTÓ

– abból az angliai gyárból, amely napjainkban is készíti autókat és megőrizve hagyományait, csak bizonyos kategóriákban, mégpedig a legdrágább kocsik osztályában képviselteti magát. Ha azt is megemlítjük, hogy a Rolls-Royce testvértípusairól van szó, könnyű kitalálni, hogy a

BENTLEY

márka került most sorra. Gyártmányai közül egy 1938-ban készült, hathengeres, 4257 cm³-es, 125 lóerő teljesítményű, nyithatótetős, kétüléses változat, amelyre nem csupán azért illik a sportszerű jelző, mert annak idején 145 km/h sebességgel tudott robogni.



MODELL

A fronthajtású, amerikai különlegesség 1:43 léptékarányú másolatát az angol Lesney-cég produkcióját látjuk ezen a képen. Az amerikai Cord gyár ugyanis a harmincas években kezdte népszerűsíteni a mellőkerékajtású, kompresszoros, rejtett fényszórós 812-es típust, amely már e három említett adottsága miatt is okkal nevezhető különlegességnek. A kis modell hűen szemlélteti például az alacsony építésű Cord merész vonalvezetését is.

Mexikó. Az expresszlevelek számára külön postabélyegeket használ. Első expresszlevélbélyegét 1919-ben bocsátotta ki – már annak a rajza is oldalkocsis motorkerékpárt ábrázolt, korabeli dobozos levelesládával. 1950–51-ben kibocsátott hasonló rendeltetésű 25 centes bélyegén (Y. Exp. 9. sz.) már egy korszerűbb expresszlevél-szállító motorkerékpár látható.

Guernsey. A nagy-britanniai Csatorna-szigetekhez tartozó Guernsey rendőrsége fennállásának 60. évfordulójára kiadott bélyegsorozat 15 pennys címlete közlekedésrendészeti vonatkozású – egy nagyméretű szállítóményt rendőrmotoros biztosít.

Tanzánia. Egy shilling névértékű, közlekedésbiztonságra figyelmeztető postabélyegét mutatjuk be.

Venezuela 1974-ben a Közmunkaügyi Minisztérium 100 éves fennállását bélyegsorral köszöntötte. A 85 centes bélyeg képén az 1967-ben megépült Angostura-hidat és az 1904-ben elkészült Sobre-hidat láthatjuk. Ugyancsak 1974-ben az adók befizetésére figyelmeztető bélyegsorozatot bocsátott ki. Az 50 ct-es bélyegkép a közlekedési beruházásokra utal!

Dr. Jasinszky István

BÉLYEG ÉS KERÉK



Üzenet a tél...

Pontosan küldte előre felderítőit. Amint novemberre hajtottuk a naptárat, azonnal megjelent, és az első munkanap hajnalán máris megkezdte roncs-aratását. Reggel van, levonulóban a csúcsforgalom. A rádió országos havazásról beszél, az utak szórásáról, a megállóba nem érkező buszokról. Budapesten az Erzsébet-hídon csúsztak össze az autók, jobb célpontot nem is találhat a tél előserege, ha a fővárosi közlekedést akarja megbénítani. Az Utiform ügyeletes óvatosságra int, még a jó gumival is könnyű megcsúszni.



MÁR SOHASEM VEZETHETSZ!

A rendelet szerint előzetes pályaalkalmassági vizsgálatot kell tennie a vezetői engedély megszerzéséhez annak a jelentkezőnek, aki már betöltötte 55. életévét. A vizsgálatot az Autóközlekedési Pályaalkalmasságvizsgáló Intézet végzi. Az intézet vezetője dr. Perczel Tamás, őt kérdezzük: van-e a vezetésnek felső korhatára?

— Természetesen, olyan pontos határ, mint amelyet a rendelet előír, nincs. Az biztos, hogy az évek múlása nem kedvez a vezetés megtanulásának.

— Ki számít öregnek a közlekedésben?

— Sajnos, a biológiai öregedés,

amely a központi idegrendszer korodásával kezdődik, korán eljön. Húszéves korban eléri a csúcst az intelligenciaszint, ezután megkezdődik a leépülés. Ez azonban nem tragikus, a logika, a tapasztalat ellensúlyozza. A következő 20 év elteltével már jóval nagyobb mértékű a biológiai és a pszichés öregedés. A közlekedés számára okoz gondot, hogy éppen az új ismeretek és képességek elsajátítása nehezedik meg. Nehezebb megtanulni az újat, és nagyon nehéz új mozgáskészletrendszer kialakítása, pedig a vezetés ezt is megkivánná. Ez a fajta öregedés személyenként más és más, és ugyancsak egészen más az, amit társadalom-pszichológiai öregedésnek nevezhetnénk, amikor a környezetete ítél valakit öregnek, és az ember belekényszerül ebbe a szerepbe.

A nyugdíjastól elvárja környezete, hogy úgy viselkedjék, mint egy nyugdíjas, úgy kell öltöznie, beszélnie, olyan szórakozást választhat, úgy élhet és úgy gondolkozhat, ahogy egy öregnek illik. Ez a kényszer meggyorsítja az öregedést, a valóságosat.

— Van-e különbség az idősebb korban vezetni tanuló és az autózással korosodók között?

— Közlekedési szempontból nagy a különbség. Sőt, nagy a különbség az autóval öregedők között is, aszerint, hogy hivatásos sofőr vagy magánautós-e a vezető. Egyre többen lesznek, akik a volán mögött fognak megöregedni, hiszen több a hivatásos ve-

zető, mint régen volt. Számuk szaporodásával sürgetővé válik egzisztenciális helyzetük megoldása. Ugyanis nem feltétlenül esik egybe a nyugdíjkorhatár és az alkalmasság megszűnése. Mit kezdjen az a vezető, aki hosszú évtizedek után egyszer csak nem ülhet a volán mögé? Más szakmája nincs, és ha az alkalmazkodóképesség nem művelne csodákat, már ma is tömeges lenne az állásvesztő sofőrök gondja.

— Mi ez a csoda?

— Az ember a csökkenő képességekkel is együtt tud élni. A koraalattal az észlelési terjedelem, de ezt ellensúlyozni képes — legalábbis bizonyos határig — a rutin, a szelektálóképesség, az, hogy az ilyen vezető még az előtte haladó autós tarkójáról is le tudja olvasni, hogy mire készül. Ez a képesség sajnos nem tanítható, csak az évekkel, a levezetett kilométerekkel alakul ki. Sőt, az évtizedek óta vezetőik észrevétlenül új vezetési stílust vesznek fel, alkalmazkodva a képességeik kínálta lehetőségekhez.

Ha a konfliktushelyzetek feldolgozására szükséges idő a többszöröse nővekszik, akkor már a tapasztalat sem segít, és akkor sem, ha a figyelemváltó képesség szenved csorbát, tehát amikor sok idő kell, míg valami újra fel tud figyelni a vezető. Nem véletlen, hogy egyre több országban vizsgálják felül az idősek alkalmasságát.

— Az autózásban vagy még inkább az ország fejlődésében olyan szakaszhoz érkezünk, amikor nagyon sokan

Üzent a tél. Még csak ijesztget, a fehér takaróhoz még csak méretet vesz, de üzenetét érdemes meghallgatni. Az első visszavonulók e sorok megjelenésekor már a biztos garázsban tudják autójukat, talán e hófőpróba juttatta eszükbe, hogy véget ért a szezon. Mások tovább járnak és most olajozzák a zárat, cserélik fagyállóra az ablakmosótartály vizét.

Üzent a tél.

Sáros autók, párás ablakok, undok locspocsba csapó kerekek viszik tovább a hírt. A féktávolság egy perc alatt tankönyvbe való képzelgéssé vált, a kormánykerék független játékszerré, a gázpedál sértődős kamasszá, aki a jó szót is zokon veszi.

Most már nemcsak a vezetőtől, az úttól és a kocsitól függ a haladás, már nemcsak a forgalom és biztonság szabályozza a közlekedést, itt a tél is, amely hóval, faggal, köddel szól bele a dolgunkba. Még nem teljesen. Még visszajöhet a szép idő, de már csak ajándéku, ráadásként, a rossz a természetes.

Az utak tisztántartói idén kevesebb sót kívánnak kiszórni. Drága a sózás és környezetet romboló. Több lesz hát

a fehér hátú út, ha tél lesz, tél lesz az utakon is. A hóeke nyomában a kocsik kereke vág majd nyomot a következőnek, a traffipaxok a raktárba bújhatnak, fél-sebességkorlátozásnyi tempó is örült rohanás lesz majd.

Üzent a tél. Fő serege még vár a magas hegyeken túl. Sokan vannak, akik a hidegben is vezetnek, mert szeretnek vezetni, mert vezetniük kell. Nekik szól az üzenet. Meg az utakat vigyázóknak, a forgalmat segítőknak. Télen, az ádáz körülmények között közelebb kerülnek egymáshoz az autósok (olykor a szó szoros értelmében is), segítőkészek, előzékenyek, sokkal inkább, mint bármely más évszakban. Nagy szükségünk is lesz a kölcsönös segítségre.

A különös ős, idén októberre esett. Ebben a hónapban évek óta fokozott közúti ellenőrzést tartott a rendőrség, azonban ez sem volt elég a közlekedésbiztonság romlásának megakadályozásához. A magyarázat szerint a gépjárművezetők nem tudtak átállni az őszi időjárás okozta megváltozott körülményekre.

Most meg itt a tél...

F. A.



elkezdenek vezetni és közöttünk nem egy a koros kezdő.

— Ez a mi nagy gondunk. Az örege-
dést tudomásul venni nagyon nehéz. Fokozódik az emberek érzékenysége, úgy érzik, hogy az alkalmasság valamiféle igazolás arról, hogy még teljes értékűek. Az alkalmatlanságot pedig úgy veszik tudomásul, hogy egy újabb dolog az életben, amit már sohasem szerezhetnek meg. A szabályok szerint az alkalmatlannak minősítettek két év elteltével újból jelentkezhetnek. Ezt sok idős jelentkező inkább gúnynak érzi, semmint lehetőségnak — a két év alatt mitől fiatalodnának meg. Sokan megsértődnek, mások érvelnek, érdemeikre hivatkoznak, meg arra, hogy mennyi „hülye” vezet, és ez mind igaz lehet, de tudomásul kell venniük, vennünk, hogy a vezetés másfajta képességeket kíván, más is az alkalmasság mércéje.

— Azok is az intézetbe kényszerülnek alkalmassági vizsgára, akik ötöd-szörre is sikertelen vizsgát tettek. A tapasztalatok szerint közöttük is több az idős kísérletező.

— Igen. És sokuknak akár tizezer forintja is benne van már a tanulásban, a vizsgában, a pótórákban, és egyszer csak azt mondjuk, alkalmatlan. Nagyon nehéz könnyű szívvel tudomásul venni ezt a döntést. Sokan arra készülnek, hogy a nyugdíj szabadságát autós kirándulásokra használják, sokan meg is veszik az autót, és mi nemet mondunk.

A megrázkódtatás sem közömbös, de az is veszélyes, hogy valami belső elhárító mechanizmus kezd el működni, a bukásért külső okot keresnek, és ez irreális helyzetértékeléshez vezethet.

Az alkalmatlannak talált vezetőjelöltek aránya két százalék körül van. Csakhogy 55 éves kor felett 30—40 százalékra szökik ez az arány. Ezek a számok tények, csak hát a korral jár a belátási képesség csökkenése is. Amiről beszélünk, és amit az intézetünk tesz, kegyetlennek tűnhet, de azért vagyunk felelősek, hogy aki jogosítványt kap, vezet, lehetőleg ne az autóban vagy a börtönben végezze.

— Tud valami vigasztalót mondani?

— Vigasztalót? Nem, hacsak az nem vigasz, ha sikerül meggyőzni az embereket arról, hogy nem szegény, ha valaki nem vezethet, ettől még teljes értékű ember, minden értelemben...

Tudjuk, mindez talán sovány vigasz azoknak, akik a tükör előtt állva szomorúan sóhajtják: „te már sohasem vezethetsz”, de az élet sok szigorú ténnyel között azért nem ez a legszörnyűbb. Mindenestre jó lenne, ha az 55. évükhöz közeledők minél többen elmennének a vizsgálatra (Budapest, XIV., Lumumba u. 79/b.), az esetleges kedvezőtlen döntést (amely önkéntes jelentkezéskor is hatósági döntés) még mindig jobb idejekorán tudomásul venni, mint...

FÖLTVÁRI ANDRÁS

MINDEN SZAKMÁBAN,
MINDEN SZAKEMBERNEK
KORSZERŰ ISMERETEKET
AJÁNL



A MŰSZAKI KÖNYVÁRUHÁZ

- ... pld. Dr. Buna Béla: MÉRŐMŰSZEREK AZ AUTO-
BAN. Műszaki. 1979. 221 oldal, kötve — — — 29 Ft
- pld. Dr. Flamisch Ottó—Kardos Mihály: AUTO-
VILLAMOSSÁGI BERENDEZÉSEK DIAG-
NOSZTIKAI ADATAI. Műszaki, 1979. 363
oldal, kötve — — — — — 55 Ft
- pld. Frank György—Mészáros Ferenc: SZEMÉLY-
GÉPKOCSIK ÜZEMELTETÉSI ÉS DIAG-
NOSZTIKAI ADATAI. Műszaki, 1980. 256
oldal, füzve — — — — — 66 Ft
- pld. Dr. Hingl János: AUTÓSZERELŐK ZSEB-
KÖNYVE. Műszaki. 1980. 461 oldal, kötve — 59 Ft
- pld. Horst Ihling: WARTBURG, HOGYAN TO-
VÁBB? A népszerű autó kezelési és karban-
tartási könyve. Műszaki, 1980. 301 oldal, kötve 45 Ft
- pld. Keller Ervin—Nagy Károly: GÉPJARMU-
SZERKEZETEK KARBANTARTÁSA ÉS JA-
VITÁSA. Ipari szakkönyvtár. Műszaki, 1979.
395 oldal, kötve — — — — — 41 Ft
- pld. Franz Meissner: TRABANT, HOGYAN TO-
VÁBB? A népszerű autó kezelési és karban-
tartási könyve. Műszaki, 1980. 359 oldal, kötve 53 Ft
- pld. Dr. Mészáros Árpád: VIZSGARA KESZIT-
JÜK AZ AUTÓT. Műsz. 1980. 355 old., füzve 43 Ft
- pld. Adam Stodowy: HÁZI MINDENTUDÓ — SA-
JÁTKEZŐLEG. Műszaki, 1980. 312 oldal, füzve 41 Ft
- pld. Dr. Sídó Ferenc: AUTÓK FÉKBERENDEZE-
SEI. Műszaki 1979. 274 oldal, kötve — — — 46 Ft
- pld. A. V. Versigora: LADA GÉPKOCSIK JA-
VITÁSA. Műszaki, 1980. 624 oldal, kötve — — 85 Ft

A felsorolt kötetek egyenként is megrendelhetők a kitéltött, kivágott és címünkre borítékban beküldött hirdetés alapján. Postán utánvétellel szállítunk, magánszemélyeknek 200 Ft felett portómentesen. Tekintettel a korlátozott példányszámokra, a rendeléseket beérkezési sorrendben teljesítjük.

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

A megrendelő olvasható aláírása:

Pontos címe (irányítózámmal):



Az autósboltjai közül
figyelmébe ajánljuk
az alábbiakat:

Budapest XIII.,

Róbert Károly körút 40.

Budapest XV.,

Kolozsvár u. 51.

Budapest XVI.,

Hősök tere 4.

Kedves Vásárlóink igényeinek megfelelő autó-
alkatrészekkel, autópópolási és felszerelési cikkek-
kel állunk rendelkezésükre!

egyenesen a
CENTRUM Csepel
Áruházba!



AJÁNLATAINK:

- Sporttáskák 223 Ft-tól
Női és férfiernyők . . 340 Ft-tól
Szőrmesapkák 406 Ft-tól
Férfikalapok 154 Ft-tól

A tárgyaló- teremből

Egy teherautó, jelzótáblával védett útvonalon, kb. 50 km-es sebességgel közeledett egy kereszteződés felé. A látási viszonyok jók voltak, a nagykockakő-burkolatú úttest szemerkélő esőtől csúszós, nyálkás. A kereszteződésen túl tábla is jelezte az 5,5 m széles kijelölt gyalogos-átkelőhelyet. Az úttestnek ez a szakasza 10,4 méter széles, és balról ívben jobb oldalra kettős villamosvágány vezet. A kereszteződésen túl 5,5 m széles kijelölt gyalogos-átkelőhely, amelyre tábla is figyelmeztet. Ennek az átkelőhelynek a távolabbi szélén, balról jobbra, egy 83 éves, 148 cm magas asszony, korának megfelelő tempóban megkezdte az úttesten az áthaladást. Mintegy 2 méter megtétele után egy pillanatra megtorpant, majd rövidebb-hosszabb siető léptekkel folytatta útját.

Amikor a sofőr meglátta, hogy a gyalogos az úttestre lépett, enyhén fékezett, a gyalogos megtorpanásakor azonban ezt megszüntette, és csak akkor fékezett erősen, amikor az idős asszony újból nekiindult. Az eltúlzott sebesség miatt a vádlott a kocsit már nem tudta megállítani: 10 méter féknyom hátrahagyása után a jármű első középső részével, kb. 20–25 km-es sebességgel elütötte a gyalogost, aki olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy kórházba szállítása után meghalt.

A vádlott a gyalogos megtévesztő magatartására hivatkozott. Szerinte ez volt a baleset oka. Védekezése azonban nem alapos.

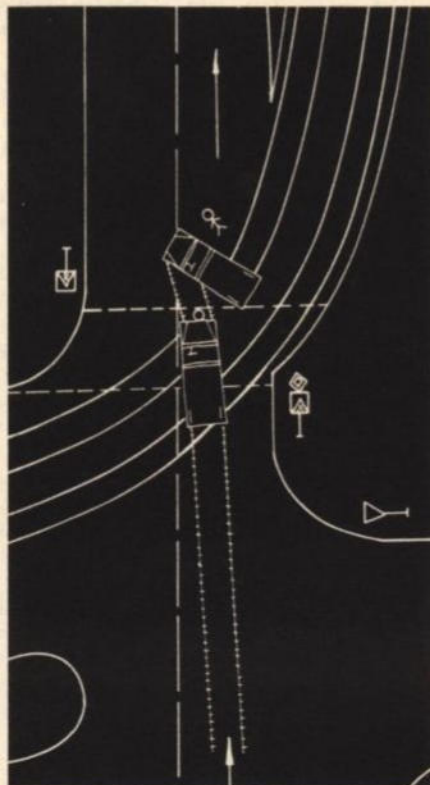
Eltekintve attól, hogy a vádlott is csak pillanatnyi megtorpanásról beszélt, a baleset oka nem az idős gyalogos megtorpanásában jelentkező megtévesztő magatartás volt, hanem a vádlott eltúlzott, a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen elsőbbségadásra alkalmatlan sebessége.

Gyakorlati tapasztalat, hogy az idős gyalogosok megtorpanását újabb haladás követi, s a megtorpanást rendszerint a járművek gyors közeledése

váltja ki. A vádlott az enyhe fékezés után lábát mégis a gázpedálra tette, s emelte a kocs sebességét, nem volt tekintettel az ilyen forgalmi helyzetből keletkező veszélyre, pedig sebessége még az enyhe fékezés után sem volt alkalmas az elsőbbség megadására.

A műszaki szakértő a hátrahagyott féknyomnak, valamint a gyalogos mozgásának alapulvételével megállapította, hogy a kocs a fékezés kezdetén kb. 50 km-es tempóban — tehát a megengedett maximális sebességgel (!) — haladt; ekkor kb. 33 méterre volt az elütési ponttól, s ezt a távolságot a kocs 3 másodperc alatt tette meg. A gyalogos, megtorpanását követően, 4,5 métert tett meg az elütésig, s a vádlott ekkor kezdte meg az erős fékezést.

A gyalogos mozgását a szakértő úgy értékelte, hogy az idős korban — a



test magasságától is függően — egy-egy normál lépés távolsága lerövidül, majd a sietős lépés topogássá változik: egy középkorú ember normál haladási sebességét alig 20–30%-kal lépi túl, s ekként 3–5 km/óra értékelhető. A vádlott kb. 60 méterre lehetett az elütési helytől, amikor a gyalogos az úttestre lépett, a megtorpanásig a gyalogos 2 métert haladt kb. 2–2,4 másodperc alatt, a vádlott kocsija ez idő alatt kb. 25–30 métert tett meg 50 km-es sebességgel. A szakértő szerint, ha a gépkocsivezető azon a helyen, ahol az intenzív fékezést elhatározta, legfeljebb 45 km-es sebességgel közlekedett volna, a járművet a gyalogos haladási nyomvonalára előtt meg tudta volna állítani. A vádlott tehát eltúlzott, az elsőbbségadásra alkalmatlan sebességgel közelítette meg a csúszós úttesten a gyalogátkelőhelyet, ez okozta a súlyos balesetet.

A Kresz 43. § (2) bekezdése szerint a gyalogos elsőbbségi helyeit fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel szabad megközelíteni, úgy, hogy a járművezető elsőbbségadási kötelezettségének — szükséghez képest megállással is — eleget tudjon tenni. Adott esetben a vádlottnak a gyalogos lelépésekor — figyelemmel a gyalogos korára, megjelenésére is — elsőbbségadásra alkalmas mértékig kellett volna csökkenteni a sebességét, és az előtte áthaladó gyalogos mögött kellő távolságban kellett volna elhaladnia. Erről a Kresz Függeléknek a közúti forgalommal kapcsolatos fogalmakról szóló III. szakaszában az „Elsőbbség” című b) pont szól: „Az a gyalogost, akinek elsőbbsége van, az elsőbbségadásra kötelezett nem akadályozhatja és nem zavarhatja áthaladásában”. E két alapvető rendelkezés betartása esetén a gyalogosbaleset elkerülhető lett volna, mert vagy a jármű áll meg és a gyalogos elhalad előtte, vagy, kellő lassítás esetén, a járművezető számára nem okozhat nehézséget az elsőbbség megadása, ha gyalogos „kihalad” a jármű elől, s a jármű a gyalogos mögött folytatja útját. Kellő tapasztalatú járművezető számára nem okozhat nehézséget az elsőbbség megadása, ha megvan benne az elsőbbségadásra irányuló szándék. Különösen szükség van erre, ha a vezető idős emberekkel találkozik. Mert az ő mozgásuk, távolságbecslő képességük sokkal korlátozottabb, s így veszélyeztetettségük is nagyobb.

A bíróság a vádlottat 1 évi és 2 hónapi szabadságvesztésre ítélte és 2 évre tiltotta a járművezetéstől.

DR. IMRE IVÁN

Ibrányból elszármazott kollégám, jó barátom mesélte az alábbi történetet:

— Esküvőre, majd lakodalomra voltam hivatalos. Igazi falusi lakodalomra, úgy kétszáz személyesre... Folyt a bor hordószámra, megtelődött a falu baromfiállománya, birkát is vágtak. Rövidre fogva, nagy volt az eszem-iszom, a vígasság, a cigányzenekar tagjai is csak addig pihentek, amíg megvacsoráztak. Szólt a nóta, szállt a dal, ropta a táncot a népes vendégkoszorú, s csak jóval éjfél után csendesedett a hangulat, majd úgy hajnali három felé elment az utolsó vendég is. Ez hívott meg kocsijába, hogy elvisz szállásomig.

Tiszta fővel... Sem ő, sem a többi autós vendég egyetlen korty alkoholt sem fogyasztott, csak üdítőt kortyolgattak, s így is hangulati-szinkronban tudtak maradni azokkal a nótázgatókkal, akik ittak ugyan, de nem részegedtek le. Nem is álltam szó nélkül, megkérdeztem tőle, hogyan tudták ezt megállni? Válasza egyszerű volt és tömör: „Vagy az autó, vagy az ital! Szabad a választás mindenki számára.”

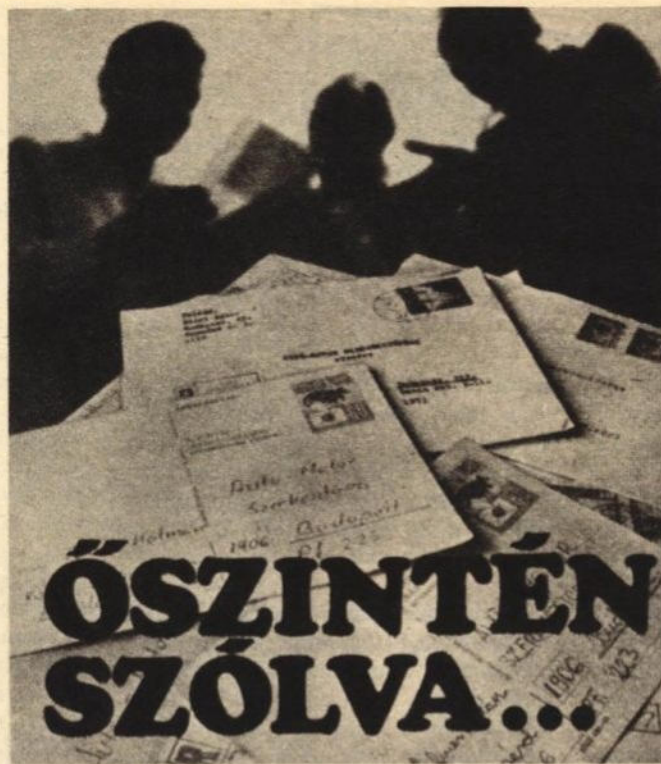
Eddig a történet... Barátom szavahihetőségéért garanciát vállalom.

Mit tagadjam, magam is autós lévén, jóleső érzéssel vettem tudomásul a bölcseséget: vagy az autó, vagy az ital!

Sajnos, ez a nézet nem általános még. Sőt! A legújabb statisztikai adatok szerint minden hatodik súlyos sérülést előidéző közúti közlekedési baleset ittasság következménye.

Am az alkoholt a sört, a bort, a pálinkát — ez utóbbit, mit tagadjuk, december eleje lévén, kiváltképp jólesik reggelente egy-két kupicával felhajtani, ha autó nélkül vagyunk — nem lehet odaültetni a vádlottak padjára, a baleseteket, a tragédiákat okozók mellé.

Masszi Lajos győri olvasónk hívta fel figyelmünket egyik napilapunk rövidke cikkére, amelyet be is küldött hozzánk, arra kérve bennünket, tegyük mi is közvé Öszintén szólva című rovatunkban a Legfelsőbb Bíróság minden autós számá-



ÖSZINTÉN SZÓLVA...

Vagy..., vagy...

ra tanulsággal szolgálható ítéletét.

„Az 52 éves budapesti lakos B. J. (a cikkben teljes neve van kiírva, lapunk olvasói számára, úgy véljük csak a szóban forgó ügy a fontos) már harmadszor került ittas vezetés miatt a vádlottak padjára. Legutóbb a Dózsa György úton mutatta ki a szonda, hogy súlyos alkoholos állapotban vezet. A főváros egyik legforgalmasabb útvonalán este a világitást sem kapcsolta be, s az igazgatótörőrkérdésére arról sem tudott számot adni, miként került az autóba, s milyen úticéllal, hova kívánta vezetni személygépkocsiját. A Fővárosi Bíróság 6000 forint pénzbüntetésre ítélte, de mivel a járművezetéstől mindössze egy évre és hat hónapra tiltotta el, a legfőbb ügyész törvényességi óvást emelt a Legfelsőbb Bíróságnál. Az óvásnak helyt adott a legfőbb bírói fórum, s határozatában négy esztendőre zárta ki a járművezetéstől. Indokolásában kiemelte, és a vádlott ismétlődően és nagyfokú felelőtlenséggel

semmibe vette a közlekedés alapvető szabályait, részvétele a közlekedésben kiemelkedően veszélyes a forgalom biztonságára, s a korábban kiszabott enyhébb büntetések nem érték el a kívánt nevelő hatást.”

Masszi Lajos olvasónknak egyetlen kérdése van ezzel kapcsolatban: „Van-e valamiféle garancia arra, hogy a négy év leteltét követően, nem ott folytatja-e majd, ahol a forgalomból való kivonása előtt abbahagyta?”

Radikális gondolkodású ember lehet győri olvasónk, mert ő bizony örökre eltiltotta volna B. J.-t az autóvezetéstől.

S feltehetően nem is lenne egyedül radikális véleményével. Sok százezer, önmaga, családja testi épségét, életét féltő józan életű, életvitelű autós ítelné sokkal súlyosabb büntetésre B. J.-t, s a hozzá hasonló ittasan vezető ámokfutókat, lett légyenek azok autósok, motorosok, gyalogosok, vagy segéd-motorkerékpárosok. Ez utóbbiakról, úgy tűnik, nem

jogtalanul félnek az autósok, hiszen ez év első felében a balesetet okozó segéd-motorkerékpárosok közül minden harmadiknál (!) kimutatták az alkoholfogyasztást.

Sajnos, még sokan vannak olyanok, akik úgy vélik, hogy kis mennyiségű szeszes ital károsan befolyásoló hatását gondosabb, figyelmesebb vezetéssel, vagy lassúbb haladással „egyensúlyba” lehet hozni.

— Nem lehet! — mondják a közúti közlekedés területének legilletékesebb szakemberei, hozzátéve, hogy mindössze 0,5 ezrelékes alkoholos befolyásoltság (két deci bor vagy egy üveg sör) is a járművezetők akaratától és tudatától függetlenül, több mint kétszeresére emeli a közúti balesetek esélyét. Cáfolhatatlan megállapítás, hogy 1,5 ezrelékes alkoholos befolyásoltság (hét deci bor, két-három üveg sör, egy deci rövid ital) az átlagembernél hibás észleléshez, a forgalmi helyzet téves megítéléséhez, késedelmes reakciókhoz, a koncentrációs képesség zavaraihoz vezet.

Jó, ha tudjuk, hogy egy liter bor 100 grammnyi, 1 liter sör 40 grammnyi, egy deci pálinka pedig 45 grammnyi alkoholt tartalmaz. És azt sem árt tudnunk: hogy szervezetünk megszabaduljon az alkoholtól, úgy, hogy annak semmi, cselekvésünkre káros hatása ne legyen, annyi óra szükséges, ahányszor 7 gramm alkoholt az elfogyasztott szeszes ital mennyisége tartalmazott.

Nem véletlenül írtunk rovatunkban erről a témáról. Az is — többek között — oka volt ennek, hogy régen befejeződött a szüret, murci lett a mustból, s iható már az új bor, amellyel illik megkínálni a vendéget, még ha autóval érkezett is az... És nem is olyan sokára itt vannak az ünnepek: karácsony, szilveszterest, újév...

Legyen erőnk a meggon-dolásra, arra, hogy — vagy..., vagy...

ZENTAI FERENC

MEGFORDULNI — A GYALOGOS-ÁTKELŐHELYEN?

Kiss Huba (Debrecen, Budai É. u. 34/a) szeretné, ha eldöntenék: „Gyalogátke-
lőhelyen személygépkocsival
meg lehet-e fordulni?” Majd
ezt írja: „Akadt köztünk,
aki ebből vizsgázott, és ál-
lítja, hogy meg lehet fordul-
ni, mások most is kitartanak
amellett, hogy nem lehet.”

Baráti körünkben nem
volt egyöntetű erről a véle-
mény!... Érdemes hát nyil-
vánosan is elemezni.

Igaz, a válasz tulajdon-
képpen egyszerű: megadja
maga a Kresz. A „Megfor-
dulás, hátramenet” című
33. § ugyanis tételesen fel-
sorolja, hogy hol nem sza-
bad megfordulni. Eszerint:
Megfordulni tilos: autópá-
lyán — autóúton — vasúti
átjáróban — egyirányú for-
galmú úton és körforgalmú
úton. Mivel e tilalmak kö-
zött a kijelölt gyalogos-át-
kelőhely nem szerepel, ott
tehát szabad megfordul-
ni! A megkötés csak annyi,
amennyi általában a megfor-
duláshoz kapcsolódik: „Jár-
múval megfordulni... csak
úgy szabad, hogy az a töb-
bi jármű és az úttesten ha-
ladó gyalogosok közlekedé-
sét ne akadályozza.”

Hogyan terjedhetett el hát
mégis az a téves nézet, hogy
az átkelőhelyen nem lehet
megfordulni? Az az érzé-
sünk: azért, mert valamikor
régen, még az 1953. évi
Kreszt is megelőzően, való-
ban volt ilyen tilalom. De a
mai, 1975 óta érvényes
Kresz — amely oly sok ész-
szerű könnyítést tartalmaz
— a megfordulás tilalmait
is szűkítette. Az ez előtti,
1962. évi Kresz szerint pél-
dával nem volt szabad meg-
fordulni alagútban, aluljá-
róban, ezek ki- és bejáratá-
nál, valamint a hidakon sem.
Ma viszont ezeken a helye-
ken megfordulhatunk. (Ha
— nincs záróvonat, nincs
csúcsforgalom stb.). De az
is nyilvánvaló, hogy ha a
kijelölt átkelőhelyen gyalo-
gosok közlekednek, akkor
ott nem lehet megfordulni!

Volt azonban egy előírás,
amely csak a mai Kresszel,
tehát 1975-ben szűnt meg, s
amelyet gondolatátársítással
kiterjesztenek az emberek
erre a megfordulási manő-
verre is. Azelőtt ugyanis to-
latni (így nevezték a régi
Kreszek a hátramenetet) tilos
volt a kijelölt gyalogát-
kelőhelyen. Ma ez sem ti-
los! (Persze, ha — nem

zavarjuk ezzel a gyalogosok
közlekedését.)

De hát akkor mi tilos a
gyalogos-átkelőhelyen?

Azt tapasztaljuk, hogy
ezzel nagyon sokan nincse-
nek tisztában, és azért ter-
jesztik ki a maguk számára
e tilalmakat, mert úgy gon-
dolják: „Abból még nem
történt baj, ha valamit nem
teszünk, mert azt hisszük,
hogy nem szabad.” Mi az te-
hát, amit valóban nem sza-
bad?

(1) Tilos előzni „a ki-
jelölt gyalogos-átkelő-
helyen és közvetlenül a
kijelölt gyalogos-átkelőhely
előtt”. A „közvetlenül előt-
te” a hivatalos értelmezés
szerint azt jelenti, hogy nem
szegi meg a tilalmat, aki az
átkelőhely elérése előtt az
előzést — szabályosan visz-
szasorolva — be tudja fe-
jezni, és szükség esetén az
átkelőhely előtt, már vissza-
sorolva, meg is tud állni (a
gyalogosok zavarása, meg-
ijesztése nélkül).

(2) Megállni — és, ma-
gától értetődően, vá-
rakozni is — tilos
„a kijelölt gyalogos-átkelő-
helyen és a gyalogos-átkelő-
hely előtt öt méter távolsá-

gon belül”. Ez megszigorí-
totta a régebbi Kresz elő-
írásait, amely szerint a gya-
logátkelőhely előtt 15 méte-
ren (!) belüli megállási ti-
lalom a személygépkocsira,
motorkerékpárra, és kerék-
párra nem vonatkozott. Most
ez a tilalom az átkelőhely-
től visszafelé számított 5
méteren (!) belül minden-
fajta járműre érvényes.

Természetesen ez a tila-
lom sem vonatkozik „a for-
galmi okból szükséges meg-
állásra, valamint arra az
esetre, ha ez a rendelkezés
a jármű műszaki hibája mi-
att nem tartható meg”. Am
a műszaki hiba e megállá-
si tilalom alól is csak akkor
mentesít, ha a hiba termé-
szete lehetetlenné teszi,
hogy a járművel más helyen
álljanak meg. Ha például a
jármű eltávolítható, azt
ilyenkor haladéktalanul el is
kell távolítani az átkelőhely-
ről. (Ez következik a Kresz-
nek abból az általános ér-
vényű előírásából, hogy nem
szabad másokat a közleke-
désben indokolatlanul
zavarni, illetőleg az út
használatában indoko-
latlanul akadályozni.)

(3) „A párhuzamos közleke-
déstre alkalmas úttes-
ten tilos kijelölt gyalo-
gos-átkelőhelyen és közvet-
lenül a kijelölt gyalogos-át-
kelőhely előtt másik jármű
mellett elhaladni”. (A hiva-
talos értelmezés szerint a
„közvetlenül” itt kb. 20—30
métert jelent.)

(4) „A kijelölt gyalogos-át-
kelőhely előtt álló jár-
mű mellett meg kell
állni, és továbbhaladni csak
akkor szabad, ha a vezető
meggyőződött arról, hogy azt
a gyalogosok elsőbbségének
megsértése nélkül megtehe-
ti.” Nyilvánvaló: az álló
jármű akadályozza az oda
érkező vezető kilátását, aki
menet közben nem tudja
megállapítani, hogy ha a
másik jármű mellett elha-
lad, nem üt-e el esetleg egy
újtját gyanútlanul folytató
gyalogost. Ha azonban a má-
sik jármű mellett már meg-
állt, s így áttekintheti az át-
kelőhelyet, amennyiben ezt
a gyalogosok zavarása nél-
kül megteheti, ismét elindul-
hat — függetlenül attól, hogy
a mellette megállt jármű is
elindult-e már.

(5) A gyalogátkelőhelyre is
érvényes az előírás:
„Azt a helyet, ahol a
gyalogosnak elsőbbsége van,
járművel csak fokozott óva-
tossággal és mérsékelt se-
bességgel szabad megköze-
lteni, úgy, hogy a vezető
elsőbbségadási kötelezettsége-
nek — a szükséghez képest
megállással is — eleget tud-
jon tenni, és e kötelezettsé-
gének teljesítése tekinté-
ben a gyalogosokat a jármű
sebességével ne tévessze
meg.” Az átkelőhelyen hala-
dó gyalogosban még a gon-
dolata se merülhessen fel an-
nak, hogy a jármű nem fogja
megadni részére az elsőb-
bséget! A gyalogos-átkelőhely
felé gyorsan haladó és köz-
vetlenül előtte hirtelen fé-
kezéssel megálló jármű ve-
zetője tehát nem teljesítette
maradéktalanul a gyalogo-
sokkal szembeni kötelezett-
ségét, mert az ilyen maga-
tartás a gyalogosokat zavar-
ja, vagy — megijeszt.

Nem kevés tehát a kijelölt
gyalogos-átkelőhellyel kap-
csolatos előírás és tilalom!
De nem szükséges ezeket sza-
porítani. Ha minden körül-
mény megengedi, a kijelölt
gyalogos-átkelőhelyen meg-
fordulni is, „tolatni” is sza-
bad.

REMÉNYI-GYENES
ISTVÁN



Hobby, vagy hivatás?

Ha gyermeke pályát választ, nem mindegy, mennyi lesz a jövedelme...

nem mindegy, mennyi a tanulói díj, milyen ösztöndíjakat kap, és egyáltalán milyen kezébe kerül...

nem mindegy, milyen a gyerek érdeklődése, egyénisége, mi a hobbija, mi az, amit napi 8 órában is szívesen csinálna...

nem mindegy, milyen környezetbe kerül, mennyire változatos a munkája, hogyan tudja tapasztalatát a munkahelyén is hasznosítani, hogyan becsülik meg a fiatalokat...

Tanintézetünkben létszerkesztet, valamint optika- és fotócihik eladókat képzünk. Az írettségizettek két év alatt mindkét szakmát kitanulják. Az utolsó esztendő diákjaink már a munkahelyükön töltik, ahol az ösztöndíjon felül jutaleket is kapnak. Képző munkakörülményeket, modern, változatos foglalkozást ajánlunk.

Nem mindegy, milyen emlékek maradnak...

További érdeklődésre 494-990/220 számú

telefonunkon válaszolunk.

OPOTERT

tradiko HIDEGINDÍTÓ



a 12 V-os, 4 ütemű, negatív terhelésű gépkocsi rövid idejű, üzembiztos, energiatakarékos és gazdaságos indítását teszi lehetővé, erősen lemerült akkumulátor feszültségénél, illetve nagy hidegben. A rövid idejű indítózás kíméli a gépkocsi akkumulátorát és a hagyományos gyújtásrendszerrel szemben megnöveli az élettartamát.

Beszerezése egyszerű, szakértelmet nem igényel.

A tetszetősen csomagolt termék a szükséges tartozékokat, a bekötési rajzot és a leírást is tartalmazza.

REMIX®

RÁDIOTECHNIKAI VÁLLALAT
1475 Budapest 10. Pf. 64.
Tel: 573-033 Telex: 22-5154



Közlekedési Hébeslap

● Az OKBT ezideig 88 filmet készített, melyeket csak az 1979. évben közel 860 000 néző látott moziban, kultúrházakban, oktatásokon stb. Ehhez jön még a televízió több milliós nézőtábora is.

Több olyan film készült, mely nemcsak hazánkban, de külföldön is nagy sikert aratott s mintegy 20 országban vetítik ma is.

A gyermekek részére elkészült a „STOP! Közlekedj okosan” és a „Gyermek a közlekedésben” c. film. Az idős emberekhez szólnak a „STOP! Közlekedj óvatosan”, az „Idős emberek a közlekedésben” c. filmek. A külföldről és vidékről érkező gépjárművezetők tájékoztatását, fővárosi közlekedését segíti a „Budapest útjain” c. filmsorozat. Pedagógusok és

szülők részére elkészítették a „Kerékpárral otthontól az iskoláig” és az „Óvodások közlekedésre nevelésre” c. filmeket.

Nem feledkeztek meg a gyalogosokról sem. Részükre készültek a „Gyalogosként biztonságosan”, a „Láthatóság — biztonság” és a „Közlekedünk” c. filmek. Kerékpárosok részére hasznos a „Biztonságos kerékpározásról” és a „Piros—sárga—zöld” c. film. Motorkerékpárosok és segédmotorkerékpárosok sokat tanulhatnak a „Bukósisakban”, a „Hogyan motorozunk” és a „Segédmotorkerékpár” c. filmekből. A megkülönböztető jelzésű gépjárművek elsőbbségi jogait mutatja be az „Értünk dolgoznak” c. film. Az autópályán közlekedőknek adnak jó tanácsokat a „Hogyan köz-

lekedjünk autópályán” és a „Szolgálat a közúton” c. filmek. A közúton közlekedők legnagyobb tábora, a gépjárművezetők részére készült az OKBT filmjeinek többsége. Ilyenek: „Az előzés technikája”, a „Biztonsági öv”, a „Vezetés ősszel és télen”, az „Indokolatlan sávváltás”, a „Láthatóság — biztonság”, a „Veszélyhelyzetek”, a „Gyógyszer és gépjárművezetés” és az „AUTORNA” c. filmek.

Ugyanakkor folytatódik a közlekedési „STOP!” sorozat, de új figurákkal, a „Veszélyhelyzetek” sorozat, és több új film készül az idősök, a gyermekek tájékoztatására.

B. J.



● A nagy autógyárak tesztelőpályáin, az emelt ívű „útkatlanokban” futó autók is aszerint rendeződnek, hogy melyik, milyen gyors tempó kifejtésére képes. A legbelső pályán a szerényebb sebességű autók haladhatnak, míg a legkülsőn — a kanyarokban a függőleges falhoz valóssággal odaszorulva — a leggyorsabbak. Itt is érvényes tehát: a rövidebb út nem mindig a leggyorsabb... Ezen az érdekes felvételen egyébként éppen az első időszakból való 170 D (a vízszintes pályaszakaszon futó modell) és a kétmilliomodik 300 D, vagyis az öthengeres motorral felszerelt legújabb dízelváltozat együttfutását látjuk.

Halottak a közúton

Csehszlovákiában tavaly 109 660 közúti baleset történt, amelyek miatt 1626 ember vesztette életét és 6716 súlyosan megsebesült. Ezek elrettentő számok még akkor is, ha a statisztikai adatok azt mutatják, hogy Csehszlovákiában a közúti balesetek előfordulását sikerült az 1965. évi színvonalra lecsökkenteni.

Ezeknek a baleseteknek a nagy részét — csaknem a 90 százalékát — a gépjárművek vezetői okozzák. A baleseteket nem kizárólag véletlenek, műszaki meghibásodások, vagy közlekedési akadályok váltják ki, hanem gyakran az okozza őket, hogy a gépkocsivezetők alkohol befolyása alatt állnak. Csehszlovákiában 10 907 vezetői jogosítványt vontak be, közülük 6126-ot alkoholfogyasztás miatt. Azok között, akikről elvették a gépjárművezetői jogosítványt, sok a 30 éven aluli fiatal vezető, akiknek legfeljebb 3 éve van jogosítványuk. Az alkohol okozta balesetek során tavaly 258 ember halt meg, 4090 sebesült meg és az anyagi károk értéke meghaladta a 45 millió koronát.

A közúti közlekedésben emellett másoknak is figyelmeseknek kell lenniük: a gyalogosoknak, akikből tavaly 581 halt meg a közúton, a gyerekeknek, akik közül 152-en vesztették életüket ilyen okok miatt, a kerékpárosoknak, a kocsival közlekedőknek és mindenkinek, akik részt vesznek a közúti forgalomban.

Hogyan lehet csökkenteni a baleseti arányszámot? Sokat segített a sebességkorlátozás a csehszlovákiai közúton, aminek eredményét különösen a tavalyi év második felében lehetett tapasztalni.



Csapj a csomagtetőre!

Nincs minden garázsban világítás. Ezen segít az úgynevezett akusztikus kapcsoló az autón: csak rá kell csapni a csomagtetőre és kigyulladnak az autó fényszórói. Aki ezt a kapcsolót a kocsiába beépítette, annak már nem kell a sötétben tapogatózva be- és kilépni az autójából: könnyedén ráver a tenyerével a karosszériára, s a gépjármű fényszórói ontják a fényt...

A „Csúcsforgalom” postája

SZERKESZTI: JUHÁSZ ANDOR

KINÁL: 1500-as VW Variant karosszériát jó állapotban, futóműveket és motort alkatrészeire bontva, sebességváltót egyben, 1200-as VW-hez 2 db komplett első lámpát Tóth József (9400 Sopron, Bécsi utca 13.) — Szabványos bukócsövet, raliversenyekhez, Lakfalvi József (4032 Debrecen, Lehel u. 10.) — Fiat 127-es hűtőt, DKW Junior főtengelyt, 45-ös rugólapot Dakher Béla (4700 Mátészalka, József A. u. 32.) — MZ ES 250/1 Trophy első villát sárvédővel, egy benzintartályt és lámpát Palotai Gergely (2251 Tápíószecső, Ady E. u. 11.) — R-10-es kerekfék szgk-hoz 1 db új hátfalat, Mornailla Tivadar (5741 Kétegyháza, Kossuth u. 92.) — 403-as Moszkvicsból kiszereelt autórádiót, antennát, esetleg cserélne érte Simson mkp.-porlasztóért vagy 12 V-os akkumulátorért, Szuromi József (3399 Andornaktálya, Rákóczi u. 37/1.) — 5 db 6"-os ATS könnyűfém keréktárcsán 185/70-es japán acélradial gumiköpenyt, valamint 2 db 40 mm-es duplatorkú horizontális Solexporlasztót, Böröcz István (6500 Baja, Roosevelt tér 2.) — 2 db sportülést, 4 db szélesített felnit, 1500 Lada-műszerfalat, Nyirati Attila (1192 Bp., Álmos u. 54.) — 350-es sport Jawa motorkerékpárt, Kelemen András (9475 Répcevis, Fő u. 56.) — Fiat 128-ashoz 4 db 13x4 1/2 magnézium keréktárcsát, jobb oldali első és hátsó ajtót, első műanyag díszrácot, műszerfal alatti polcot és egyéb apró alkatrészeket, Janó Miklós (6600 Szentés, Zrínyi 23.) — 900-as Wartburg gépkocsit, Koronai Albert (2750 Nagykőrös, Keeskeméti u. 3/a.) — Ford Cortina Consul 1200 cm³-est egyben vagy alkatrészként, Kiss István (7100 Szekszárd, Wossinszky ltp. 26.) — 127-es Fiat-hoz első lengéscsillapítókat, Sándor István (7400 Kaposvár, Latinka S. u. 7-9.) — Moszkvics 412-es típushoz: 1 db első szélvédő üveget, 1 db bal első ajtót, 1 db első lökhárítót, Vaszkor István (Bp. IX., Börzsöny u. 7.) — 312-es és 353-as Wartburg karosszériaelemeket és alkatrészeket, Juhász András (3000 Hatvan, Nagy-Sándor út 8.) — Ford Escort alkatrészeket, Nényei Géza (2855 Bokod, Fő u. 18.) — R-10-es személygépkocsit és 1 db Opel Admirál 2800-ast kitűnő karosszériával, kis motorhibával, Balogh József (3700 Kazincbarcika, Kállai Éva út 4.) — Simson 250-es motorkerékpárt, Huguycz Béla (4400 Nyíregyháza, Bukarest u. 9.) — Karambolozott R-10-est esetleg bontásra, alkatrészként, Zalavári István (2940 Oroszlány, Majki út 21.)

KERES: BMW R-69-es első-hátsó nyereg, Huguycz Béla (4400 Nyíregyháza, Bukarest u. 9.) — Pack-Away típusnevű, Italtet gyártmányú segéd-motorkerékpárt, üzemképtelen motorral, vagy motorblokk nélkül is, Szuromi József (3399 Andornaktálya, Rákóczi u. 37/1.) — R-10-es ovallámpás gk-hoz 1 db hátfalat, Mornailla Tivadar (5741 Kétegyháza, Kossuth u. 92.) — MZ ETS 250 Trophy sport motorkerékpárhoz első villát sárvédő nélkül, Palotai Gergely (2251 Tápíószecső, Ady E. u. 11.) — DKW Junior-hoz féltengelyt és hátsó torziós rugót, Dakher Béla (4700 Mátészalka, József A. u. 32.) — 1 db homloklafát (2 vagy 4 lámpásat) S-100 típusú gk-hoz, Lakfalvi József (4032 Debrecen, Lehel u. 10.) — Karambolos, vagy bontott Zsiguli karosszériát, Tóth József (9400 Sopron, Bécsi utca 13.) — Trabant szakkönyvet és tuningkönyvet, Murányi Tiborné (2890 Tata II., Vörös Hádsereg útja 9.) — Steyr-Puch 650-es T-hez lendítőkereket és komplett kuplungot és kuplung felüli főtengely-szimmeringet, Pajkos Antal (6100 Kis-kunfélegyháza, Döbrentei u. 26.) — NSU 600 Prinz L-hez üzemképes motort, 2 db első ülést, 2 db féltengelyt, 2 db kardáncsuklót, bal ajtóüveget, 1 db első kerékdobot, Szilágyi Sándor (8360 Keszthely, Szendefi út 22, B/13.) — 1 db Continental 135 SR13 köpenyt és CT 6-1 Camptourist típ., NDK gyártmányú lakóátlás kempingutánfutót, Berkes István (4034 Debrecen, Szárazai F. u. 2.) — 750 cm³-es BMW motorkerékpárt, Márta István (4600 Kisvárd, Fürst S. u. 18.) — NSU Prinz 4L-hez dinastarter forgórészt, Csikos Antal (2030 Érd, Terasz u. 11.) — Simson S 50 B típusú motorkerékpárhoz szerszámtáskázarat, szimmeringet és kuplungkart, Kőszegi Katalin (7400 Kaposvár, Stromfeld Aurél u. 16.) — MZ TS 250/1 típ. motorkerékpárhoz porlasztót, valamint kipufogódobot, Holcsik Árpád (6728 Szeged, Pápai u. 9.)

CSERE: Az Auto Katalóg 1979-es évkönyvet, illetve autó- és motorkerékpár-prospektusokat cserélne, Vezér Tamás (3533 Miskolc, Marx Károly 59. B.).

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

Bőrönd a motorra

Mint minden motorosnak, nekem is problémáim voltak a csomagok elhelyezésével, amit a következő módon oldottam meg. Vásároltam 2 db műanyag W. C. öblítőtartályt (2x370 Ft) és elkészítettem a fényképen látható vízmentes, zárható csomagtartót. Lada-zárral, házilag készült a tartórész is. A dobozra és az első teleszkópra sárga fényvisszaverő prizmat

szeltem. Az eredeti hátsó irányjelzőt is a dobozon helyeztem el. A csomagtartóban helye van a bukósisaknak és más kisebb csomagnak. Úgy gondoltam, hogy nagyon sok motoros társam szívesen elkészítené magának ezt az oldalbőröndöt. Eddig is sokan érdeklődtek, hol vásároltam őket.

Lajkó Jenő
Szeged



A motoros mondja:

LÁTSZANI!



Csatlakozni szeretnék az előttem szólókhoz, vagy ha úgy tetszik, tovább szólni a fonalat, a „Nemcsak motorosoknak” címszó alatt.

Elsősorban a tompított fényszóró nappali használatáról szeretnék szólni.

A téma főleg ez idő tájt időszerű.

A nyáron a szomszédos Ausztriában túráztam motorommal. Alig hagytuk

magunk mögött Magyarországot, már a második faluban megállított a rendőr, és felkapcsoltatta lámpámat, majd tudunkra adta, hogy ez náluk nappal is kötelező! Az ötlet már az első pillanatban nagyon tetszett. Később magam is rájöttem hasznosságára, fontosságára. Azóta – kivéve talán a vörösfényes napsütést – itthon is mindig bekapcsolom a tompított fényt. Sajnos, nálunk ez még alig-alig divik. Ha látok is ilyet, csak a fiatalabb mocisok, közülük is a spécibb motorok lovasai használják. Ezért gondolhatják az autósok, hogy ez csak afféle magamutogatás, vagy feltűnési viselkedés.

Legyen a fényvel látszani kívánó motoros természetes jelenség az útjainkon. Elmaradhatnak a villogtatások és gesztikulálások, mert végeredményben a láthatóság közös érdek!

Motoros barátaimat pedig arra kérem, hogy ne röstelljenek nappal is

égő lámpával járni, hiszen ez tényleg nem kerül semmibe.

Az energiatakarékosság elvét nem itt kell érvényesíteni.

Egészen biztos, ha egy borongós délután az épp előzni akaró ziles látóterében felvillan egy motoros, a vérszen közeledő „szentjánosbogár” inkább higgadtságra fogja inteni. A hangsúly itt természetesen az idejében történő észlelhetőségen van, mintegy figyelmeztető jelzés is az autós számára. Tapasztalatom szerint így a motorossal szembeni agresszív magatartás csökken. Reméljük, mind jobban elterjed majd a „nappal is tompított” a motorosok körében, és talán a biztonsági szempontból rendelet is előírja majd ezt a motorosok érdekében.

Bizom lenne, hogy problémánk meghallgatásra és orvoslásra is talál, mind a gépjárművezetők, mind az illetékesek részéről.

Papula Márton
Mersevát



(Eavies Péter felvétele)

AZ EGYETLENKE

Amikor a járda mellé támasztva megláttuk ezt az előttünk ismeretlen, de megjelenésében káprázatos motorke-rek-párt — bár dolgunk sürgős volt —, mégis megálltunk nézni-bámulni a csodálatost. Igaz, a henger bordázata

az MZ-re emlékeztetett, ezzel szemben a benzintartálya ismeretlennek tűnt. (Mint később kiderült, egykor Junak feliratot viselt.) A jószerencse úgy hozta, hogy rövidesen előkerült az álom-motor gazdája, Dolánszky Gyuri, ez a 26 éves marós, aki nagy szerényen elmondta, hogy a fényezésen kívül, egy esztergályos barátjával közösen mindent maguk csináltak. És ha a kedves Olvasó jól átböngészi a kanyarba döntött modifikált MZ-t, akkor még jó néhány „újítást” vehet észre a Gyuri vezette Egyetlenkén.

Félkarú óriás >>>>

Miután Nyugat-Európa motorkerékpár-gyárait kétvállra fektette a japán motorkerékpár-ipar, és az előbbieket csupán a piac morzsáiból csipegethetnek, az öreg földrész mindent elkövet, hogy mentse a még menthetőt. A japán támadás talán a nagy múltú, kék-fehér emblémás BMW gyárat érintette a legkeményebben. Kifakult a róla alkotott kép, a BMW ma már korántsem a nagy motor és a kiváló minőség egyedüli szimbóluma.

Az országúti cirkálóiról híres gyár, nyilván a nagyobb üzlet reményében, most egy divatcikkkel, az úgynevezett vegyes használatú, szabadidő-motorkerékpárral lépett a piacra, és ez a lépés azért is megdöbbentő, mert korábban a kék-fehérek nyilván rangon alulinak tartották volna ezt a lépést.

Az egyébként szellemesen kialakított R 80G/S az éppen most tomboló divat-

varodási (torziós) szilárdság harminc százalékkal emelkedett. A motor rajtkész súlya 186 kg lett.

A motorkerékpáron a hátsó villán kívül egyéb igazi érdekesség nincsen. A jobb hűtés érdekében kicsit módosították a blokk olajrendszerét, és a poros utakra való tekintettel növelték a légszűrő hatékonyságát. A kormányt a Magura gyár szállítja.

Mondtuk mi egykoron, hogy divatba jön még a küllös kerék. És tessék, máris a hagyományos drótküllös kerék előnyeiről szól az új motorról készült beszámoló. Eszerint a kisebb rugózatlan súlya és jobb öncsillapítása miatt a gyár a drótküllő mellett döntött.

A 797,5 kcm-es motor 31 kW-os (50 LE), nyomatéka 56,7 Nm (5,7 mkp). Külön szerelvényként önindítóval is kapható. Or-

szágúton a legnagyobb sebessége 165 km/h.

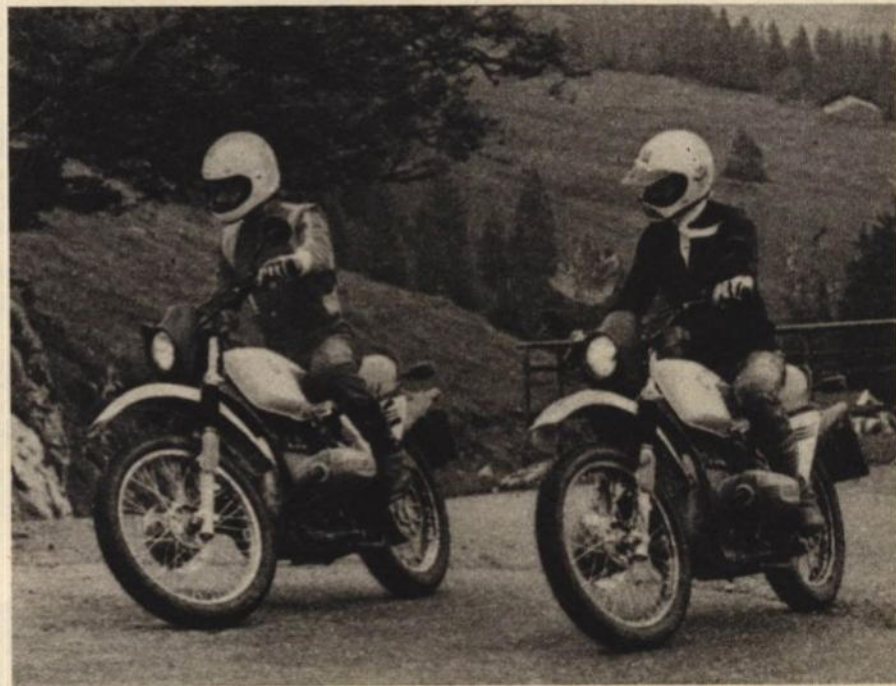
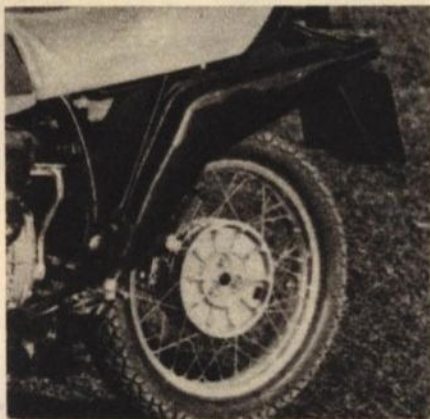
Előzetes tesztek szerint nagy fékerővel is csak kis fékhatás érhető el. Nehéz terepen a 800-as motor nehéz. A 167 kg-os önsúly utcai motornak ugyan alacsony, terepnek viszont éppen a határán van. Terepen nyugtalan a hátsó villa. A végátétel nehéz terephez túlságosan hosszú. A sok negatívum közül talán a legfájóbb a 8350 márkás ára. Ennél több mint 1000 márkával olcsóbban megkaphatja a vásárló az ugyancsak kardános, ám háromhengeres, fakerekes, fordulatszámérő, dupla OHC-s 750-es Yamahát.

A motor a teszteknek és árának megfelelően átvitt értelemben is csak félkarú óriás.

SURÁNYI PÉTER

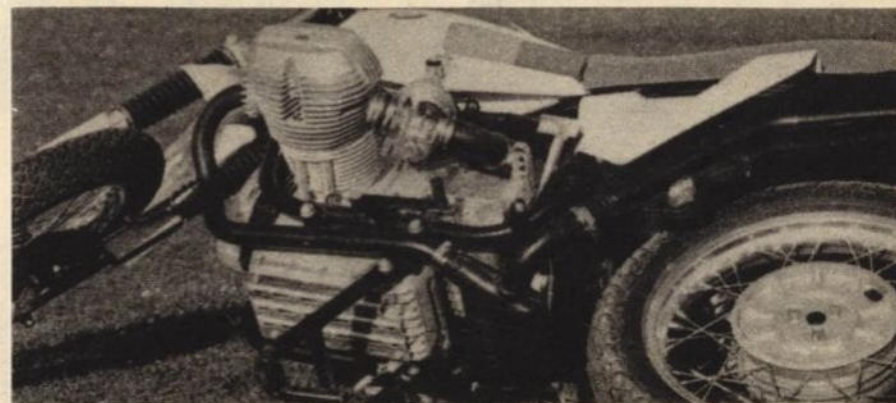
A motorokat kétezzer kilométeren keresztül Ecuadorban tesztelték

A képen jól látható az egykarú villa, és a terepkörülményekhez kialakított „előkamrás” kipufogórendszer. A rugóstagot a villaoldalon hagyományos módon szerelték fel



hóbertnek megfelelően megpróbálja a lehetetlent: szeretné magába sűríteni a terep- és országúti motorkerékpár így közösen elérhető jegyeit. Csakhogy, ami jól áll egy könnyű kisköbcentisnek, sután fest egy 800 kcm-es tohonya mackón. Minden bizonnyal ez a gyárnak is eszébe jutott, és feltehetően, hogy a megjelenést valami igazi, mindent feledtető, exkluzív csáberővel fokozzák, félkarú villára szerelték a hátsó kereket.

Az egyetlen villaszár alapjául persze a kardánkihajtás szolgál, ami egyébként a hagyományos küllemű és elhelyezésű, rugós-lengéscsillapító egységre támaszkodik. A rugóút 170 mm. A gyári leírás szerint a fél villa elhagyásával 2 kilogrammot sikerült megszórolni, miközben a csa-



am

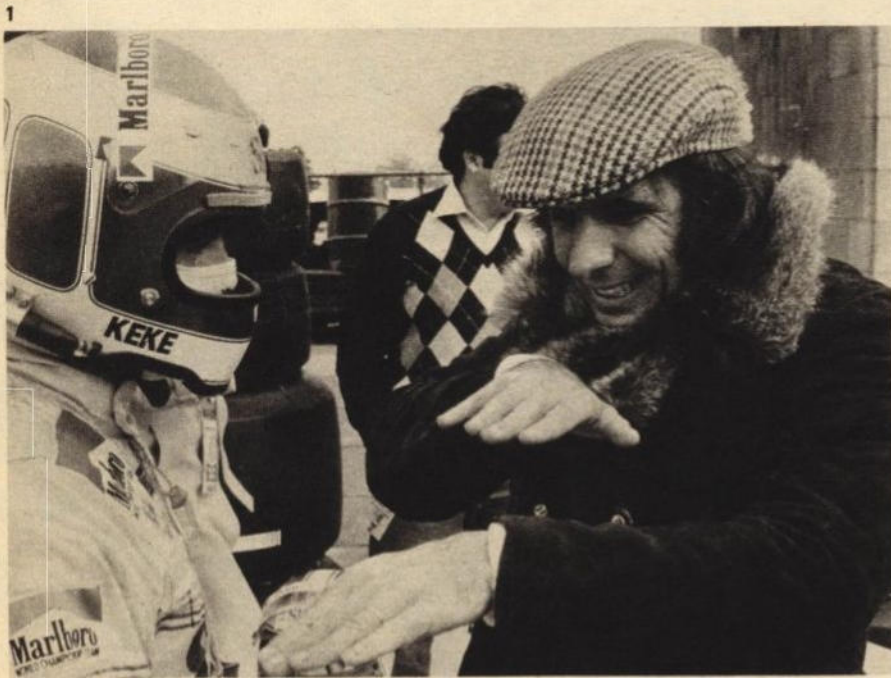
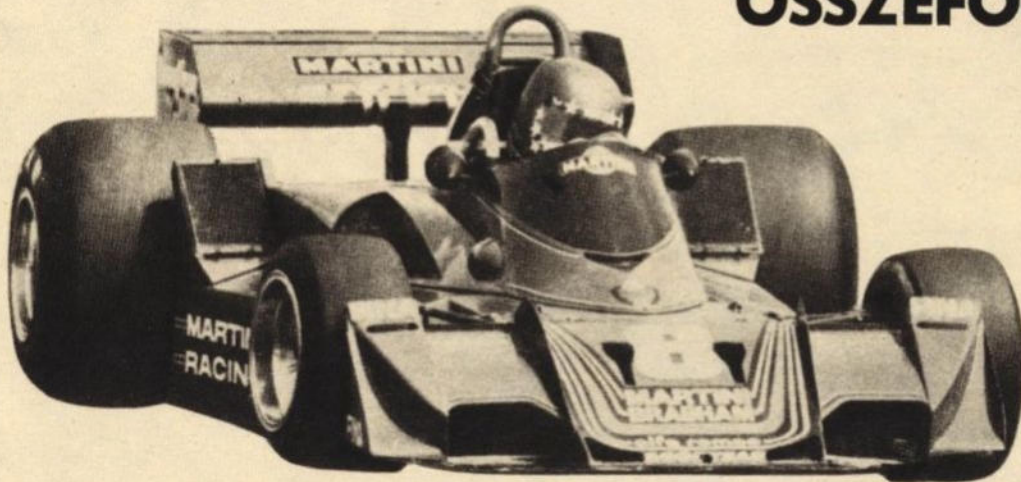


*A folyó sem
akadály
a félkarú óriás
előtt...*



FORMA-1

ÖSSZEFOGLALÓ



Még az 1978-as Lotus aranycsapat Andretti-Peterson felállása se uralta úgy az idényt, mint idén a Szaudi és a Leyland által finanszírozott Frank Williams csapata. Soha még konstruktőr ennyi pontot egy év alatt nem kapott, és soha nem volt még példa arra, hogy egy csapat két tagja egy szezonon belül hétszer szerepeljen az első hat között és így szerezzon VB-pontot. Carlos Reutemann ugyanis nem másodpilóta, hanem igazi sztár, aki, amikor Jonesnak problémája volt, mint

Monacóban, akkor megnyerte a versenyt, és másutt, ahol Jones vezetett, ott védte a második helyről, mint például Amerikában és Kanadában. A 33 éves Alan Jonestól senki nem irigyl a bajnokságot, nem kétséges, hogy megérdemelte. A volt ausztrál bajnok Stan Jones fia, Alan, 1975-ben indult először VB-futamon Spanyolországban és 1977-ben nyert először Ausztriában. Már 1979-ben is remekül futott, és egymás után nyerte az idény közepén a versenyeket, de akkor még

1. ...és akkor ráfordultam, valahogy így – meséli Emerson Fittipaldi istállótársának, Keke Rosbergnek

2. Utoljára. Vajon mire gondol, az akkor még világbajnok, Jody Scheckter utolsó rajtja előtt – amikor tudja, hogy a bajnoki-koronát már elvette tőle Alan Jones. Így megy nyugdíjba egy F-1 világbajnok.

3. Az alacsonyabb (Ecclestone), a F-1 világában nagyobb személyiség, mint a termetre magasabb alkalmazottja, Alan Piquet, a jövő Nagy Igérete

4. Az idény végére az abszolút negyedik helyre érkezett Jacques Laffite és az ő Ligier-je. Megérdemelten ...

5. A VB hatodik helyezettje, a francia René Arnoux, aki az államosított Renault istálló „pótsokéjaként” kezdte az idényt, de a körülmények úgy hozták, hogy ő lett a Renault élmenője.



Jody Scheckter szinte minden versenyt befejező Ferrarija elég pontot szerzett a világbajnoki címhez.

Az év legkellemesebb meglepetése a 28 éves Nelson Piquet volt, aki 10 versenyen kapott pontot. Nagyon imponáló stílusban nyert Kaliforniában és valóban tökéletesen vezetett Hollandiában és Olaszországban is.

Időnként remekül ment a Renault-csapatnak is. Ott az volt a meglepetés, hogy az első számú pilóta állandóan kiesett motorhibával, és a második, Arnoux nyerte a korai versenyeket. Jabouille orrolt is egy kicsit rá; jövőre az új Ligier-csapatnak fog vezetni, őket időközben megvette a presztizsre éhes Peugeot-cég.

Az idén olykor remekül ment a Ligier-csapatnak, nem kétséges, hogy Didier Pironi az egyik leggyorsabb pilóta a világon.

Az év legszomorúbb pillanata Depailler halálos edzésbalesete volt Hockenheimben. Becsületére legyen mondva Giacomellinek és az egész Alfa-csapatnak, hogy nem adták fel a küzdelmet.

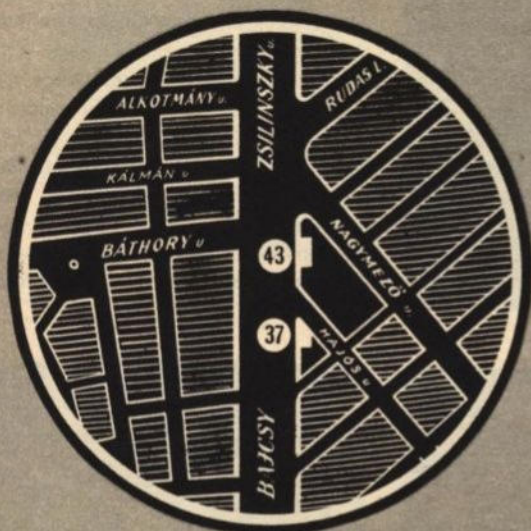


Az év csalódása kétségtelenül Colin Chapman Lotus-csapata volt. Soha még ennyi pénzt két versenyautóba nem ölt egy milliomos, mint a David Thiemé úr Essex nevű olajtársasága. Szinte érthetetlen, hogy Chapman, a világ egyik legelső versenyautó-tervezője ilyen mély holtpontra kerüljön.

Hogy mi lesz jövőre?

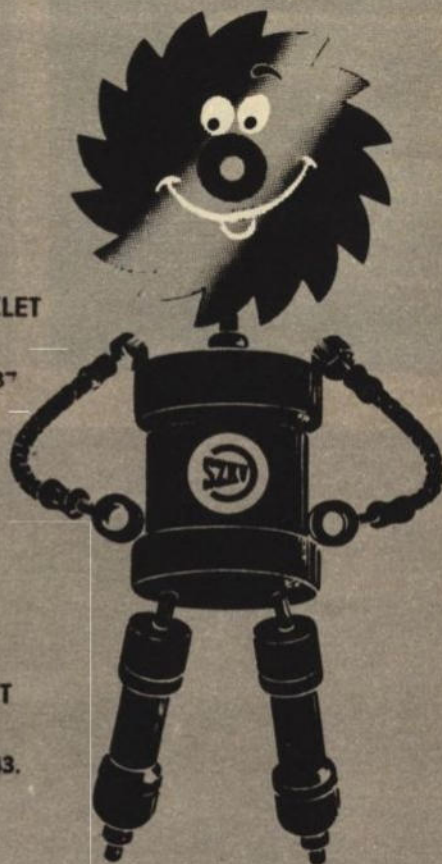
Ez most óriási vita tárgya. Az AM-ben is többször említett Ecclestone-Balestre bokszmeccsről van szó, ez a két úr ugyanis még mindig azon vitatkozik, hogy ki legyen a Forma-1 főnöke. Ecclestone inkább a cirkusz iránt hajlik, Balestre részben a sportot támogatja, részben megalomániában szenved. Amíg nincs meg egyezés, addig senki nem tudja, lesz-e szoknya az 1981-es Forma-1-es kocsikon.

AZ SZKV tisztelt vásárlói figyelmébe ajánlja
 szaküzleteinek, valamint
 szerszámáruházának
 áruválasztékát



SZERSZÁMSZAKUZLET

Budapest VI.,
 Bajcsy-Zsilinszky út 37
 Telefon: 312-329



SZERSZÁMÁRUHÁZ

Budapest X.,
 Kőbányai út 49.
 Telefon: 484-700

KISGÉP-SZAKUZLET

Budapest VI.,
 Bajcsy-Zsilinszky út 43.
 Telefon: 120-060



A szaküzletekben speciális szerszámokkal állunk
 T. Vevőink rendelkezésére.

**SZERSZÁM-
 ÉS KISGÉP-
 ÉRTÉKESÍTŐ
 VÁLLALAT**



A MŰSZAKI FEJLESZTÉS SZOLGÁLATÁBAN!

RUGÓZÁS À LA HONDA

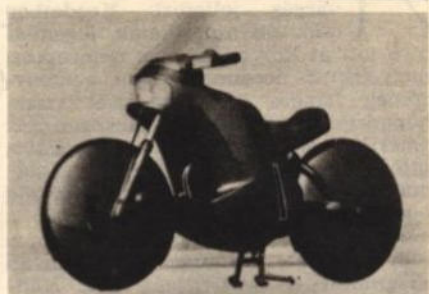


Mint majd' az összes gyárnak, a Hondának is megvan a maga monoshock (egy-rugóstagos) hátsóvilla-rendszere. Az ilyen megoldások előnye, hogy viszonylag kis rugóúttal hosszú lengőkarút állítható elő, és, ami még fontosabb, a rugózás progresszivitása nagymértékben növelhető. (A rugóprogresszivitás azt jelenti, hogy mennél jobban besülyed a hátsó kerék, a rugó annál keményebben

áll ellen.) A képünkön látható Pro-Link rendszer a hagyományos kétrugóstagos megoldás, 28 %-kal növekvő ellenállását 80 %-ra növeli. Mint látható, az egyik végével a lengőkarra szerelt himba másik vége a vázhoz, közepe a rugóhoz csatlakozik. A villa berugózásával a himba folytonosan kinyílik, és a rugóerő nagyobb karon érvényesülve „felkeményíti” a hátsó villát.



Nem téved a kedves Olvasó, ezt a szép Dnyepert, az új nevén Neval 650-et, az USA piaca számára egy szovjet-brit vállalat exportálja



Valahogy így látja a Porsche Design Stúdió a jövő motorkerékpárját, amelyet a Yamaha számára „formaterveztek”

A MI KIS MÚZEUMUNK:

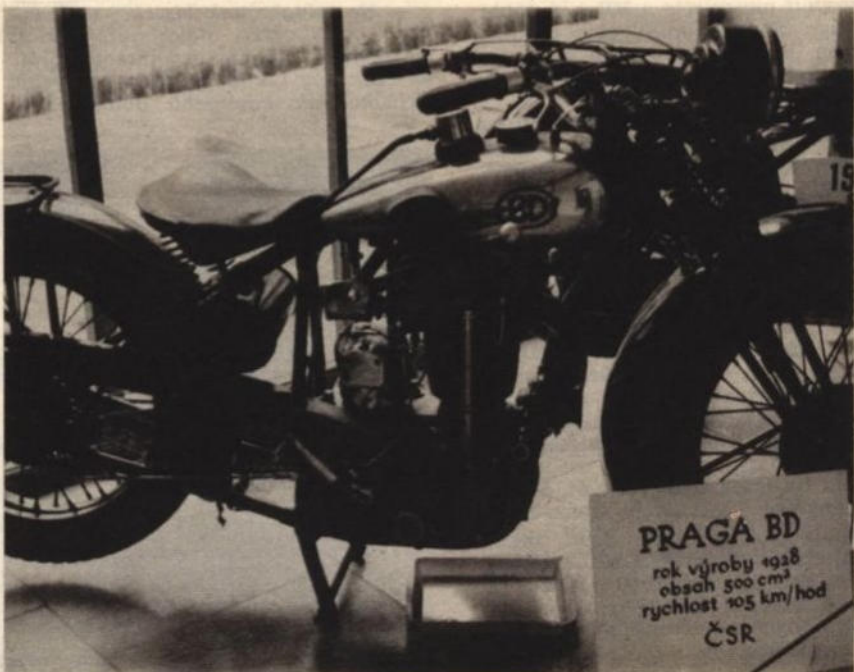
Fél évszázaddal ezelőtt, pontosabban 1929-ben alakult a Ceskomoravska Kolben Danek AS cég Prágában, és indulásnak átvették J. F. Koch, ismert konstruktor korát megelőző, felülvezérelt és felülszelepelte 500-as motorját.

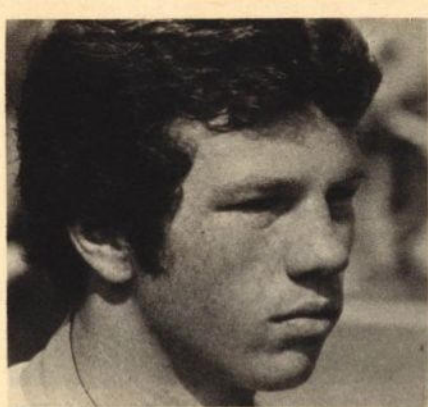
Ennek a sima vonalú, egybeépített motornak tokozott hengerfeje még ma is remek műszaki megoldás lenne. A „BD” modell, amit e képünkön bemutatunk, 22 lóerős volt, és 3. fokozatban túljutott az akkor bűvös száz kilométeres (civil) tempón.

Masszív vázszerkezete, biztonságot ígérő mellsóvillája, és az első (dob)-féke korának legjobbjai közé sorolta ezt a nem éppen olcsó motorkerékpárt, amely Bosch elektromos felszereléssel rendelkezett. A hátsókerékről meghajtott sebességmérő-órája a vázat takaró, 16 literes benzintartályba került (ahol pedig nem volt a legserencsebb helyen).

Később, 1932-ben elkészült a kissé előredöntött hengerű, 350-es Koch-motor, amit sajtolt lemezvázba épített a prágai cég, és a hátsókerék-meghajtást, lánc helyett, kardántengelyre bízta. Az 1935-ös gazdasági válság elsodor-ta ezt a hosszúnevű vállalkozást is.

— ergyé —





Trónörökös?

A motorsportok majd' minden harcterét az amerikai beszivárgás jellemzi. Kezdetben csak az amerikaiak legendás híre jött át Európába, és a nemzetközi nagycirkusz óceánon inneni versenyzőinek hangos melldőngetését visszahangozták a tájékoztatás eszközei. „Az amerikai versenyzők híre nagyobb, mint a tudásuk, és egyébként is a számukra ismeretlen VB-pályákon aligha boldogulhatnak” — nyilatkozták a motorsportok királynőjének európai reprezentánsai. Míg nem szép lassan megindult a beszivárgás. Pat Hennen, Steve Baker átruccanásával az amerikai fenyegetésről terjengő legendák egyre hihetőbbé váltak, és amikor híre kelt, hogy Kenny Roberts, az igazi profi, a legnagyobb amerikai csillag a Yamaha gyár támogatásával a legértékesebb aranyérmét: az 500-as VB-ét iparkodik a tengeren túra vinni, szinte senki sem hitte, hogy ez már a felbukkanás évében sikerülni fog. Emlékezzünk csak, a „tengerészgyalogos” átjvetelét megelőző két évben Sheene már majdnem fél év alatt megnyerte a VB-t. A többi már úgy történt, mint egy tündérmesében. Roberts háromszor egy sorban a félliteresek uralkodójává koronáztatta magát.

Az igazi siker a VB-siker, és ezt az Egyesült Államokban is jól tudják. Roberts eredményein felbuzdulva, egész kis amerikai inváziós csoport alakult. Freddie Spencer az új szupersztár csupán a hagyományos angol húsvéti találkozóra rándult át, és miután jött, látott és győzött, beigérette a visszatérést.

Randy Mamola viszont már huzamosabb ideje koptatja a VB-pályák betonját, és az átdobott Kenny mellett idén annyira felzárkózott, hogy az utolsó futamon testvérháborúban döntötték el a VB-elsőség kérdését. Az angol Heron Suzuki gyári csapatban Mamola Sheene helyét vette át, és ideai eredményével ő lett az év szenzációja.

Mamola 15 éves korától profi, akkor nyerte első versenyét Kaliforniában. Igaz, az első díj csupán 20 dollárt ért, a „nagy vagyon” hatására mégis úgy döntött, hogy a versenyzésből keresi meg kenyerét.

— Akkor már jó ideje versenyztem — nyilatkozta —, de nem hittem, hogy pénzt is kaphatok azért, amit valójában élvezek.

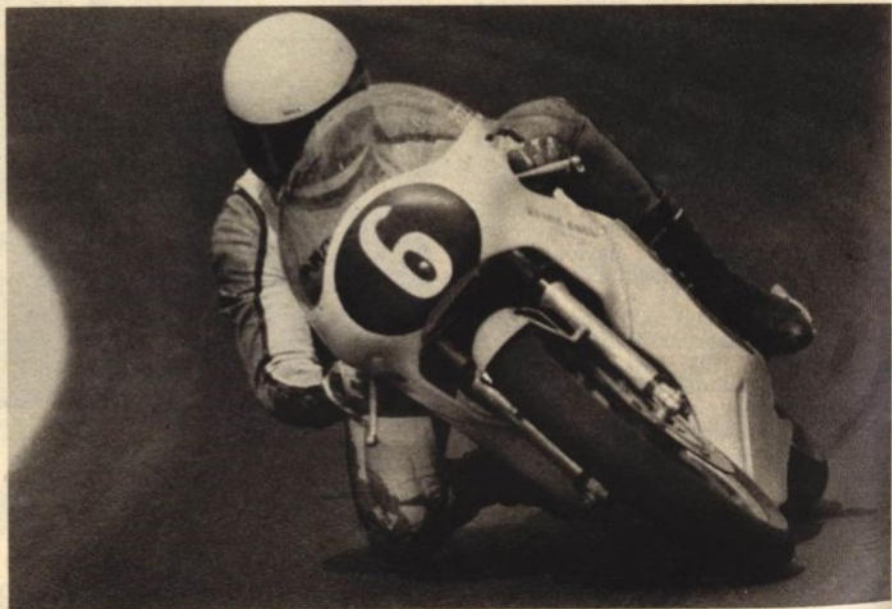
11 éves korától motorozik, kezdetben rossz tanulmányai miatt kölcsönmotorokon állt rajthoz. Miután azonban jobb jegyekkel telt meg a bizonyítvány, a papa megvette a beigért bringát. Minimotorversenyeken indult, de valahogy nem fejlődött. Papája a munka után kivitte a környék salakpályájára és napi kétórás kötelező edzéseket tartva gyémántocskát csiszolt a fiából. A erőfeszítés kifizetődött. Randy 500 trófeát és 400 első helyet gyűjtött össze a miniversenyeken 12 és 14 éves kora között. 14 éves volt, amikor felfigyelt rá későbbi menedzsere, Jim Doyle, aki látogatóba elvitte a kaliforniai Yamaha-kereskedőhöz. A páros, 125-ös és 250-es salakgépekkel és egy 125-ös gyorsasági motorral tért vissza. Az utóbbihoz még fiatal volt, de miután a salakon sikeres évet zárt, 15 évesen már megengedték neki, hogy a gyorsasági gépet vegye a lába közé. Az első versenyét Kaliforniában meg is nyerte. Aztán sikert sikerre halmozott, míg végül a múlt évben, a Heron Suzuki gyári csapat szerződését töltötte el.

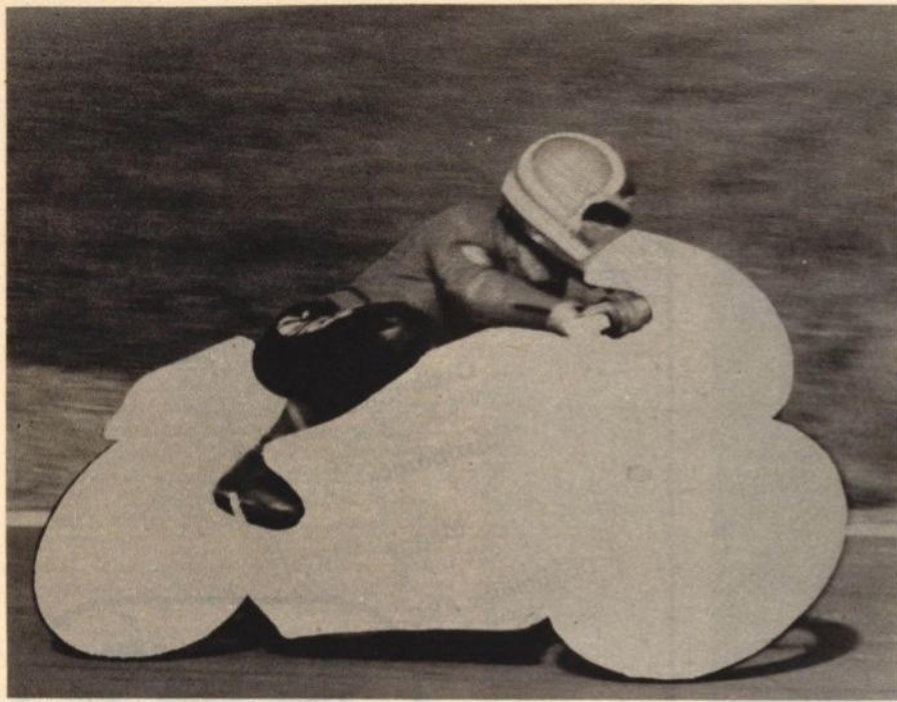
— Ha világbajnok leszek, csak éppen egy kevéske ideig szeretnék az maradni — mondta egy interjú során. — Csak egy kis időre, mert a régebbi bajnokoknak könnyebb dolguk volt.

Ma, a gyári és megvásárolható motorok között kevesebb a különbség, élesebb a verseny. Aztán itt van a trónkövetelő szélvészgyors fiatalok egész sora, hogy csak Freddie Spencert említsen. A versenyzés nyilvánvalóan veszélyes, de 21 éves koromban éppúgy autóbaleset áldozata is lehetek vagy akár a zebrán is eltaposhatnak. Valójában még mindig élvezem a versenyzést, csak az otthon hiányzik meg a vizisízés, görkorcsolyázás és a gördeszkázás. Az idény alatt itt Európában kocogok, és csukló-, illetve foggyakorlatokat végzek, mert kell a kondíció, és érzésem szerint a GP-versenyzők leggyengébb pontja a csukló.

Saját bevallása szerint mindent szüleinek köszönhet. Hálája sem marad el. Szüleit az Angol Nagydíjra átréptette Angliába, hogy ott ünnepeljék 30. házassági évfordulójukat. Meggyőző, tehetséges motorozásával második GP-győzelmét aratta, és másodsor győzte le Kenny Robertst. Ezzel az utolsó futamra, az NSZK GP-re, még a cím elnyerésére is lehetősége nyílt. Motorjának hibája és Roberts tudása, most még megakadályozta a trónkövetelőt...

— espé —





A MORBID(-) ELLI ÜGY

morbidelli

A magyar gyorsasági motorsport utánpótláshiánnyal küszködik. Na, nem a tehé- ségekben szűkülök, sokkal inkább az anyagi elosztásban megvalósuló technikai feltételek kez- denek aránytalaná válni. Még ennél is szomorúbb, hogy aki a többiekhez viszonyított határtalan támogatást kapja, az is panaszkodik, miközben a feljövő friss generáció hiába mutatta meg életképességét, győzni tudását, technikai színvonala stagnál, és úgy tetszik, helyzete az elkövetkezendő időkben nem is fog javulni.

Az egész témánk alapötletét a Ma- gyar Ifjúság 39. számában megjelent Drapál-interjú adta. Ebben az írás- ban legjobb versenyzőnk, aki a vilá- gon egyedülállóan egy Ikarus autó- busz egyedüli hasznélvezőjeként utaztatja egyversenyzős csapatát, ugyancsak az állam által rendelkezé- sére bocsátott motorokkal felfegyver- kezte, a következő nyilatkozatot ad- ta: „Ott tartunk, hogy az idén nem kaptam semmit. A szokásos új motort sem. Sőt! Külföldre sem akartak ki- engedni.”

Védjük sportunk becsületét, álljunk Drapál pártjára. Való igaz, hogy so- sem kapott akkora támogatást, mint egy külföldi gyári menő. Nem is kap- hatott, hiszen ehhez valamelyik gyár- nak kellett volna szerződést ajánla- nia, és ilyen ajánlatról az utóbbi években VB-eredmények híján nem hallhattunk. A gyorsasági motorsport általános helyzetét ismerve viszont nyugodt szívvel kijelenthetjük, hogy legalább olyan helyzetben van, mint egy jómódú privát menő.

Csakhogy, vannak, akik sohasem elégedettek. Drapál János sem az a nyilatkozatából ítélve. „Ott tartunk, hogy az idén nem kaptam semmit. A szokásos új motort sem” — nyilatkoz-

ta. A valóság ezzel szemben egészen mást mutat.

1979. december 12-én, Magyaror- szágra érkezett egy Morbidelli ver- senymotorkerékpár. Ára: 324 033,50 Ft, azaz háromszázhuszonnégyezer-har- minchárom forint és ötven fillér. Az elfelejtett kis csecsebecse ára vám- mal együtt 495 596,50 Ft, tehát ennyi- be került annak, aki hozzájuttatta. Hogy konkrétan a versenyző mikor vette át a motort azt pontosan nem néztük meg. Lehet, hogy tavaly, és akkor a kijelentés végül is helytálló. Az azonban biztos, hogy idén állt ve- le először rajthoz, nem kis sikerrel, már csak ezért sem volt illendő meg- feledkeznie róla. Ezúton hívjuk fel az alig-alig támogatott versenyzőnk fi- gyelmét, hogy a jövőben sorra kerülő interjúk során ne feledkezzen meg a második Morbidelliről, ami idén, szept- ember 25-én jött az országba. Ára: 277 199 Ft, a vámmal együtt 415 799. Ha jól számolunk, a kettő együtt majd egymillió forint, dollárban, természet-esen vám nélkül, 18 630,46. Ezenki- vül, ez év elején ismét megkapta a tavaly újonnan érkezett 250-es Yama- há, a régebbi 350-es Yamahát, a 900-as Kawasaki edzőmotort, és az ugyan- csak edzésre szánt 250-es katonai MZ-t.

A gyorsasági sport egyik országos híru szakembere szerint Árpád feje- delem óta magyar motorkerékpár-ver- senyzőnek még nem volt olyan jó dol- ga, mint Drapálnak.

Persze, a többi gyorsasági versen- yzőnek közel nem megy ilyen jól. A technikai ellátottság egyensúlyzavarát a Magyar Autó- és Motorsport Szö- vetségben is felismerték. Maga a fő- titkár, Nádor István próbálta helyre- billenteni. Csakhogy anyagiak híján a sport főhatósága sem tudott közvetle- nül beavatkozni. Kerülő úton próbál-

koztak a darázs-fészekbe nyúlni. Még idén, az év elején két Morbidelliről kértek és kaptak igen kedvező ár- ajánlatot. Azért két motorról, mert a főtitkár azt remélte, hogy az egyiket a tavalyi évad Béke és Barátság Ku- pa győztese, Juhász Károly fogja megkapni. A MAMSZ a szükséges de- vizát is megszerezte a motorokra, hogy nagyobb fogat csináljon a vásárlás- hoz. Nádor István 1980. június 2-án levélben értesítette a BHSE-t a lehe- tőségekről, de a levelet még válaszra sem méltatták. Sőt a főhatóság a má- sodik motorról folyó tárgyalásokról, illetve a motorkerékpár Magyarorszá- ra való érkezéséről nem is tudott.

„Sőt! Külföldre sem akartak ki- engedni” — folytatódik az önsajnáltat-ás. A MAMSZ és a BHSE felelősei szerint Drapál Jánost mindenhova ei- engedték, ahova időben meghívást ka- pott. Ezzel szemben minden igyekezet ellenére, egyszerűen nem fogadták például a francia, a spanyol, az olasz, a holland VB-futamon.

A magyar gyorsasági sport ezzel együtt, elsősorban Drapál Jánosnak köszönhetően a BEK-sorozaton első- rő győzelmet aratott. Az ésszerű mér- legelésnél azonban szem előtt kell tar- tanunk, hogy a sikereket nem egye- dül érte el. Mivel a MAMSZ célkitű- zése szerint gyorsaságizóink elsődle- ges feladata a Béke és Barátság Ku- pa elnyerése, célszerű lenne a szá- munkra sebezhetőbb kategóriában — a 125-ösben — több, jobb motorral rajthoz állni.

A beérkezett második Morbidelli is ezt a lehetőséget kínálja...

(surányi)

AUTÓ- ÜLÉSHUZAT, AUTÓPONYVA KÉSZÍTÉS

Bp.I., Szilágyi D. tér 4.
t: 388-204



Általános Ruházati Szövetkezet

Öszibarack
NEKTAR
Kajsziarack
NEKTAR
Meggy
NEKTAR
Gyümölcs ABC
NEKTAR

SIO

Folyékony gyümölcs

AUTÓKÖLCSÖNZÉS RENT A CAR

IR FÖTaxi

1073 Budapest VII., Kertész u. 24-28.

Telefon: 221-471 Telex: 22-6222

Budapest, ferihegyi repülőtér

COOPTOURIST kirendelt/ég:

Debrecen, Holló J. u. 4

Telefon: 11-922 Telex: 72283



KERAVILL X KERAVILL X

AUTÓSBOLTOK

Trabant-bolt
Bp. XI., Bartók Béla út 41.
666-727
Bp. XXI., Rákóczi út 91.
147-461

Wartburg-bolt
Bp. V., Dimitrov tér 5.
182-106
182-143

Polski-Flat-bolt
Bp. XIII., Tahi u. 74.
408-544

Skoda-bolt
Bp. XI., Schönherz Z. u. 31.
451-618

Zsiguli-bolt
Bp. XX., Malsinki út 1.
Csepeli útjórónál

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

A BBK legjobbjai

A gyorsasági Béke és Barátság Kupa 1980. évi díjait a Magyar Autó- és Motorsport Szövetség adta át. Ezeket a frohburgi verseny díjkiosztóján vették kézhez. Amikor fiaink egymás után kivonultak a „szőnyeg szélére”, szinte sajnáltuk ellenfeleinket. Ők kezdeményezték a BBK-t, ők rendezik a versenyeket, és mi nyertünk meg minden megnyerhető első díjat.

Ez a kiemelkedő siker azonban nem volt a véletlen műve. Versenyzőink előtt már az idény kezdetén feladatult tűzték ki a helytállást a BBK-n. E sorozat előtt válogatott csapatunk több nemzetközi versenyen vett részt, és két egyesület is a BBK-ra való felkészülés szolgálatába állította kitűzött céljait.

A versenyzők és a szerelők mindent megtettek a siker érdekében. Fiaink technikailag és taktikailag magas felülmúlták ellenfeleiket és gyakran lényegesen gyorsabb gépek ellen is eredményes versenyt vívtak.

Külön öröm, és megnyugtató érzés volt, hogy *Drapál János* olyan alaposan készült fel a BBK-versenyekre, mintha azok VB-futamok lettek volna. A mezőny kiemelkedően legjobb gépein könnyedén és fölényesen nyerte a 125-ös és a 250-es géposztály mindhárom versenyét, és maximális pontszámmal végzett az első helyen. Tudását és lehetőségeit figyelembe véve, számára a szocialista országokban rendezett versenyeknél magasabb színvonalú erőpróbák volnának szükségesek a VB-futamra való felkészüléshez.

Juhász Károly a 250-es fő géposztályban minden versenyen második lett. Gondosan előkészített öreg Yamaháját kímélve, rendszerint az utolsó körökben biztosította be magának a dobogót. A tízéves 125-ös MZ



A sikercsapat: *Vlaszaty, Juhász, Juhos és Drapál.* (Hársfai és Rendek, akik ugyancsak hozzájárultak a győzelemhez, hiányzanak a felvételtől)

(Kele János felvétele)

erejéből csak egy verseny befejezésére teltett. *Juhász*, a jelenleginél jobb gépekkel nagyobb feladatok megoldására is alkalmas lenne.

Hársfai Lajos rendkívül sokat fejlődött. Yamaháján három szép helyezéssel biztos harmadik lett, és az agg 125-ös MZ-vel is sikerült ugyanazt az eredményt elérnie.

Vlaszaty János egy harmadik hellyel járult hozzá a csapatgyőzelemhez. *Juhos Árpád* és *Rendek Róbert* a felkészülés során az NDK Nagydíján remekelt, míg *Szabó János* megbízható tartaléknak bizonyult.

A biztos csapatgyőzelem azonban a szerencsének is köszönhető. A lengyel és a csehszlovák futamra esőben, illetve csúszós, vizes pályán került sor. Ezekben versenyzőink még az

öreg 125-ös, egyhengeres motorjaikkal is felvették a versenyt az MBA-kon induló csehszlovák menőkkel. Jobb időjárás esetén sokkal nehezebb lett volna a 125-ös csapatverseny megnyerése.

A jövő évre a feladat adott. Szeretnénk ugyanezt az eredményt megismételni. Ámbár, ez nem lesz könnyű feladat, de ha sikerül egy-két új géppel, és nagyobb mennyiségű alkatrészrel a motorparkot felfrissíteni, teljesíthető a kitűzött cél.

Végezetül szeretnék ezúton is köszönetet mondani a versenyzőknek, a szerelőknek és mindazoknak, akik e jelentős siker érdekében szorgoskodtak.

Csizmadia Imre
az MAHSZ gyors. biz. vez.

HIDEG IDÉNYVÉGE A „MINISEK”-NÉL

A ZMMK a már tavasszal bevált Váci úti parkolóban, a Dunaújvárosi Építők motorosai pedig a Vasmű előtti karpályán rendezték az 50-es MAMSZ Kupa utolsó két futamát.

A váratlanul beköszöntött hideg kellemetlen ellenfélnek bizonyult, ez meg is látszott az indulók és nézők számán. Mindkét versenyen 16 licencces és 17 „B” osztályú induló volt, és ez bizony kevés, az évekkal ezelőttihez képest! Az említett körül-

mények ellenére szép és igen izgalmas küzdelmeket hozott mindkét verseny. A két fordulón látottakból talán a fiatal Sárkány István (BHSE) egyre tudatosabb, higgadtabb, nagyon szép motorozását illik kiemelni.

S. I.

EREDMÉNYEK. IV. ford.: „A” 1. Sárkány István BHSE — 2. Pócsi M., BHSE — 3. Sümegi L., ZMMK (mind Simson) — „B” 1. Iglár Zsolt, BHSE — 2. Kugler V., D. Ép. — 3. Csizmadia T., BHSE (mind

Simson) — V. ford.: „A” 1. Sárkány István, — 2. Tóth J., — 3. Molnár A., mind BHSE (mind Simson) — „B” 1. Kugler Viktor, D. Ép. — 2. Hutter I., BHSE — 3. Pánits L., BHSE (mind Simson).

MAMSZ KUPA VÉGEREDMÉNY:

„A” 1. Pócsi Miklós, BHSE, 52 pont — 2. Sárkány I., BHSE, 51 — 3. Neuser L., B. Spart. 36 — 4. Tóth J., BHSE, 25 — 5. Sümegi L., ZMMK, 24 — 6. Harmath A., ZMMK, 24 — „B” 1. Kugler Viktor, D. Ép. 65 — 2. Csizmadia T., BHSE, 41 — 3. Pálfi A., E. K., 28 — 4. Pánits L., BHSE, 25 — 5. Kőrei F., R. Spart. 25 — 6. Hutter I., BHSE, 23 pont

Mi történt Máltán?



Tóth István,
a MAMSZ elnöke



A Máltában hetvenhatodszor sorra került FIM-kongresszuson Tóth István, a MAMSZ elnöke és Nádás János, a MAMSZ elnökségének tagja (egyben a FIM salakszakbizottság tagja) képviselte hazánkat.

— Hány szekcióban dolgozott a kongresszus?

— Hétben, a plenáris ülések mellett.

— Jelentettünk be igényt VB- vagy EB-versenyre?

— Igen, az idei rendezvényeink mintájára kértünk és kaptunk jogot két salak VB- és egy EB-futamra, sőt már időpontokat is rögzítettek: május 10-én rendezik Miskolcon az egyéni VB-zóna elődöntőjét, május 17-én Debrecenben a csapatvilágbajnokság elődöntőjét és május 31-én Szegeden a Junior EB elődöntőjét.

— Eszerint a május nemcsak a tavasz hónapja, hanem a salaksporté is. Olyan hírek is keringtek a kongresszus előtt, hogy a Tourist-Trophy-t, amely VB-státusszal rendelkezik, meg akarják szüntetni, mert a pálya életveszélyes és ezért a nagy motorgyárak nem akarják versenyzőiket indítani.

— Általában napirendként szerepelt a plenáris ülésen a technikai bizottság jelentése, aminek alapján elrendelték a versenypályák felülvizsgálatát.

— A kongresszussal kapcsolatban mit tudna még elmondani az Autó-Motor olvasóinak?

— A magyar salaksport fejlődését és elismerését jelenti a kapott VB- és EB-rendezési jog. Figyelemre méltó tény, hogy a VB-futamokon összesen 96 versenyző indulhat, és ebből a mennyiségből mi magyarok 8 rajthelyet kaptunk. Ez bizony már tekintélyt, rangot, megbecsülést jelent. A túramotorosaink iránti érdeklődés is

figyelemre méltó. Ezenkívül közvetlen kapcsolatokat alakítottunk ki a különböző országok sportvezető személyiségeivel. Hadd tegyem hozzá, hogy ezek a kapcsolatok a legszívélyesebbek, és a sportbarátságok alapulnak. Úgy is mondhatom, tekintélyt vívtunk ki a salakpályás sport nemzetközi szintjén. Persze, vágyálmokat kergetnénk, ha mindezt a gyorsasági motorsportban akarnánk megvalósítani. A magyar túramotorozásnak is tekintélye van a nemzetközi szövetség előtt, éppen a közelmúltban vendégszékelt Magyarországon a FIM túrabizottságának francia vezetője, monsieur Lechner. Nagyon kellemes benyomásokat szerzett, és talán ez magyarázza, hogy érdeklődés tapasztalható a jövő évre meghirdetett Pannónia-túraversenyről, ami a nemzetközi naptárban is szerepel. Ugyancsak ennek tudható be, hogy Magyarországot megkapta a FIM-rallye rendezési jogát. Talán érdekes lehet az, hogy a nemzetközi szövetségnek is vannak anyagi gondjai. A FIM-kongresszuson tárgyalási témát képeztek az anyagi problémák. Többek között a nemzetközi szövetség székhelyével kapcsolatos fenntartási költségek.

— Ehhez mi is hozzájárulunk?

— Igen.

— Mennyi ez az összeg?

— Az nem jelentős, sokkal inkább a nemzetközi naptárban bejegyzett versenyek illétéke.

— Alapdíj nincs?

— Van, de ez nem komoly összeg. Gondban van a FIM a genfi székházát illetően, mert az ottani viszonyok között nem lehet azt sokáig bérelni, tehát tulajdonjogot kell szerezni. Nekem érdekesnek tűnt, hogy egy ilyen nagy nemzetközi szövetség anyagi problémáit is itt tárgyalták. Felmerült egy olyan javaslat, hogy a FIM fenntartási költségei befizetésének arányában jussanak szavazati joghoz a

tagországok. Mondanom sem kell, ez a javaslat igen élénk vitát váltott ki, amellyel szemben írásban tett észrevételt a csehszlovák, valamint a szovjet szövetség, és a vitánál éppen a latin-amerikai országok képviselői harcoltak élénken azért, hogy minden küldöttnek egy szavazati joga legyen. Végül is több fokozatos szavazásra került sor és a latin-amerikai országok javaslatát elsöprő többséggel meg is szavazták. Nagy volt az élénkség a Cross- és a Trial-bizottságokban, a versenyzők biztosításával kapcsolatban. A sportolók védelmében szükség van a biztosítások egységesítésére. Ez ügyben több küldött kérte, hogy néhány biztosítási világcégtől kérjenek ajánlatot és azoknak alapján döntsenek.

— Tudomásunk szerint eddig is biztosítva voltak a versenyzők.

— Igen, de ahányan voltak, annyifajta volt a gyakorlat, és ez problémát okozott. A javaslat lényege, hogy a FIM versenyzői licence legyen egyben a biztosítási kötvény is.

— Ez nekünk nem kedvező.

— Úgy van, ez azt jelentené, hogy anyagilag túl lennénk terhelve, ami visszatartaná fiataljaink nemzetközi szerepeltetését.

— Minden küldött elfogadta ezt a javaslatot?

— Mivel a kérdés ennyire sokoldalú, a javaslatot a plenáris ülés elé ajánlották.

— Mikor és hol lesz a következő kongresszus?

— A tavaszi Genfben, ahol majd részletkérdésekkel foglalkoznak, ezen érdekelve vagyunk bíróküldést, illetve bírófogadást illetően, pálya- és szabálymódosítások, technikai kérdésekben, tehát részletkérdések ügyében. Az őszi kongresszusra pedig Tokióban kerül majd sor.

RÓZSA GYÖRGY

Gátszakadás az F-1-ben

Robbant a bomba, a konstruktőrök szövetsége, a FOCA bejelentette, hogy a most alakult WFMS (World Federation of Motor Sport), amely 10 millió dollárral rendelkezik, 1981-ben is meg akarja rendezni a Forma-1 VB-t, és az új világbajnok egymillió dollárt kapna. A Ferrarit, az Alfát, a Renault-t és az Osellát kivéve valamennyi istálló vállalta az új VB-futamokon való indulást. A VB-pontrendszert meghagyták (9-6-4-3-2-1).

A műszaki változások a következők: a kocsi alapterülete legfeljebb 4 m² lehet (eddig 6,5 m² volt), a sebesség csökkentésére szabályozták a benzin-

gyasztást, 50 cm³/mp, a 4 gumiabroncs űrtartalma 400 liter (eddig mintegy 476 liter volt), a futófelület legfeljebb 15 hüvelyk lehet és 1983-tól a mintás gumi lenne kötelező, a „kötevényt” viszont törölték.

Az istállókat eltartó tőkés csoportok, vállalatok még nem nyilatkoztak arról, vajon folyósítják-e továbbra is a támogatásukat istállóiknak. A VB-futamokat rendezők közül csupán Monte-Carlo, Dijon és Zandvoort nem nyilatkoztak még (nov. 20-ig).

Vajon elsodorja-e ez a bomba Jean-Marie Balestre urat a FISA trónusáról?



Ez volt az utolsó beszélgetés? A csücszerv, a FIA képviselője, a „keményfejű” Jean-Marie Balestre, és az ellentábor, illetve a FOCA parancsnoka, Bernie Ecclestone (a legalacsonyabb), az NSZK képviselőjében Huschke von Hanstein, valamint Colin Chapman, mint FOCA-fergyverhordozó

Megvételre keresek régi Moto Guzzi motorkerékpárt (Condor, Albatros, Dondolino, Gambalunghino) 250-500-ast és Norton Manx 350-500-ast. Kérem a címet és az árat R. Petrigiani névre elküldeni a szerkesztőségbe.

Hat óra nyeregben



Nem sokkal a hatodik óra előtt, a 3. helyezett Gál Nándort előzni készül Czapkó József

Kis ország — kis 24 óras. Örvendés, hogy végre valakik — jelen esetben a Ruzsöv-Spartacus motoros szakosztálya — megunták az egyre reménytelenebbé váló várakozást arra az úgy látszik, soha fel nem épülő versenypályára, maguk láttak pályakereséshez. És amit találtak Csepelen — igaz, ideiglenes megoldású —, nem a legszerencsésebb, de arra mégis jó volt, hogy bebizonyítsák, van kiút a zsákutcából... Még akkor is, ha „csak” 6 órás verseny lehet rendezni szériagépek számára, ezen a két egyenessel és két visszafordítóval rendelkező pályán. Ezen az októberi vasárnapon simán zajlott a gépátvételei, majd a mostoha időjárás ellenére összegyűlt sok érdeklődő jelenlétében, 10 órákor „Le Mans” rajttal útnak indították a 13 páros első tagját.

A jól sikerült indítás után, amint az várható volt, a hegyi széria kategóriabajnoka Tóth István állt az élre gyors MZ-jével. Utána Neuser (P20), Nagy, Czapkó (MZ), Gál (P20) és a többiek következtek. Az első óra után eleredt az eső, és talán ennek tulajdonítható, hogy egyre sűrűsödtek a kiállítások a különböző műszaki hibák miatt. A „kiállási rekordot” kétségtelenül a Zalkás Szabó/Sümegei (MZ) és a Honvédos Hagymási/Tóth (P20) páros állította fel. A Zalkások reményei egyre csökkentek, mert a Nagy/Harmathi kettős MZ-je végleg elnémult, míg a Sirály/Horváth (P20) duó is többet töltött a depóban, mint a pályán.

A harmadik óra után a sportbírák által kitűzött eredménylistán mindenki láthatta a verseny jelenlegi állását. Ekkor a harmadik sebességi fokozatot

nélkülöző Honvédos Czapkó/Győri páros MZ-je állt az élen egy kör előnyvel. Őket követte azonos körszámmal a Tóth/Agoston (MZ), Gál/Rizmayer (P20), Pócsi/Benyó (MZ), Neuser/Gratzag és Perlusz/Sinkó kettős.

Ahogy közeledett a verseny vége, úgy kezdett tűzbe jönni, a szakadó eső ellenére is kitartó közönség. Az 5. órában sorra álltak ki az esélyesek: Neuserék váltóhibával, Czapkóék látartótorés miatt, Pócsiakat fékprobléma vetette ki, Perluszék a láncjal bajlódtak, de nem kímélte a technika ördöge Tóthékat sem. Eközben a Gál/Rizmayer P20-asa meglepően jól bírta a „kiképzést” és simán róttá a köröket. Az utolsó fél óra parázs izgalmat hozott a versenyzők és nézők közt egyaránt. Az esélyesek problémáit gyorsan orvosolták a depóban, még Neuser P20-asának váltóját is összehozták 12 perc alatt, így tehát ők is bekapcsolódhattak az elkeseredett küzdelembe, amely az utolsó percekig tartott. Pontosan 16 órákor 8 párost intettek le a kockás zászlóval.

A feszültség, a fáradtság elröppen, kérdések-feleletek cikázva váltják egymást. Vélvagy jogos sérelmek is szóba kerülnek. Egyszóval igazi versenyhangulat. A versenyzők legtöbbször, ha újra lehetne rajtolni, azonnal megint nekivágna az élménygazdag 360 percnak.

Szép volt, fiúk...!

Cs. R.

EREDMÉNYEK: 1. Tóth/Agoston, Ruzsöv-Spartacus (MZ) 518 kör — 2. Czapkó/Győri, BHSE (MZ) 515 — 3. Gál/Rizmayer, BHSE (P-20) 503 — 4. Pócsi/Benyó, BHSE (MZ) 497 — 5. Neuser/Gratzag, Ruzsöv-Spart. (P-20) 480 — 6. Marmoly/Kiss, Siroki Vasas (P-20) 450 — 7. Perlusz/Sinkó, Ruzsöv-Spart. (MZ) 433 — 8. Szabó/Sümegei, ZMMK (MZ) 376 kör.

Keresztrejtvény

VÍZSZINTES: 1. Hazánkban is népszerű szovjet autómárka. 5. NSZK-ban készülő kocsi. 8. Földrésztünk. 14. Az egészség ezt is jelenti. Folyt. a vízsz. 69. számú sorban. 17. Rangjelző szócska. 18. Mátyás király alkancellárja, neki ajánlotta Hess András a Budai Krónikát. 19. Romantikus író, híres könyve „A köszívű ember fia!”. 20. Skálahangok. 21. Idegen női név. 23. Rag, -nál párja. 24. Kortárs filmrendező (Károly). 25. Allóvíz. 26. Luxemburgi és magyar autójel. 28. Útészre szikrát adó kemény kvarc. 30. Alig egyne-műl. 31. Ami a földet szántja. 34. Csinos, tiszta. 36. Régi hossz mérték (kb. 1,9 m). 37. Pengető hangszerek. 39. Hangulatos vendég-látó hely. 41. Életünk fontos alapigazsága, amit ugyan mindenki tud, de nem árt az emlékezetbe idézni. 44. Apró rezgésekkel rázkódik. 45. Kásásan szemcsés alma jelzője. 46. Radon. 47. A nőszírom latin rendszer-tani neve. 49. Legendás emlékü hun fejedelem. 52. Nemzetközi röv. 54. Ritkás, nem feszes. 56. ... ipso; magától értetődően. 57. Képző, -va párja. 58. Az USA harmadik leg-régibb egyeteme. 60. Nagyon idős. 62. Fe-hér, jól nyújtható fém. 65. Sőr kevert betű. 66. Trója másik neve. 68. Kilitásba helye-zett. 69. A vízsz. 14. folytatása. 72. Vagyonos. 73. Építmény a közlekedés számára. 74. A földkéreg felső, túlnyomóan szilícium és alu-mínium ásványokat tartalmazó része.

FÜGGŐLEGES: 1. Ilyen területen személy-gépkocsival legfeljebb 60 km/óra sebességel szabad közlekedni. 2. Szoruló. 3. Okta-lan, megdölgötlan. 4. A termés betakarí-tói. 5. Egtáj röv. 6. Kurjantás mulatás köz-ben. 7. Erdélyi község, közelében esett el az 1849. július 2-án lezajlott útközetben Gábor Áron. 8. Hiteles mérték. 9. ... lapu; nagy-levelű növény. 10. Rag, -ra párja. 11. Női név. 12. Műtnak az úttest és az útarok kö-zötti keskeny része. 13. Formázók. 15. Tanít-ás része! 16. Mezőgazdasági eszközök. 22. ... Presley; a közelműltban elhunyt rock-sztár. 24. Alma ...; az iskola, főleg az egy-tem régi, diákos elnevezése. 27. Két NDK-beli város, Quedlinburg és Wernigerode jel-zője lehet. 29. Ilyen varjú is van. 31. Alap-vető. 32. Bánatos hangú lírai költemény. 33. Növényevő rovar ugrólábakkal. Tömegesen nagy károkat okoz. 35. Egy „Alacsony” és egy „Magas” hegység északi szomszédunk-nál. 36. A Nemzeti Színház tagja (Lajos). 38. Folyamodott érte. 40. Visszanéz! 41. Termés-állapotban előforduló kincs. 42. A galamb rokona. 43. Akadályoz. 48. Kislányok hajdí-sze. 50. Ide-oda mozgás a levegőben. 51. Sze-lep németül. 53. Szlovákiai egyetemi város. 55. Borókápalinka névelővel. 57. A legismer-tebb tengerparti fűrdőhely Bulgáriában. 59. A szétlő szállított porból leülepedett kőzet, ill. talaj. 61. Van ...; a modern festészet egyik legnagyobb alakja. 63. Osztrák, olasz és norvég autójel. 64. Finom szalámi. 66. Olasz, magyar és osztrák autójel. 67. A lab-darúgó csapatok legmagasabb osztálya. 70. Kettős betű ford. 71. Nyújt.

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 14., 69. és 41. sz. sorok megfejtése nyílt levelezőlapon az **Autó-Motor Közönségszolgálatának** címére: 1400 Budapest, Pf. 1. Telefon: 225-917. Beküldési határidő: december 20.

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

A 21. számban megjelent keresztrejtvény megfejtése: Késő a kocsi akkor javíthatni, amikor már útra kell indulni.

Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Gyenes Róbert, 1116; Hegedüs Istvánné, 1081; Almási István, 1032; Antal Miklós, 1056; Cze-ne Béláné, 1034; Wagner Attila, 1047; dr. Gáll Vera, 1066; Hanyik Fe-renc, 1092; Engel Katalin, Gerendás; Dévai György, Kaposvár; Forgó Elemér, Mátranovák; Palkó János, Ercsi; Lőrincz István, Mátészalka; ifj. Kovács Józsefné, Sáránd; Major Jánosné, Hatvan.

A nyereményeket postán küldjük meg.

Találja ki...

...mi ez a valami? Mire való, és mi köze a közlekedéshez? A helyesen vála-szolók közül hatan könyvjutalomban részesülnek, ha december 20-ig postára adják levelezőlapjukat szerkesztőségünk címére (1906 Pf. 223.).

Kevés megfejtés érkezett a 21. számunk rejtvény pályázatára. Hibátlan alig egy-kettő. Pedig, aki a kerékösszetartás-mérőt, kerékagy-lehúzó, nyomaték kulcsot, gömbcsukló szerelőt, szimeringbeütőt és dugattyúgyűrű-szorítót megnevezi a műszerek közül, az bizvást számíthatott volna a nyereményre. A jó és a még elfogadható megfejtésekért járó jutalomkönyvet Tábi Tiborné (Karácsond, Vöröshadsereg u. 66. 3281), Hollósy György (Kalocsa, Gajda u. 10. 6300), Bodó Dezső (Balástya, Gajkonya u. 61. 6764), Görög Ferencné (Szeged-Dorozsma, 48-as u. 40. 6791), Simon Zsuzsanna (Pápa, Márton I. u. 1. 8500) és Bay László (Miskolc I., Szabó Lajos u. 26. 3525) címére postázzuk.



A rendőr megállítja az autóvezetőt és elébe tartja a szondát:

— Fújjon csak bele! — szólítja fel.

— Nem.

— Felszóltom, hogy fújjon bele a szondába!

— Nem teszem.

A rendőr már tombol:

— Ha nyomban nem fúj bele, akkor én fújok bele maga helyett. De akkor holtbiztosan lebukik!

*

A rendőr megkérdi az autóstól:

— Talán nem látta a piros lámpát?

— Nem.

— Hát amikor fűtültem, azt sem hallotta?

— Nem.

— No és amikor hadonászni kezdtem a gumibotommal és magára kiáltottam?

— Nem.

A rendőr felzokog:

— Hát akkor, kérdem én, minek is vagyok a világon?

*

— Városunkban annyira fegyelmetlenek a vezetők, hogy amikor a gépkocsiknak pirosat mutat a lámpa, a gyalogosoknak a zöld fény mellett kigyullad a „Járjon szerencsével!” felirat is.

*

— Önnek át kellene költöznie Angliába — mondja a közlekedési rendőr a gépkocsivezetőnek.

— Miért?

— Mert ott mindenütt a bal oldalon közlekednek...

*

Werner úr kocsiját nagy ügyel-bajjal el-kormányozza a javítóműhelyig. A szerelő szemrevételezi a kárt, aztán két kezét a feje felett összecsapja:

— Ezt szépen helybenhagyták! Egyáltalán, hogy történt?

— Nekem jött egy Volkswagen! — sóhajt Werner.

— Aha — csodálkozik a garázsfőnök. — És hányszor?

*

— Már két éve hiába keresek garázst. Ma hirdetést adtam fel.

— Melyik rovatban?

— Hát természetesen a „lakások és helyiségek” rovatban.

— Rosszul tetted! Az „ismerkedés” rovatban kellett volna megjelennie!

*

A gyerek figyelmezteti az apját:

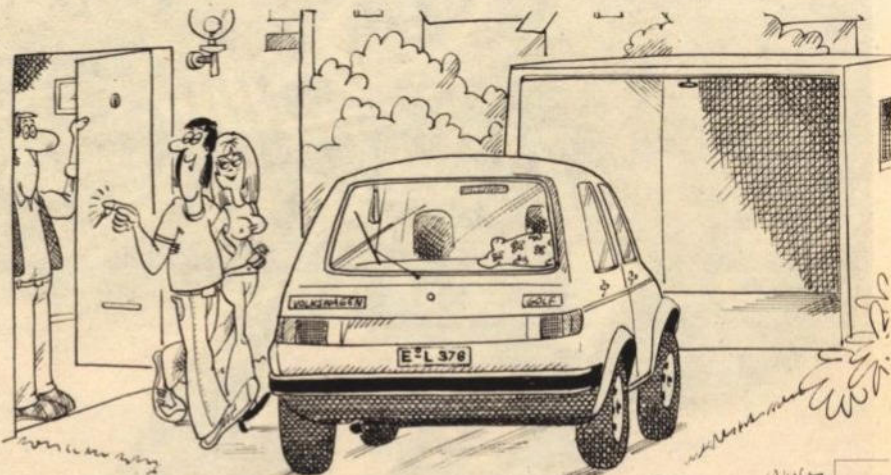
— Papa, ne beszélj közönségesen! Nem a volánál vagy és nem is a meccsen!

*

Smith úr alamizsnát akar adni egy koldusnak és hosszasan kutat a zsebében a megfelelő pénzérme után. Egy idő múlva a koldus türelmetlenül mondja:

— Legyen szíves siessen, mert a tilosban parkolok.

HUMOR



Semmi baj apukám! Nem sok benzint fogunk elhasználni, hiszen csak a garázsig hajtunk el...



Parkolási díjak: napon 1 márka
árnyékban 3 márka



Ezt megveszem, ez igazán tetszik...



Csak néhány perc kell a borotválkozáshoz, a bajusz és az oldalszakáll megigazitásához. Öröm a borotválkozás a gyorsan, pontosan, tisztán és fájdalommentesen dolgozó szovjet „MOSZKVA” és „HARKOV” villanyborotvával!

Exportálja:

 **Technointorg**
СООБЩЕСТВО

121200 Moszkva,
Szmolenszkaja pi. 32/34.

Forgalmazza:



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

Levél cím: 1906 Pf. 223.

Felelős kiadó:

Siklósi Norbert

Kiadja:

a Lapkiadó Vállalat

VII., Lenin krt. 9-11.

Telefon: 221-285

Levél cím: 1906 Pf. 223.

Terjeszti a Magyar Posta

Előfizethető a hírlapkézesítő

postahivataloknál, a kézbesítőknél és a Posta Központi

Hírlap Irodánál (postacím:

Budapest V., József nádor tér

1. - 1900) közvetlenül vagy

postautalványon, valamint át-

utalással a KHI 215-96162

penzforgalmi jelzőszámra.

Előfizetési díj

negyedévre 90 Ft,

fél évre 180 Ft,

egész évre 360 Ft.

Előfizetés külföldről:

a Kultúra

Külkereskedelmi Vállalatnál

1389 Budapest, 62. Pf. 149.,

vagy a Kultúra külföldi

képviselőjénél.

Kishirdetések felvétele:

a Lapkiadó Vállalat

hirdetési üzletében

Bp. VII., Dohány u. 54.

Telefon: 230-430. 1077

Kéziratokat, képeket

és rajzokat nem örzünk meg

és nem küldünk vissza.

INDEX: 25 108

HU ISSN 0005-0792



80.2453

ATHENAEUM NYOMDA

Kozma utcai üzeme

Budapest

Rotációs mélynyomás

Felelős vezető:

Soproni Béla

vezérigazgató

... hogy ha a FISA contra FOCA vitában kettéválik az F-1 cirkusz, akkor a FOCA, azaz a konstruktőrök, élükön Ecclestone-nal New York utcáin akar versenyt rendezni — Monte-Carlo mintájára.

... hogy a Japán GP-n Barry Sheene karját törte, ennek ellenére aláírta a Brit Yamahánál szerződését, mégpedig Kenny Roberts mellé. (Te jó ég, mi lesz ebből!)

... hogy az Alfa Romeo versenyszóly főmérnöke, Carlo Chiti elhárította magától a dicsőséget az eredményekért: „Sokat köszönhetünk a szegény Patrick Depailler-nek, akinek a tapasztalatai aranyat értek...” Jones szerint „Ma az Alfa a legerősebb motor a Forma-1-ben!”

... hogy Silverstone-ban megesett az első próba a BMW-Turbo-Brabham-mel. Piquet 1.13,8 perces köridőt ért el, amivel a 4. rajtkockát kaphatta volna — tavaly. „Első kísérletre jó ez az eredmény” — mondta Gordon Murray, a Brabham konstruktőre.

... hogy a FIM-aranyérem devalválódik, mert az utóbbi tíz év alatt megduplázódott a világbajnokok száma.

... hogy a rali-világbajnokká lett német Walter Röhrl így nyilatkozott: „Christian (Geisdörfer) nélkül nem lettem volna világbajnok, ő a világ legjobb navigátora. Elég helytelen, hogy csak a pilóta lehet világbajnok”.

... hogy a Renault-ék már a Marlboro matricát is a kocsijukra engednék festeni. Csak a cigaretta-konzern bocsásza ki a kötelezettségéből Alan Prostot.



Egy tényleges, és egy nyugdíjas király. Az autósportot is kedvelő Gustav svéd király hallgatja a füléhez hajló Niki Lauda — bizonyára érdekes — közlését. A felvétel két évvel ezelőtt készült a svéd GP-n

... hogy Derek Daly ajánlatot kapott Paul Neuman filmsztártól a jövő évi Can-Am sorozatra, és ha ezt elfogadja, megürül egy hely a Tyrrellnél.

... hogy Jones több, mint célratörő. Erről ezt mondta a világbajnok: „Amikor apám, 24 évvel ezelőtt megnyerte az Ausztrál GP-t, beülhettem az ölébe és kezemet rátehettem a győztes Moserati kormányára. Akkor határoztam el, hogy autóversenyző, és világbajnok leszek”.

... hogy Jochen Mass az egyik Lotusba ülhet, amennyiben barátja, a milliárdos Thieme, az olajmagnás (Essex) nem zárja be a bukszáját 1981-ben a Lotus elől.

... hogy a turbo-hullám betört a motorsportba is. A FIM-kongresszus döntése alapján az 1981. évi Bol d'Oron, próbaképpen indulhat turbós motor is. A Honda után a Morini és a Ducati is elkészült a turbo-modelljével.

G. ROSSI

**a
m**

1980 • 23

Ára: 15 Ft

