autó-motor

1980
ÁPRILIS
7



A LÁNYOK KEDVENCE

GONDOLATOK AZ AUTÓSPORTRÓL

TANÁCSOK TRABANTHOZ

KERESSÜK A LEGJOBB GÉPJÁRMŰVEZETŐT



Aligha vitatható, hogy a közvetlen környezet hatása az egyén társadalomba illeszkedése szempontjából mértékadó. És ezen belül is, a szülők példája, a mama körültekintő bölcs óvatossága, a tájékozódásban talán a legnagyobb segítséget jelentheti a mind jobban motorizálódó korunkba beleszülető gyermeknek. Mégpedig elsősorban akkor, amikor el kell sajátítaniuk a körültekintő közlekedést, a veszélyes környezethez helyes alkalmazkodást az utcán. Sok mindenről eshetne szó természetesen e téma kapcsán, mindenesetre alapszabály: már most meg kell tanítanunk gyermekünket, hogy sohasem az út, hanem a járda felőli oldalon szálljanak ki az autóból

AZ AUTÓ-MOTOR 1980/7. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL

Autós mesteriskola Győrött (Csiszka Antal) 6
Mint a mesében (F. A.) 7
Az Autóker új raktára (Lendér Jenő) 8–9
Mozaik 10–11
Autósoknak – Sorszámok 12
Tanácsok Trabanthoz 13
Ismerd meg hazádat! Sárvár, Sitke, Mesteri, Celldömölk (Túry P.–Almássy T.) 14–15
Ok nélkül ne „melegítsük" a féket! (Almássy Tibor) 16–17
Autós szemmel a Szovjetunióban 3. (Székely Tamás) 18–19
Autók és árak – Vásárnaptár 20
Képes Híradó 21
Lada, Zastava, Polonez és a többiek (–dij–) 23–25
Fontos és pontos adatok! (2.) 26–27
Hat változat – egy témára (L. K.) 29
Trabant Junior 30–31
Citroën SM 31–33
Régi autó – Modell – Bélyeg és kerék 35
A közlekedést okolják (Földvári András) 36–37
A jogászé a szó... (Dr. Sz. F.) 39
Őszintén szólva (Zentai Ferenc) 40
Kis vétség – súlyos következmény (Koppány Csaba) 41
Közlekedési képeslap 43
Reflektor (Reményi-Gyenes István) – **A „Csúcsforgalom" postája** 44
Menetrend nélkül közlekedő autóbusz 45
A lányok kedvence 46
Alkatrész-varázslat (–espé–) 47
Húsvéti locsolás 48–49
Kipusztul a Bultaco? (S. P.) 50
Fekete nosztalgia 51
A volánnál: Dr. Kováts Ferenc (R) 53
Gondolatok az autósportról (Rózsa György) 54
Tűzkeresztség (Fekete Kálmán) 55
Mecsek Rallye (Surányi Péter) 57
Kipróbálták az új Tyrrell 010-et – Nemzetközi versenynaptár 58
Iskola, ahol a bukott diák kórházba kerül (–r–) 59
Keresztrejtvény – Találja ki 60
Humor
A turbómotoré a jövő? (G. Rossi)

CÍMLAPUNKON: Próbaúton a 101-es Zastava (Favics Péter felvétele)

HÁTLAPUNKON: Nyeregbe!





AZ ÜLLŐI ÚTON VÉGESTELEN VÉGIG

Öt új csomópont és még egy metrószakasz

Budapest gyorsvasúti hálózata új létesítménnyel gazdagodott. Éppen ezekben a napokban vehetjük birtokba az észak-déli metróvonal Nagyvárad tér–Kőbánya-Kispest végállomás közötti új szakaszát. A dinamikusan fejlődő dél-pesti városrészek ezzel közvetlen összeköttetést kapnak a főváros belső területei felé.

Mit is jelent ez? A mintegy kétharmad részben kéreg alatt, egyharmad részben felszínen futó, 4,7 km hosszú metróvonal óránként 30 ezer utas korszerű és gyors utazását teszi lehetővé egy-egy irányban. Az öt új metróállomás a felszíni úthálózat keresztezése nélkül gyalogos-aluljárón, illetve a Kőbánya-Kispest végállomáson korszerű gyalogos-felüljárórendszeren át érhető el. A dél-pesti kerületekből az új metróval a Belváros felé utazók a jelenleginél átlagosan 10 perccel hamarabb érhetik el úticéljukat.

AZ ÜLLŐI ÚTON VÉGESTELEN VÉGIG

A térség tömegközlekedési hálózata is módosul. A Nagyvárad tér jelenlegi tömegközlekedési szerepe jelentősen csökken. Az autóbuszok és villamosok végállomásai az új metróállomásokhoz kerülnek. A Határ útinál a dél-pesti villamosokkal, a Kőbánya–Kispestinél pedig a környék autóbuszjárataival érkező utasok szállhatnak át a metróra. Mindezeknek köszönhetően a rendkívül zsúfolt dél-pesti úthálózat tehermentesül a tömegközlekedési járművek nagy részétől, az Üllői úton pedig megszűnik a villamosközlekedés.

A közúthálózat is fokozatosan visszanyeri a metróépítés előtti szerepét. A Vörös Hadsereg útja a 4-es főút fővárosi bevezetését, a Ferihegyi út a megépülő új szakasszal és a Határ úti híddal a repülőtér gyors megközelítését segíti elő. A metróépítés 1974-es megkezdése és az Üllői úti forgalom több ütemű levétele óta a városrész forgalma addig is zsúfolt terelőút-hálózaton bonyolódott le. Az Üllői út ismételt bekapcsolódása a forgalomba nagy segítséget jelent a forgalmi feszültségek csökkentésében. A metróval együtt csak a fél útpályán indulhat meg a forgalom, mivel a végleges 2×3 sávos kiépítését a még üzemelő villamos helyén kell elvégezni. A Határ úti közúti felüljáró átadásával a kispesti Kossuth téren és a Vörös Hadsereg útján is csökkenni fog a forgalom, a Ferihegyi út forgalma a közúti hídon át közvetlenül az Üllői úthoz csatlakozik.

Nézzük meg részletesen, mit is jelentenek ezek a változások az Üllői út új csomópontjain! Az itt közölt rajz a Határ úti csomópont 1981-ben várható végleges kiépítésű állapotát szemlélteti. Most pedig vegyük sorra, hogy a metróátadáskor az egyes csomópontok forgalma hogyan alakul.

Üllői út–Könyves Kálmán körút:

Az Üllői út forgalma az 1978-ban megépült felüljárón át külön szintben halad, s a felüljáró kezdeténél – a MÁV-híd térségében – a balesetveszélyes villamoskeresztezés megszűnik. A Könyves Kálmán körúti irány és az Üllői út–Könyves Kálmán körúti kapcsolatok továbbra is a jelenlegi formában maradnak meg, a szintbeni csomópontban közúti forgalom a metróátadáskor nem lesz. Ez alól csak az autóbuszforgalom részére megnyitásra kerülő (Népliget felőli) szervizút képez kivételt. Ide az Üllői útról a híd két végénél juthatnak el a buszok. A gyalogosforgalmi és metrókapcsolatok a csomópontban külön szintben bonyolódnak le.

Üllői út–Ecseri út:

A csomópontban az Üllői úton haladók elsőbbséggel rendelkeznek a keresztirányból érkezőkkel szemben. Az Üllői úton, valamint a Ceglédi úton érkezők egyenesen, vagy jobbra kanyarodva haladhatnak, az Ecseri út felől minden irányú kanyarodásra lehetőség nyílik. A közúton a gyalogosok zebrákon kelhetnek át, s erre itt fokozott gondossággal kell ügyelni. A végleges csomópont kiépítése, valamint a 13-as villamos Üllői utat keresztező összekötése a metróátadást követően is folyik, ezért itt helyi terelésekre továbbra is számítani kell.

Üllői út–Pöttyös utca:

Az Üllői út forgalma a metróátadáskor az elkészülő új főpályára kerül át, tehát az erre haladók a Pöttyös utca érintése nélkül, egyenesen haladhatnak az Üllői úton. A Pöttyös utca a lakótelep forgalmát szolgálja, és elsőbbségadással csatlakozik az Üllői úthoz. A csomópont kialakítása minden irányú kanyarodást lehetővé tesz. A szintbeni gyalogátkelőhelyek miatt itt is fokozott óvatossággal kell közlekedni.

Üllői út–Határ úti csomópont:

A térségben Dél-Pest egyik legnagyobb különszintű csomópontja alakul ki. A Ferihegyi gyorsforgalmi út Üllői úti kapcsolatát az új 2×1 sávos híd biztosítja. A felüljáróra a Száva utca térségében az Üllői út belső forgalmi sávjából lehet ráhajtani.

A Határ út felé a forgalom a felüljáró két oldalán egyirányú útpályákon haladhat. A megszűnő villamos miatt a csomópont további átépítése folytatódik, ezért helyi terelésre itt is számítani kell.

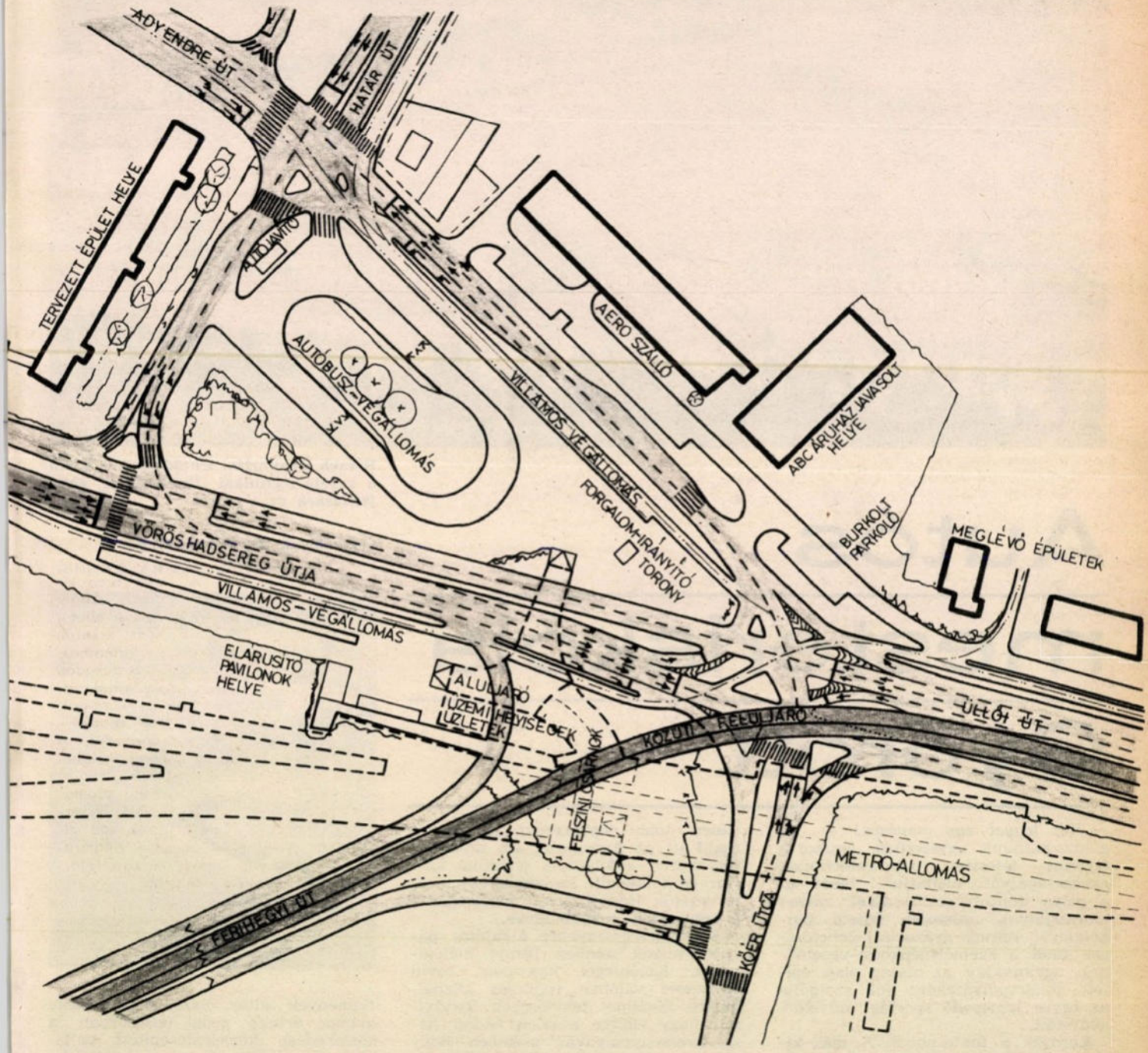
A Határ úti csomópont három alcsomópontból áll: Üllői út–Kőér utca, Üllői út–Mátyás király út, Határ út–Ady Endre utca. A Kőér utcai csomópontban kapcsolódik a terelőúthálózat az Üllői úthoz. Forgalmi elsőbbsége az Üllői útnak lesz, a csomópontban külön forgalmi sávból lehet minden irányba kanyarodni. A Kőér utcát zebra fogja keresztezni, ezért itt is fokozott figyelemmel közlekedjünk. A Ferde utca kiépítéséig az Üllői út–Mátyás király úti csomóponton keresztül lehet eljutni a Határ útra. Az Üllői úton érkezők egyenesen és kis ívben haladhatnak, míg a Vörös Hadsereg útján közlekedők csak egyenes irányban folytathatják útjukat. A Mátyás király útjáról – forgalmi elsőbbséget adva az Üllői útnak – mindkét irányba lehet kanyarodni. A csomóponton szintbeni gyalogátkelőhelyek nehezítik a közlekedést.

A Határ út–Ady Endre úti csomópontban minden irányban lehet kanyarodni. Itt az Ady Endre útnak van elsőbbsége, mivel ezen az úton villamosközlekedés is van, amely a közúti forgalom lebonyolódását nehezíti.

Kőbánya–Kispest végállomás:

A metróval párhuzamosan halad az új Ferihegyi út, a gyalogosközlekedéstől külön szintben elválasztva. Az autóbusz-végállomást a Sibrik Miklós úti felüljáró úthálózatáról lehet megközelíteni, a

Ilyen lesz a Határ úti csomópont végleges kialakítása



Vak Bottyán utcán át, amely a felüljáróhoz forgalmilag alárendelve kisíves mozgásokkal kapcsolódik.

Az Üllői út új csomópontjain a forgalmat jelzőlámpák fogják irányítani. Erre azonban a metróátadáskor még nem kerül sor, ezért az útvonal teljes hosszában közúti jelzőtáblás szabályozás lesz. Felhívjuk a figyelmet, hogy a Kőér utca–Üllői úti csomópontban a forgalmi rend megváltozik, és a továbbiakban az Üllői úton közlekedőknek lesz elsőbbségük.

Az Üllői út végleges kiépítésével együtt a csomópontban P+R (park and ride, vagyis: parkolj, és utazz tovább) rendszerű parkolókat alakítunk ki. Terveink szerint mintegy 1000 parkolóhely fogja elősegíteni a közúton érkezők metróra való átszállását. A legjelentősebb parkolóhelyek a Kőbánya–Kispest metróvégállomás, illetve a Határ út térségében létesülnek 271, illetve 166 férőhellyel. Ez utóbbi a későbbiekben mintegy kétszeresére lesz fejleszthető.

Kérjük a gépjárművezetőket, hogy személyautóval a gyorsabb haladást biztosító Üllői utat, a teherautóval pedig a továbbra is rendelkezésre álló Kőér utca–Vajda Péter utca terelőutat vegyék igénybe. Az Üllői út mentén folyó további építkezésekre való tekintettel, továbbra is nagy figyelemmel és körültekintéssel közlekedjünk ebben a körzetben.

CSORDÁS MIHÁLY
okleveles mérnök
Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatóság



Remek gyakorlási lehetőséget is kínál a vezetéstechnikai „finomságok" elsajátítására ez a pálya

Autós mesteriskola Győrött

— Két legyet egy csapásra! — fogalmazhatnánk egyszerűen, amikor a Győrött létesített vezetéstechnikai gyakorlópályát méltatjuk. Mert ez a pálya döntött szakaszaival, ravasz kanyarjaival, csúszóssá tehető burkolatával remek gyakorlási lehetőséget kínál a személygépkocsi-vezetőknek, ugyanakkor az ország első, épített gokartpályájaként jól szolgálja az egyre izmosodó sportág művelőit, kedvelőit.

Kezdjük a fontosabbal. A már kidolgozott alaptematika szerint körülbelül a következőket gyakorolhatja (megfelelő előkészítés és gyakorlati bemutatás után) a vezetői képességét javítani kívánó autós: úttartási tulajdonságok; blokkoló és szakaszos fékezés; kormányzás fékezés közben; vezetés és fékezés nedves útfelületen, kopott vagy puha gumival; útpadkára hajtás, illetve annak kivédése; szlalomozás; váratlan akadály esetén megállás...

Az első időszakban csak „fakultatív" gyakorlások folynak a pályán (télen több jégversenyt is rendez majd itt az Autóklub), ám tavasszal részletesen kidolgozott tematika szerint és felkészült szakemberek, mestervezetők irányításával megkezdődik a rendszeres továbbképzés.

A gokartversenyekre alkalmas pályaszakaszok minden igényt kielégítenek. Különleges kanyarjai, rövid egyenesei valóban izgalmas küzdelmekre kínálnak lehetőséget. Rendkívül nagy előnye minden eddigi hazai „versenypályával" szemben, hogy egyrészt járdaszél, villanyoszlop és egyéb akadály hiányában a versenyzők kisodródás, borulás esetén is nagyobb biztonságban érezhetik magukat, másrészt a közönség is csak tisztes távolból — ráadásul emelt szintű partfalról — nézheti a versenyt.

A vezetéstechnikai gyakorló- és gokartpálya építését a Győr-Sopron megyei Közlekedésbiztonsági Tanács szorgalmazta és szervezte. Költségeihez félmillió forintot adott az OKBT, másfél milliót a győri üzemek, intézmények adtak össze, a társadalmi munka értéke pedig (elsősorban a közlekedési, közlekedésépítési vállalatok részéről) elérte az egymillió forintot!

Gokartosok verseny közben...

(MATUSZ KÁROLY felvételei)



A pályát az Autóklub győri szervezete tartja kézben, s szigorú működési rend szerint szervezi a tanfolyamokat, illetve adja bérbe a gokartversenyek rendezőinek.

A pálya további létesítményeit (oktatóhelyiség, közművek, kerítés, gokartdepó) a gazdaságosság szem előtt tartásával, s nem utolsósorban a menet közben jelentkező igények szerint építik ki.

Csiszka Antal

Mint a mesében

A balra kanyarodók sorát szabályozó lámpa sárgára váltott. A soron következő kocsi gyorsított, bekanyarodott, a következő lassított, a mögötte hajtó is megállt. Már piros volt, tartós piros, amikor hátulról kivágott egy Dacia, a záróvonalon kievezett a bal oldalra, és a pirosok közötti várakozás tört másodperceit kihasználva, csikorgó kerékkel bekanyarodott.

A rendőr, aki szinte kinőtt a járdaszél aszfaltjából, szabályos mozdulattal leintette a daciást, és komótos léptekkel közeledett az autóhoz — úgy, ahogy az ilyen intézkedések szertartása megkívánja.

A lámpánál sorakozó kocsik utasai tovább nem csodálhatták a deus ex machina Dózsa György úti megjelenését, váltott a tárgyilagos készülék. Ennyi elégedett arcú embert ritkán látni a forgalomban. Az elégedettség nem a büntetésnek szólt (nem is tudhatták, mi lett a kanyarodás ára), hanem annak a meséből ismert igazságosztó érzésnek, hogy lám, míg a szabálysértő kénytelen állni, és időt vesztegetni, ők mehetnek békével. A közmondásos elsőből így lesz az utolsó a jó elnyeri jutalmát.

A daciást sújtó pillantásokban minden benne volt. Benne volt az évek óta gyülemlő ellenszenv a tolakodókkal, a másokat semmibe vevőkkel szemben, benne volt a diadalérzés, a szabályokat tisztelők diadala azokkal szemben, akiknek mindig van ötletük, hogy kijátsszák az előírásokat, és a sorukat várókat gyengeelméjűnek járó megvetéssel elhagyva haladjanak a maguk káprázatos útján.

Benne volt, hogy most végre megkapja a magáét, aki tolakszik, aki nem tud nyugton maradni a metró mozgólépcsőjéhez sodródva sem, aki ügyeskedik, ha hétvégére kenyeret, a feje búbjára hajszeszt, a szabad idejére mozijegyet akar venni — persze, nem úgy, mint a tökéletlenek.

Sokat beszélünk a közlekedési morálról. Sürgetjük javulását, és örülünk, ha e javulás legkisebb jelét észleljük. Gyakran megfeledkezünk arról, hogy az autót ugyanazok az emberek vezetik, akik mindennapi gonoszkodásukkal szereznek kellemetlen perceket a járdán, a buszon, a hivatalban vagy a futballmeccsen. A különbség csak annyi, és ez csöppet sem kevés, hogy a rosszindulat, az erőszak a motor erejével hatványozódik, az autó fegyverré válik a kezükben.



Örök tolakodás a Lánchíd feljárójában. A busszal tegyünk azért kivételt, a gesztussal utasok százainak gyorsíthatjuk meg az útját



A lánchídi közelharc még az összeszűkülő sávon is folytatódik, hadd idegeskedjék a szemből jövő is

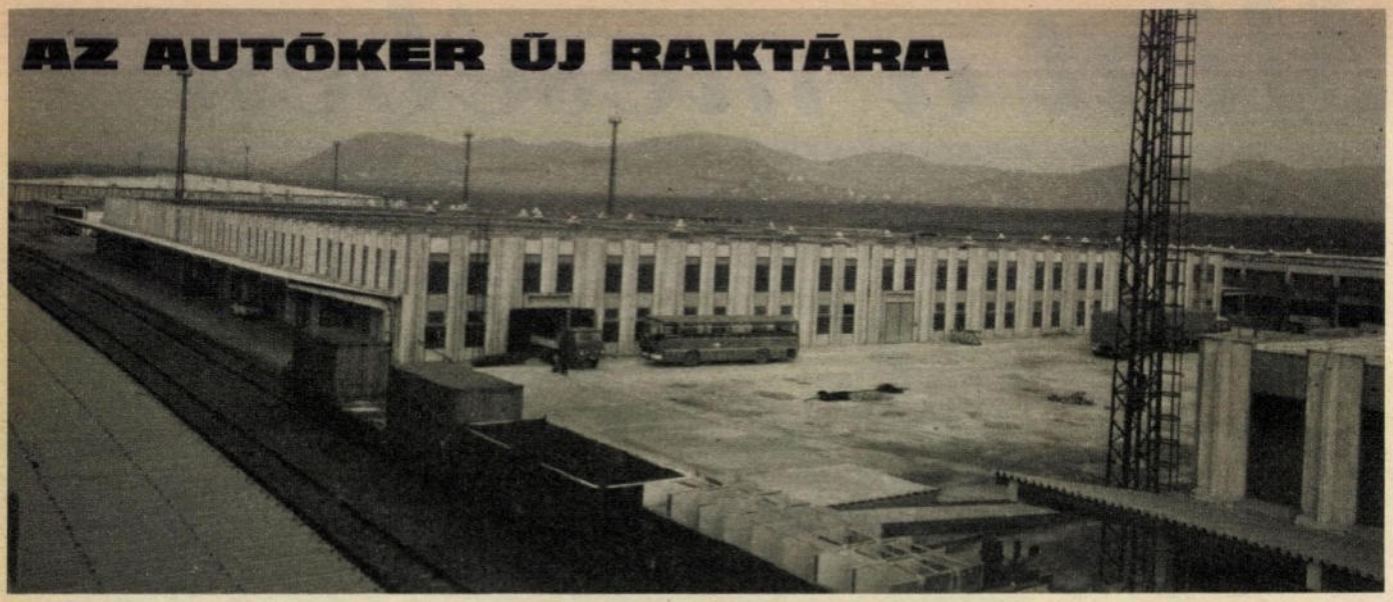
(Bojár Sándor felvételei)

E fegyver használatát pontos szabályok rögzítik. Megszegésükért pedig szigorú büntetés fenyeget. Kell is, hiszen a szemtelen erőszakoskodás a közértben legfeljebb egy pofont válthat ki, míg az országúton már tömeges szerencsétlenséget okozhat.

Még sincs okunk az elkeseredésre, mert egyre többen vannak, akik a tolakodók és bosszúállók tömegében is higgadtak maradnak. Nincs okunk, mert a mind zsúfoltabb utakon egyre kevesebb rés marad a tolakodóknak.

Nincs okunk az elkeseredésre, mert a mese végén a rosszat utoléri a büntetés, a béka világszép királylánnyá változik.

F. A.



Amíg az alkatrész eljut a vevőig...

Ez az esztendő egyben a számadás éve is. Országunk befejezi ötödik ötéves tervét, és új évtized küszöbén állunk. A magyar motorizáció gyors ütemű fejlődését fémjelzi, hogy az ország személygépkocsi-állománya nemsokára eléri az egymilliót, és rövidesen az egy járműre jutó lakosok száma a bűvös 10 alá kerül.

A motorizáció összetett fogalom, de a tervszerű és arányos fejlődésről csak akkor beszélhetünk, ha a növekvő járműállománnyal lépést tart a pálya-, az útépítés, ha a gépkocsik üzemben tartásához és fenntartásához elegendő a javítóipari kapacitás, az országos üzemanyagkút-hálózat és nem utolsósorban biztosítva van a javításhoz szükséges alkatrész-ellátottság.

Az Autó—Motor figyelemmel kísérte és kíséri az autósok széles táborát érdeklő, a motorizáció fejlesztésében elért eredményeket, és minél teljesebb információra törekszik.

Közúti közlekedésünk fejlődésében újabb állomás, hogy az Autóker rövidesen üzembe helyezi új nagykereskedelmi alkatrész-raktárát és az NDK járművek alkatrészforgalmát egy korszerű, gépesített, számítógéppel vezérelt, tízezer m²-es raktárüzem veszi át. A raktárüzem ünnepélyes megnyitójára április közepén kerül sor.

Csak ismételhető az a valóságos tény, hogy minden járművet üzemeltető vállalatot, termelőszövetkezeteket és személygépkocsi-tulajdonost megelégedéssel tölt el, ha a számára szükséges alkatrészeket meg tudja vásárolni, és bosszúságot, súlyos gondot okoz, ha bármelyik alkatrész hiánycikk és átmeneti műszaki megoldással sem lehetséges az üzembe helyezés.

Az Autóker — ha a személygépkocsi-alkatrész-kereskedelemben több vállalat is érdekelt — az országos ellátásnak hazai centruma, és a vállalat objektumai, raktár- és üzlethálózata, kereskedelmi módszerei fémjelzik az országos fejlődést.

Az alkatrészellátás országos színvonaláról, az Autóker sokoldalú kereskedelmi tevékenységéről, a közeljövőben tájékoztatást adunk. Most csupán az új törökbálinti Depó II. raktár üzembe helyezése alkalmából nyerhetnek rövid áttekintést arról, hogy a közúti közlekedés fejlesztéséért felelős szervek — közte az Autóker — milyen következetes fejlesztést valósítottak meg, hogy az országos alkatrészellátás technikai feltételrendszere megteremtődjék.

Az Autóker által forgalmazott alkatrész értéke és mennyisége igen jelentős:

Alkatrész-kereskedelem (első beszerzés)	7,0 milliárd Ft
Alkatrész-kiskereskedelem	3,3 milliárd Ft

A több mint tízmilliárdos forgalom lebonyolításához az Autóker raktárainak állandó készlete mintegy 3,0—3,5 milliárd Ft. Hosszú és bonyolult a tennivalók sora, amíg egy-egy alkatrész a rendeléstől eljut az ország kiskereskedelmi üzleteibe, és ott megvásárolható.

Hazánk járműgyártása — az Ikarus autóbuszoktól eltekintve — jelentéktelen. Személygépkocsi-állományunk többsége szocialista import. Az alkatrész-kereskedelem a külkereskedelmi forgalom jelentős tényezője.

Az Autóker szakemberei már összeállították az 1981. évre szükséges alkatrészek rendeléseit. Az év végéig kell — a Mogürtnek, mint kijelölt külkereskedelmi vállalatnak — létrehozni a külkereskedelmi szerződéseket. Minden járműgyár átlagosan 100—300 kooperáló vállalattal köt szerződést, hogy a pótalkatrészeket a rendelő részére le tudja szállítani.

Az Autóker feladata, hogy a szerződött alkatrészeket átvegye, raktáraiban tárolja és nagykereskedelmi raktáraiból az országos kiskereskedelmi hálózatát, a viszonteladókat, a kiemelt nagyfogyasztókat (Afitot, Volánt) és hasonló jellegű vállalatokat alkatrészszel ellássa.

Az Autóker három nagykereskedelmi raktárüzemében tárolja és forgalmazza az országos igényekhez kapcsolódó alkatrészeket:

szovjet járművek alkatrészei
Import I. üzletág

belföldi járművek alkatrészei
Belföldi üzletág

NDK—csehszlovák—lengyel járművek alkatrészei
Import II. üzletág

A Depó raktárbázis Budapest és Törökbálint határában van. Az építésben részt vevő vállalatok száma 29. A raktárbázis teljes elkészülte után 96 ezer m^2 lesz. Az Autóker húszezer m^2 részesedéssel a koordinált raktárbázis legnagyobb résztvevője. A Csehszlovákiából és Lengyelországból importált alkatrészek Depó I. raktára 1977 óta üzemel.

A most üzembe helyezendő raktár az NDK-ban gyártott járművek alkatrészeinek nagy- és kiskereskedelmi (kiskereskedelmi szaküzlet is) forgalmazására fog szolgálni. Az Autóker Depó I—II. raktárainak építési költsége 260 millió Ft, amelynek egy részét az állami költségvetés fedezte. A Depó II. raktár üzembe helyezésével tízéves fejlesztési program fejeződik be, és az Import I. üzletág magasraktárával és egyéb objektumával együtt korszerű, számítógéppel vezérelt raktározási technológia és forgalmazási rend alakult ki.

A vállalat az elmúlt tíz esztendő során, a vidéki üzlethálózat, a nagykereskedelmi raktárak és számítógéppark fejlesztésére 1 milliárdos beruházási programot valósított meg.

Az országos alkatrészellátás jelenlegi nagy- és kiskereskedelmi hálózata nélkül a motorizációs program végrehajtása során a jelenleginél halmozottabb feszültségek jelentkeznének. A raktározás, tárolás árutömegének kézi anyagmozgatása, a százezerféle alkatrész manuális feldolgozása ma már elképzelhetetlen. A nagykereskedelmi alkatrészraktárak építése, azok korszerű gépesítése, a számítógépes vezérlés azonban önmagában nem biztosíték arra, hogy az alkatrészhiány megszűnik. Hazánkban egyes alkatrészek időszakosan vagy tartósan hiánycikkek.

Bizonyos azonban, hogy — gyakran teljes vonatszerelvény nagyságrendben — az országba beszállított alkatrészek átvétele, tárolása, nyilvántartása és eladása (gyakran elosztása) korszerű nagykereskedelmi technika nélkül lehetetlen lenne, arról már nem is szólva, hogy alaposan lelassulna az értékesítésig szükséges technikai idő. A raktártechnológia fejlesztésére fordított összegek nagysága is igazolja azt a népgazdasági felismerést, hogy az 1970-es években a motorizáció fejlesztésére előirányzott támogatásból az alkatrész-kereskedelemnek is részesednie kell.

Az Autóker új raktári technológiája olyan új technikai elemeket is tartalmaz, hogy ez a darabáruk mozgatásánál és tárolásánál élenjáró.

A Depó II. az ország első forgóvillás mobil komissiózó targoncás mozgatási rendszerre tervezett raktára.

Az NDK alkatrészek többsége a Depó raktárbázisra, iparvágányon, nemzetközi méretű ISO konténerekben érkezik. A raktári munkákat az Autóker számítóközpontja vezérli.

A raktározás rendje és az árukiadás módszere szalagszerű. A 20 lábas, nagy konténerekben és vagonokban érkezett áru mennyiségi és minőségi átvétel után a rendelkezésre álló több ezer tároló minikonténerbe, a kisebb darabok pedig műanyag tárolóedénybe kerülnek. Minden alkatrész előre meghatározott tárolóhelyre kerül.



Új raktárépület, új raktározási eszközökkel és új technológiával. Bizonyos alkatrészekhez az Autóker által konstruált minikonténereket használnak a jobb, az egyszerűbb és a gyorsabb ellátás érdekében

Nagy alapterületű expedícióban, vevőnként osztályozzák az alkatrészeket és egységes méretű minikonténerekkel készítik elő az árut kiszállításra.

Az NDK reláció teljes forgalma
1200 millió Ft

A tárolt készletek 400 millió Ft

Ismert tényező: az alkatrészhiány alapvető oka, hogy a szocialista autógyárak nem, vagy nem elegendő mennyiségben teljesítik a belföldi rendeléseket, az alkatrészellátás elmarad a komplett járműtermelés mellett.

Egy szervezett raktárüzem azonban az ellátás színvonalát is javíthatja. A raktárüzem teljes áttekintése, a számítógéptől kapott információk a kereskedelmi szakembereknek segítséget nyújtanak.

Tíz- és tízezer alkatrészt kell a kereskedelmi apparátusnak figyelemmel kísérni:

— *beérkezett-e az adott negyedévre visszaigazolt alkatrész; mikor kell sürgetni,*

— *hiány esetén van-e mód további beszerzésre,*

— *új cikkszám esetén, ha a szükséges alkatrész raktáron van, de a vevők nem ismerik, s így nem is rendelhetik, információt kell nyújtani.*

A jól szervezett raktár jellemzője a gyorsaság és rugalmasság. Az új raktár technikai feltétele is az alkatrészellátás színvonala javításának, és arra is biztosítékot nyújt, hogy az eddig szabad területen tárolt alkatrészek korróziója a jövőben megszűnik, és milliós értékek menthetők meg a népgazdaság számára.

A Depó II. teljes kapacitással 1980 közepétől üzemel, és ezt követően megváltozik az NDK gyártmányú gépjármű-alkatrészek területi hálózata:

— *a Depó II. már kiszolgálja a haszongépjármű-alkatrészek nagykereskedelmét, és azonos területen, a raktárüzem elkülönített részén az alkatrészek kiskereskedelmét;*

— *a Depó II. átveszi az NDK-ban gyártott targoncák, daruk alkatrészeinek kiskereskedelmi forgalmát;*

— *a vállalat Bp. IX., Ipar utcai részlegében megszűnik a haszongépjármű-alkatrészek kiskereskedelmi szaküzlete;*

— *a Depó II. átveszi az NDK-ban gyártott személyautók alkatrészeinek nagykereskedelmi forgalmát.*

A nagy- és kiskereskedelmi forgalom területi áthelyezésének időpontját az Autó—Motor-ban is közöljük.

LENDÉR JENŐ
az Autóker kereskedelmi igazgatója

A „Keressük a legjobb gépjárművezetőt" vetélkedő 1979. évi kategória-győztesei nyereményként megtekinthetik a XXII. Nyári Olimpiai Játékokat.
Lapunk 4. számában ismét meghirdettük a





vetélkedőt, amelynek helyezettjeire
600 000 Ft
nyeremény vár.
A legeredményesebb gépjárművezető részére a fődíj:
1980. OKTÓBERÉBEN ÁTVEHETŐ SZEMÉLYGÉPKOCSI
Azok, akik a vetélkedőben ötödik alkalommal vesznek részt, sorsolás útján elnyerhetik szerkesztőségünk különdíját, az
5000 forintos autónyeremény-betétkönyvet.
Az 1980. évi vetélkedő jelentkezői közül egy olvasónk – sorsolás után – megtekintheti az
1980. ÉVI NYÁRI OLIMPIAI JÁTÉKOKAT,
ha lapunk márciusi számaiban megjelent tesztkérdések válaszát a közölt megfejtőlap felhasználásával beküldi.
Címünk: Autó–Motor Közönségszolgálata
Budapest Pf. 1. 1400
Beküldési határidő: április 8.

A FRANCIA GÉPKOCSIVEZETŐK
szövetségbe tömörültek. Tiltakoznak egy újonnan bevezetett szabály ellen, amely kötelezővé teszi, hogy városi utazáskor a sötétség beálltával és ködös időben a tompított fényszórókat kapcsolják be. Élénk forgalom esetén – állítják –, a fényszórók elvakítják a szembejövő vezetőt, ami baleseteket okozhat. A gépkocsivezetők védelmi szövetséget hoztak létre. A szövetség azt állítja, hogy az új szabályt a gépkocsi-akkumulátorokat gyártó cégek kezdeményezésére léptették életbe, hiszen a bekapcsolt fényszórók gyorsabban kimerítik az akkumulátorokat.

A GENERAL MOTORS,
a világ legnagyobb gépkocsigyártó vállalata sebességváltó-üzemet épít Ausztriában – jelentette be a cég szóvivője. Korábban a GM már közzétette tervét, hogy öt gépkocsialkatrészt gyártó, illetve összeszerelő üzemet kíván felállítani Európában, hármat Spanyolországban, egyet Észak-Írországban, az ötödik lesz az osztrák üzem.

A PORTUGÁL KORMÁNY
és a francia Renault cég 600 millió dolláros portugáliai beruházásról szóló megállapodást írt alá Lisszabonban. Az egyezmény értelmében a francia vállalat nemcsak autógyárat, hanem kereskedelmi hálózatot is létesít Portugáliában. Az autógyár építésével kereken 6 ezer, a kiegészítő létesítményekkel pedig további 5–7 ezer embernek teremtenek munkalehetőséget.

AZ ENASA-PEGASO
nevű spanyol autógyártó cég szerződést írt alá az illetékes kubai külkereskedelmi vállalattal 150 autóbusz szállításáról. A szerződés értéke 10 millió dollár. Mint a spanyol vállalat szóvivője elmondotta, az Enasa-Pegaso a mostani megállapodással együtt összesen több mint 500 autóbuszt exportál Kubába.

AZ AUTÓVEZETŐ ÉPSÉGÉNEK
védelméhez sikeresen járul hozzá a biztonsági öv, ám ezen felül egyes gyárak szorgalmasan kísérleteznek kiegészítésként alkalmazandó légzsákkal. A légzsák helye a kormánykeréken van, üresen összehajtogatva, és elrejtve. Balesetveszélykor a feltöltődés, az aktiválás 30 ezred másodpercet vesz igénybe. A baleset bekövetkezte után 100 ezredmásodperc alatt kiürül. Ilyen módon nagymértékben csökkenthető a kormánykerékre zuhanás által okozott sérülésveszély. A Mercedes-Benz – amely a legkiterjedtebb sikersorozatot végezte – jelenleg azon munkálkodik, hogy bevezesse a sorozatgyártásba is.

AZ IDEI TERMELÉSI TERVEK ALAPJÁN
a japánok megelőzik az Egyesült Államokat az autógyártásban. A 11 japán autógyártó cég 10,59 millió személyautót, autóbuszt és teherautót akar gyártani, 10 százalékkal többet, mint tavaly. Az amerikai cégek termelési terve 10,4 millió jármű. A legnagyobb japán autógyár, a Toyota, a tervek szerint 3,2 millió személyautót gyárt, ebből 1,5 milliót szán exportra. Az Egyesült Államok tokiói nagykövete sürgette a két legnagyobb japán autógyár, a Toyota és a Nissan vezetőit, hogy kövessék a Honda példáját, és kezdjék meg autóik USA-beli gyártását.

A STOCKHOLMI UTCÁKON
új villamosautó kísérleti modelljei jelentek meg. A kis méretű autót a Svenska Utveklings cég vas-nikkel akkumulátora hozza mozgásba. Nemcsak olcsóbb a cink- és kadmiumelektródákkal működő akkumulátoroknál, hanem kapacitása is nagyobb. Energiája 800 kilométer megtétele helyett 1600 kilométeres távolságra elegendő. Az új akkumulátort végül is annyiszor lehet feltölteni, hogy 600 000 kilométerig nem kell kicserélni. Az elektromobil tervezői úgy vélik, hogy maximális sebessége – 50 kilométer/óra – teljes mértékben elegendő a városi utazáshoz.

LEHETSÉGES-E
a hegyekben meghatározott sebességgel haladni? A Varsói Műegyetem munkatársai azt állítják, hogy igen. E célból ugyanis egy speciális „sebességszabályozót" készítettek, amely lehetővé teszi, hogy hegyről lefelé egy meghatározott maximális sebességgel gördüljünk le járművünkkel. A gépkocsivezetőt ez esetben egy speciális fotóelem helyettesíti. Ezt egy pótmutatón helyezték el, mely egyrészt „megfigyelés" alatt tartja a sebességmérő-mutatót, másrészt viszont – a pótmutató segítségével – „beállítja" a megkívánt sebességet. Mikor mindkét mutató azonos pozícióba kerül a sebességmérő skáláján, a fotóelem, egy továbbító berendezés segítségével beindítja a gázpedál további mozgását leblokkoló berendezést. A nagyobb biztonság kedvéért a blokád nem abszolút – az esetleges váratlan helyzetben fokozható a jármű sebessége, ha „tövig" benyomjuk a gázpedált.



Ez aztán egyértelmű!

(BOJÁR SÁNDOR felvétele)



Mindenki közlekedik

A tévénézők figyelmébe

Átnézve a televízió áprilisi műsorát, kiderül: nemigen bővelkedik autós–motoros témákban. A hónap végén közvetítés lesz Miskolcról egy salakmotoros világbajnoki futamról.

Április 2. szerda, 10.20: Stop. Közlekedj okosan rajzfilmsorozat A menetirány megváltoztatása című része.

Április 11. péntek, 17,40: Mindenki közlekedik

Április 11. péntek, 2. műsor: 20.50: A Mindenki közlekedik című műsor ismétlése.

Április 15. kedd, 2. adás, 21.20: Autómotor sport című magazinműsor.

Április 16. szerda, 10.20: Stop. Közlekedj okosan rajzfilmsorozat A személy- és teherszállítás feltételei című része.

OLIMPIAI REJTVÉNYPÁLYÁZAT

Ismeri Ön a Szovjetunió autóiparának történetét, a szovjet sportolók eredményeit?
Válaszoljon kérdéseinkre!
A legjobb megfejtések beküldői között egy darab egyszemélyes utat sorsolunk ki

A XXII. NYÁRI OLIMPIAI JÁTÉKOKRA!

Kérdéseink:

1. 1930. május 2-án az Oka és a Volga folyó találkozásánál új autógyár építését kezdték meg. A gyárban először teherautókat, majd a második világháború befejezte után a Pobeda személygépkocsikat gyártották itt. Mi a város neve?
   a) Tula
   b) Gorkij
   c) Herszon
2. 1934-ben a Szovjetunióban teherautók számára tartósági versenyt indítottak. Ezen a versenyen a magyarok is részt vettek. Mivel indultak?
   a) A Ganz-gyár négy Jendrassik-motorral képviseltette magát, amelyek különböző szovjet gyártmányú teherautókba építve indultak.
   b) 2 tonnás Ganz-Fiat gépkocsikkal indultunk.
   c) Ganz-gyári Bánki–Csonka-féle járművel indultunk.
3. A ZISZ 110 típusú személygépkocsik gyártását a moszkvai Lihacsov Gyár a második világháború befejezése után kezdte meg. Ez a gyár mióta foglalkozik teher-, illetve személyautók előállításával?
   a) 1914.
   b) 1924.
   c) 1934.
4. Melyik nyári olimpiai játékokon vettek részt először szovjet sportolók?
   a) 1948. London.
   b) 1952. Helsinki.
   c) 1956. Melbourne.

A kérdések második, befejező részét, valamint a sorsoláshoz a részvételi jegyet a következő lapszámunkban közöljük.



A tavasz egyik csalhatatlan jele az útburkolati jelek újjáéledése. A friss jelölések sokat segítenek a közlekedőkön, ezért cserébe nem nagy kérés: vigyázzunk az úton dolgozók épségére

Autósoknak



AZ AM 2. SZÁMÁBAN

olvastuk a VACUS APPARATEBAU cég érmebedobós porszívójáról, amely 10–20 perc között programozható. Írtak arról, hogy szükség lenne nálunk is hasonló készülékre.

Örömmel közölhetjük, hogy a Könnyűipari Gépgyártó Vállalat az elmúlt évben kezdte meg érmebedobós porszívókészülék kifejlesztését. A prototípus már elkészült, és az I. negyedévben a fejlesztés befejeződik. A 0-sorozatgyártás a III. negyedévben kezdődik meg és 1981-ben indítjuk a sériagyártást.

Készülékünk 1 darab 2200 W-os turbinával működik, teljesítménye 300 m^3/ó légmennyiség és 25%-os vákuum. A készülék érmebedobó szerkezettel van felszerelve, és 3–15 perc működési időtartama tetszés szerint beállítható.

Mendel Sándor
ker. ig.

Arany Tóth Ferenc
csop. vez.

*

Örömmel vettük tudomásul a KAEV gyors válaszát. Reméljük, készülékeikkel mihamarabb találkozhatunk a szervizekben. De reméljük azt is, hogy működésük zavarmentes lesz, hiszen a vállalat hírneve erre kötelez.

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, 1980. MÁRC. 21-ÉN

DACIA (Budapest) . . .	1 208*
DACIA (Debrecen) . .	431*
LADA 1200 (Budapest) .	109 421
LADA 1200 (Debrecen) .	2 121*
LADA Kombi	16 404
LADA 1300 (Budapest) .	2 259*
LADA 1300 (Debrecen) .	12 621
LADA 1500	33 199
LADA 1600 (Budapest) .	5 876
LADA 1600 (Debrecen) .	2 220
MOSZKVICS 2140 . .	9 265
POLSKI FIAT 126p . .	26 345
POLSKI FIAT 1500 . .	517*
SKODA 105—S (Budapest)	630*
SKODA 105—S (Debrecen)	4 544
SKODA 105—S (Győr)	522*
SKODA 120—L (Budapest)	312*
SKODA 120—L (Debrecen)	306*
SKODA 120—L (Győr) .	427*
TRABANT Lim. (Budapest)	24 187
TRABANT Lim. (Győr)	10 305
TRABANT Spec. (Bpest)	37 211
TRABANT Spec. (Győr)	20 143
TRABANT Kombi (Bpest)	5 449
TRABANT Kombi (Győr)	1 758
TRABANT Hycomat . .	9 259
WARTBURG Limousine	17 829
WARTBURG Lim. (tolót.)	4 134
WARTBURG de Luxe	25 184
WARTBURG de Luxe (tt.)	6 437
WARTBURG Tourist .	8 492
ZAPOROZSEC	30 570

*Új sorszám

Az Autókertől kapott tájékoztatás szerint: a lakókocsi sorszámának állása 729, a sátras utánfutóé: 1015.

FÁRADT MOTOROLAJAT

regeneráló műhely közel két év óta működik a VOLÁN 4. sz. Vállalat gyöngyösi új telepén. Tavaly az egri, a gyöngyösi és a hatvani VOLÁN-telepekről begyűjtött MDC–60 típusú fáradt olajból közel 57 ezer liter regenerált terméket nyertek ki. Így vállalati szinten is jelentős megtakarítást értek el ezzel az eljárással. A kis üzem „boszorkánykonyhája" egyelőre még nincs kihasználva teljesen. Éppen ezért a vállalat vezetősége tervbe vette azt, hogy ez évben speciális gépjárművükkel – ha igény van rá – Heves megye üzemeitől, vállalataitól, szövetkezeteitől begyűjtik a fáradt olajat. A 4. sz. VOLÁN kezdeményezése példamutatóan kapcsolódik népgazdaságunk takarékossági érdekeihez. Felvételeink a regeneráló műhely munkájából adnak ízelítőt.

1. Feldolgozásra készítik elő a tartályok tartalmát.

2. Az OLTAK-Y olajregeneráló berendezés szűrőbetéteit cserére készítik elő.

3. Ellenőrzik a regenerált alapolaj viszkozitását.

Kép, szöveg: Szabó Sándor



*

Elismerés illeti a 4. számú VOLÁN tevékenységét. Azt is dicsérni kell, hogy más üzemek, vállalatok, szövetkezetek fáradt olaját is begyűjtik. Ám, mi mégis lelkifurdalást érzünk: mi lesz vajon a magánosok fáradt olajával? Tudjuk, nem oly nagy mennyiségről van szó, hogy törődni kéne vele, de hatalmasnak tűnik ez árok, patak partjára, vagy éppen a zöld mezőre kieresztve. Az Afor KISZ-fiataljai máris mozgalmat hirdettek ez ügyben, és remélhető, hogy törekvésüket siker fogja koronázni.





TANÁCSOK TRABANTHOZ

Öt évet vártam egy Trabantra — írja Illés Mátyás kartali autós —, míg megkaptam. Az átvétel után gyakran észleltem bosszantó jelenségeket. Amíg futotta energiámból, azok egy részét kiküszöböltem. Igaz, amit én javítottam, azt eleve másutt kellett volna megcsinálni!

— Az önindító (fekete színű) vezetéke nem volt rögzítve.

— A lengéscsillapítók csavarjait (alul) meg kellett húzni.

— A porlasztó bal oldali csavarjához nem lehet hozzáférni, ezért a gyárban sem húzták meg az anyát (nagy hiba okozója lehet).

— Az első kerekek összetartása nem volt megfelelő.

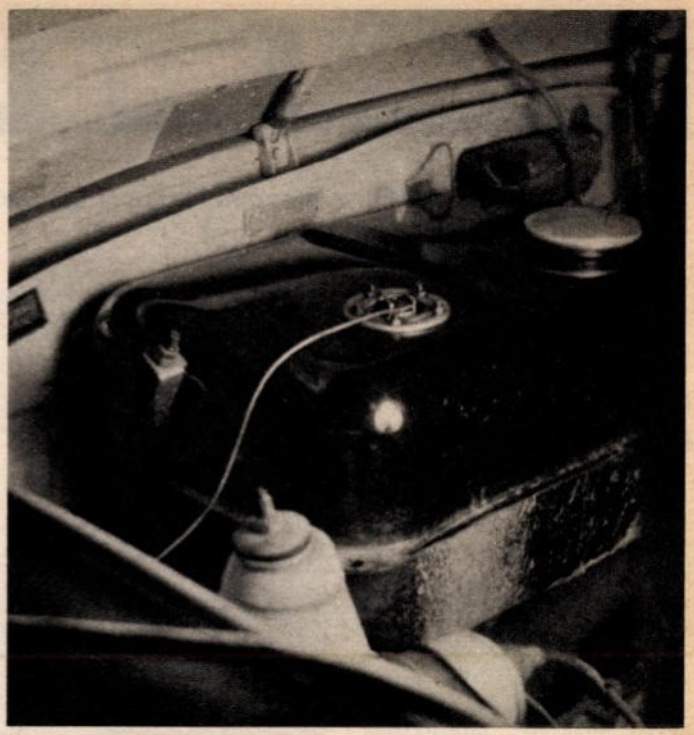
— Az ablaktörlő kapcsolóját Speciáléra cseréltem ki, annak négy fokozata van és tökéletesen illeszkedik. Csupán a műszerfal lemezét kell egy kissé kihúzni, hogy a vastagabb kapcsoló becsússzon a régi helyére. De vigyázzunk, az elektromos vezetékek pólusait nem szabad összecserélni.

— A hátsó tengely (kerék) végén egy-egy gumisapka van. Ha a gumi a horonyból kibillen, kipattan, a sár a csapágyba verődik. Időnként ellenőrizni kell.

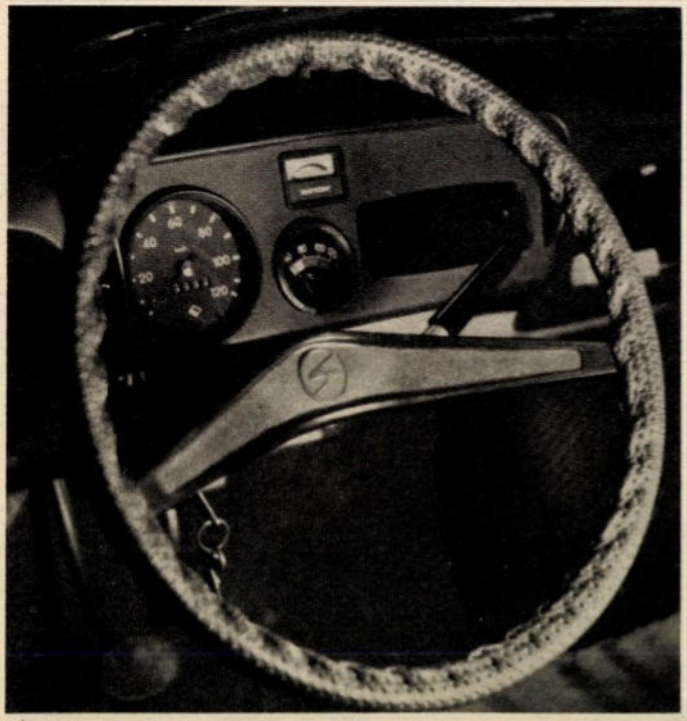
— A műanyag tető alá 20 milliméter vastagságú, műbőrrel borított hungarocell (nikecell) táblát erősítettem. (A mennyezet és az oldal közötti hézag erre lehetőséget ad.) Csupán az utastér hátsó szellőzőnyílásáról nem szabad megfeledkezni.

— A gyertya viszonylag gyakori ki-beszerelése miatt a hengerfej furatából gyakran kirágódik a menet. Ajánlatos ezért bronzbetétet csináltatni a hengerfejekbe.

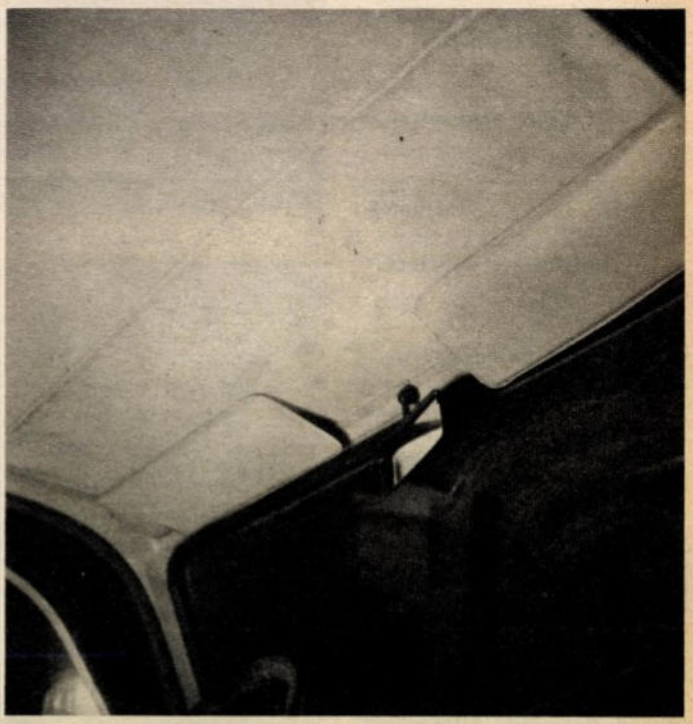
— Az üzemanyag-ellátást a gyár gravitációs úton oldotta meg. A tartályra szereltek egy háromállású (MZ motorkerékpár) benzincsapot. Én ezt gyakran tartalékálláson hagytam, emiatt szélsőséges helyzetekbe kerültem. A benzinszint megállapításához ugyan van egy kalibrált műanyag léc, de ezzel mérni?! Motorháztető felnyitása; tanksapka; mérés; stb.... mosakodás. Tehát kényelmetlen. A fényképen látható, hogy miként oldottam meg az üzemanyagszint állandó ellenőrzését. A mutatós műszer belső lapját kifúrtam és a világítását a külső világítással együtt működtetem. Így leálláskor nem hagyom égve. A műszer egyben kontroll-lámpa is. A tartályba Dacia szintjelző, a műszerfalra IFA műszer lett szerelve.



Ügyesen lett beszerelve a Dacia benzinszintjelző az üzemanyagtartályba



Az óra pedig esztétikusan helyezkedik el a műszerfalon



Nem ördöngösség felszerelni a műanyag lemezt

Ismerd meg hazádat!

239

Idegenvezető: TÚRI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

A 8-AS ÚTRÓL:

Sárvár, Sitke, Mesteri, Celldömölk

Sárvárott, a Rába folyóhoz közel esnek a város sportlétesítményei, a sportpályák, strandfürdő, valamint a nagy kiterjedésű Parkerdő és csónakázótó. A sportpályák mellett a Mini-motelt, az éttermet és a termálfürdőt találjuk. Ez utóbbit az 1961-es fúrást követően létesítették. A közel ezer méter mélységből felszínre törő 44 C-fokos hévíz hozza magával a gyógyulást. Az utóbbi időben különösen közkedveltté vált a szép, tiszta és egész évben nyitva tartó, kényelmes termálfürdő. Vizét elsősorban a mozgásszervi betegségek gyógyítására és utókezelésére javasolják. A termálfürdőnek egy fedett (téliesített) és egy szabadtéri medencéje, valamint kádfürdője van. Bejáratától jobbra Németh Mihály remek alkotása, a „Fürdőző nő" szobra áll, kellemes összhangban a modern épülettel és környezetével.

A Parkerdőt és a csónakázótavat a város lakói társadalmi munkával alakították ki. Hatalmas kiterjedésű kubikgödrök összekötésével jött létre a vízi labirintus. A tórendszer vízellátását zsilipes csatorna szolgálja. A kis szigeteket és a keskeny „vízi folyosókat" kecses vonalú hidak ívelik át és kapcsolják össze. Az igazán kellemes környezet méltán csábítja egy kis sétára, kikapcsolódásra, vagy éppen sportolásra a munkájukból megtérő város-



Lubickolók

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



„Betyáros vendéglátás"



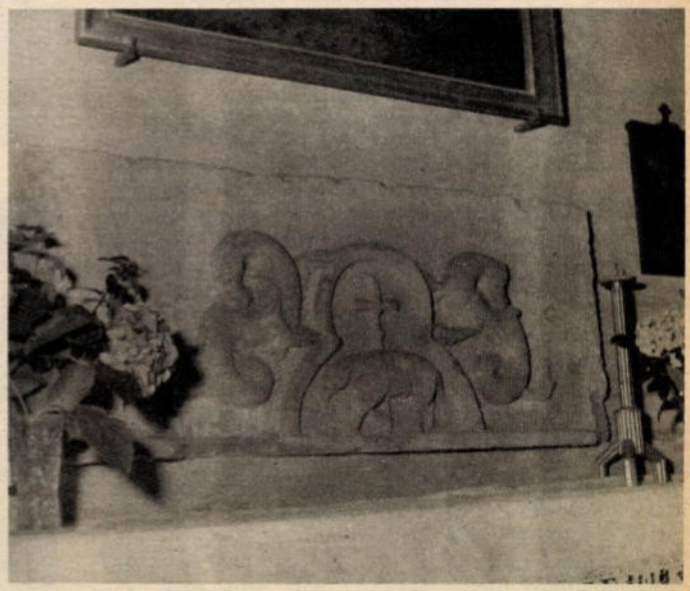
Előttünk a Ság-hegy



Totemoszlop



A Herpenyő betyárcsárda



„Isten báránya"

lakókat. A tórendszer közepén hatalmas totemoszlop magasodik. A parton gyakorta látni a jó fogás reményében vizet kémlelő sporthorgászokat. A tó város felőli oldalán új lakónegyed épült. Előtte a parton és a vízen csónakkikötők sorakoznak. A tavat övező parkerdőben sétányok, padok és szalonnasütésre kialakított helyek fogadnak. És ami külön nagy kincs: nagy-nagy csend öleli át az egészet.

Sárvárról feltétlenül érdemes kisebb-nagyobb lélegzetű kirándulásokat tenni. A Rába folyó jobb partján levő hegyközség aljában — a műút jobb oldalán — találjuk a Herpenyő csárdát. Nevét a hajdan itt folyó Herpenyő patakról kapta. A hegyközség — szépen művelt szőlős- és gyümölcsöskertjeivel — Sárvárhoz tartozik. Sárvárról is sokan keresik fel a konyhájáról és udvarias kiszolgálásáról jó hírű csárdát. Magyaros berendezése, fagerendás, szép mennyezete, búboskemencéje, s a cigányzene igazán emlékezetessé teheti az „útszéli", hajdanvolt betyártanyán élvezett szíveslátást.

A Pápa felé vezető úton érkezünk Sitkére. A műútról már a messze távolból is jól látszik az egyszerű, fehér falú, arányaiban is impozáns, barokk stílusú, tipikus falusi templom. A település legmagasabb pontján építették fel 1760 körül. Belső kiképzése és berendezése is művészi színvonalú. A hajó jobb oldali falában őrzik a román kori, XIII. századi templomból — két sárkány között „Isten bárányát" ábrázoló — domborművet. Az igen értékes, művészi gonddal gazdagon díszített miseruhák a sekrestyében tekinthetők meg.

Mielőtt Celldömölkre érnénk, szerény kis tábla jelzi, hogy jobbra letérve — mintegy 7 km távolságra — Mesteriben fürdőt találunk. Az oda vezető út nagyon keskeny, de portalanított. A szezonban nyitva tartó meleg vizű fürdő gondozott környezetben levő két medencéje mellett kabinok vannak. A nyári hétvégeken mindkét medence meglehetősen zsúfolt. Szép kilátás nyílik innen a közelben levő Ság-hegyre. Sokan gyalogtúra keretében keresik fel a természetvédelem alatt álló magaslatot. Ám kifejezetten a Ság-hegy megtekintésére ide sereglő turisták közül is, azért sokan útba ejtik Mesterit, egy kis felüdülést nyújtó kellemes fürdőzésre.

Napjainkban különösen időszerű témáról írt részletesen elemző tanulmányt dr. Gárdos János okl. gépészmérnök, a Kötuki osztályvezetője. A „közúti gépjárművek hajtóanyag-fogyasztása a városi forgalomban" című művében diagramokon, valamint a következtetéseinek a táblázatokba foglalt eredményei alapján is meggyőző érvekkel bizonyítja, hogy a forgalmi akadályoztatások igen érzékenyen visszahatnak a gépjárművek üzemanyag-fogyasztására. Ennek ismeretében megalapozottnak tekinthetjük állítását, amely szerint a forgalom szervezőinek, valamint a forgalomtechnikai szakembereknek is döntő szerepük lehet a közúti közlekedés energiagazdálkodása szempontjából.

A tanulmány szerzője – dr. Gárdos János – a Közúti Közlekedési Kutatóintézetben egyik legutóbbi beszélgetésünk alkalmával felvetette, hogy ma, amikor különböző fórumokon oly sokat beszélünk az energiatakarékosságról és oly sok jót igyekszünk tanácsolni ennek érdekében, vajon megteszünk-e mindent, hogy közlekedési környezetünk is megfeleljen ennek a törekvésnek? Vagyis, tovább javítsuk és a lehető legjobban alkalmassá tegyük arra, hogy ezen belül valóban energiatakarékosan vezethessünk.

Ilyen megfontolásból érdemes lenne újra felmérni, hogy nagyvárosainkban (elsősorban természetesen Budapesten) az egyirányú utcák hálózata valóban „energiatakarékosan" van-e (vagy volt annak idején) kialakítva. Vajon nem kell-e túl sok, és benzinfalóan felesleges „kanosszát járni" helyenként ahhoz, hogy végre célhoz érjünk? Ezzel összefüggésben érdemes lenne felülvizsgálni a közlekedési lámpák összehangolását és fázisidejét. Mérlegelni kellene a balra kanyarodási tilalmakból adódó kényszerű zarándokutak hosszúságát és az üzemanyag-túlfogyasztásra gyakorolt hatását. És minden bizonnyal meghökkentő a javaslat, ám az előzmények alapján az is vizsgálat tárgya lehet, hogy vajon érdemes-e fenntartani a lámpák piros jelzéseikor a kategórikus jobbra kanyarodási tilalmakat. Amerikában (szövetségi szinten) éppen energiatakarékossági és környezetvédelmi szempontok szem előtt tartásával újra napirenden szerepel ez a téma.

Úgy tűnik, és minden bizonnyal bátran állíthatjuk, hogy hazánk nagyvárosaiban is lehet még közlekedési környezetünket tovább javítani és finomítani. Méghozzá úgy is, hogy az alapvetően energiatakarékosságot és környezetvédelmet előtérbe helyező forgalomszervezési intézkedések azért semmiképpen ne üthessenek vissza a forgalombiztonság oldalára.

Dr. Gárdos János – az 1978. év végi 830 ezres személyautóparkot alapul véve – utalt arra, hogy egy kocsi évi átlagos futásteljesítménye 13 000 km, s ennek mintegy 40%-át városi forgalmi körülmények között teszi meg. Mégpedig olymódon, hogy országos átlagban mintegy 1,3 kényszerű megállás esik minden kilométerre, s ebből adódóan is a kocsi fogyasztása bizony nem kevés. Ha tehát forgalomszervezési intézkedésekkel el lehetne érni, hogy a kilométerenkénti megállások száma 0,5 egységgel (vagyis két kilométerenként egy megállással) csökkenjen, akkor ez személyautóknál országosan 43 millió liter benzin megtakarítását eredményezné!

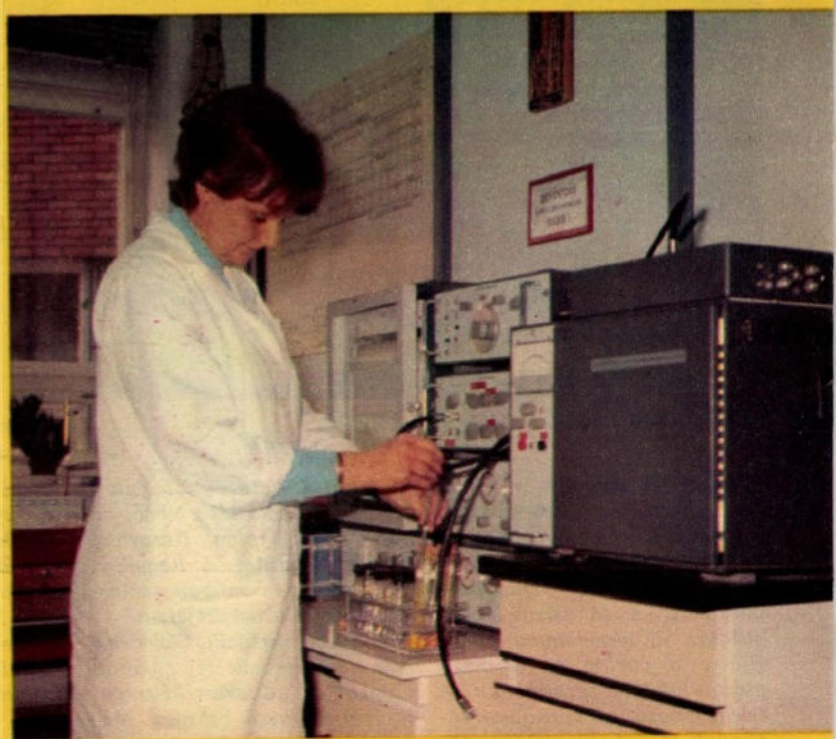
Kézenfekvő, hogy a gyakori és kényszerű megállásokkal akadályoztatott forgalomban a vezetési stílus is sokat nyom a latba: számottevően befolyásolja az autók üzemanyag-fogyasztását.

Tudományosan mérhető és igazolható, hogy a durva, zaklatott (úgymond: sportos) vezetéstechnikát követő autós – minthogy az üzemanyagból származó energiát mindúntalan a fékek „melegítésére" is pazarolja – 25–30%-kal drágábban autózik, mint az, aki nyugodt és ésszerű megfontolással – és felesleges fékezgetések nélkül – harmonikusan lépést tart a forgalomritmussal.

ALMÁSSY TIBOR



2



3

OK NÉLKÜL NE

A Közúti Közlekedési Tudományos Kutatóintézetben is igen sokirányú vizsgálatot folytatnak a közlekedés energiagazdálkodását befolyásoló témákon. Így többek között: az út és a forgalmi viszonyok energiafogyasztásra gyakorolt hatásával; figyelemmel kísérik a hazai autók oktánszám-igényét típusonként; a Nagynyomású Kísérleti Intézettel együttműködnek az autók technikai adottságaihoz legjobban illeszkedő benzinek fejlesztésében; rendszeresen vizsgálják az üzemanyag-adalékoknak a különböző járművekre gyakorolt hatását; idejük számottevő részét köti le a különböző nagyvállalatok energetikai problémáinak megoldására fordított munka. **A képeken: 1.** Újtípusú előgyújtás-szabályozóval felszerelt 1200-as Lada oktánszám-igényét méri Csöndes Géza és Vadai Sándor tudományos munkatárs. **2.** A ZIL 130-as autóban Miasnikov Iván tudományos munkatárs egy XRG-jelű fogyasztáscsökkentő benzinadalékot vizsgál. **3.** Jól felszerelt laboratóriumaikban következetesen fejlesztik a használt motor- és hajtóműolajok regenerálási technológiáját. Az ő együttműködésüknek is köszönhető, hogy ma már a Volán Tröszt vállalatainál 1 liter fáradt olajból, az újjal egyenértékű 0,8 liter friss olajat állítanak elő. Klára Jenőné műszaki ügyintéző, az olajregenerálással összefüggő laboratóriumi munka közben.

(A szerző felvételei)



1



Az autó elhasználódása az elfogyasztott üzemanyaggal arányos

„MELEGÍTSÜK" A FÉKET!

AUTÓS SZEMMEL A SZOVJETUNIÓBAN

3. Moszkva

Moszkva, az 1980-as olimpia központja, a kettős főváros, a legnagyobb város Leningrádtól Vlagyivosztokig. A Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetségének és az Oroszországi Szövetségi Szovjet Köztársaságnak együttes fővárosa. Csaknem nyolcmillióan lakják. Budapesttől — légvonalban — 1800 kilométerre van. Vonattal másfél, gépkocsival három nap, repülővel 2½ óra az utazási idő Budapest és Moszkva között.

Moszkva 1922 óta a Szovjetunió fővárosa, s azóta döntő változáson ment át. A történelmi városmag, amely a Kremlt és környékét foglalja magában, javarészt nem változott, viszont a Moszkva folyó két partján jelentősen megnövekedett a főváros területe. A legfrissebb értesülések szerint további területfejlesztést már nem tartanak kívánatosnak, hiszen Moszkva már így is nagyon sok, vidéki nagyvárosok lélekszámának is beillő nagyságú lakóteleppel rendelkezik. És ezek az alvóvárosok bizony rendkívüli távolságra vannak Moszkva centrumától.

A harmincas évek elején kezdték el építeni a világhírű moszkvai metrót. A metróhálózatról mindenképpen a közúti közlekedés előtt kell beszélni, hiszen szerepe is jóval nagyobb a felszíni személyközlekedésnél. Összhosszúsága a jelenleg 107 állomással tűzdelt metrórendszernek: 170 kilométer. 45 éve folyamatosan tart a metró építése. Jövőre további két új szárnyvonallal bővítik. A moszkvai metró naponta hatmillió utast szállít. (A Szovjetunió hét városában van metró.)

A szerelvények 6—8 kocsiból állnak, s — különösen a csúcsforgalom idején — gyors ütemben követik egymást. A moszkvaiak fegyelmezettsége és a régóta meghonosodott írott és íratlan utazási szabályok következetes betartása következtében a metróutazás rendkívül gyors, kényelmes és biztonságos.

A föld felszínén zajló közúti forgalom ma még ugyancsak gyors és kényelmes Moszkvában. Félő azonban, hogy a közúti járműpark hihetetlen iramú fejlesztése és a tilalmi táblák sokasodása, valamint a parkolóhelyek számának csökkenése következtében a folyamat nem egyértelműen kedvező az autósok számára.

Milyen kocsik futnak a szovjet főváros útjain? Ladadömping van, bár ezeket szülőhazájukban továbbra is Zsigulinak hívják. Csak itt látja az ember, mily sok ezek közül az 1600-as. Moszkvicsból és Volgából van ezután szemlátomást a legtöbb. A Szovjetunió egész területén kizárólag halványzöld és világosszürke Volgák alkotják a taxihadsereget. A Szovjetunióban, s kiváltképp Moszkvában a taxiknak sokkal inkább tömegközlekedési jármű szerepük van, mint mínálunk. Moszkva központjában sok Sirály (Csajka) fut, de egyáltalán nem kelt feltűnést az utcán, ha napjában többször is feltűnnek a robusztus ZIL—114-esek.

Moszkvában az évnek csaknem minden napján tartózkodik valamely magas rangú külföldi delegáció. Ezek a kocsisorok rendszerint egyáltalán nem befolyásolják a moszkvai közlekedés megszokott rendjét. Egy rendőrautó felvezetésével — sziréna és dudakoncert nélkül —, hangtalanul, s gyakran teljesen észrevétlenül suhannak el. A Kalinyin sugárúton, a főváros egyik legjelentősebb útvonalán az úttest közepén kettős záróvonallal elválasztott sáv áll rendelkezésükre.

Nemcsak a delegációs kocsik sora halad ennyire diszkréten, hanem a mentőautók, a rendőrautók és más, megkülönböztető jelzésüket használó kocsik is.

Moszkva közúti közlekedése erősen szabályozott. A tágas utak, a viszonylag kevés szintbeli útkereszteződés, a gyalogos-aluljárók rendszere, a szélesre méretezett gépkocsisávok lehetővé teszik, hogy olykor kétszer négy, egyes szakaszokon 2×6 oszlopban hömpölygjön a gigantikus forgalom. Moszkvában nehéz olyan fényképet készíteni, amely az utak tömegét, járműforgalmát érzékelteti. Ennek oka elsősorban a jó for-

Közúti forgalom a Moszkva folyót átívelő hídon





A Gorkij utcában

galomszervezésben keresendő. Másodsorban viszont az általunk nem megszokott fővárosi távolságokban. A legfontosabb útszakaszokon izzókból kirajzolt számok jelzik azt az optimális sebességértéket, amely hosszú úton lehetővé teszi a zöldhullámot. Forgalmi torlódás csak esős-ködös-havas-jeges pályán képzelhető el. A környezet védelmét szolgálja az a teherautópark, amely — furcsa módon — trolibuszáramszedővel van ellátva, s felsővezetékkel működik.

Moszkva gépjármű-közlekedése nap mint nap rendkívüli feladatot vállal magára a személy- és teherszállításban.

Kép és szöveg:
SZÉKELY TAMÁS

Autók és árak

Részlet a Merkur használtautó-telepein március közepén értékesített gépkocsik áraiból:

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

TÍPUS	Évjárat	Jel	Ára ezer forintban
BUDAPEST (Röppentyű u. 73.)			
Dacia 1300	1978	SM	80
Lada 1200	1973	SM	43
Lada 1200	1975	SM	60
Lada 1200 K	1973	SA	48
Lada 1500	1974	SM	73
Lada 1600	1978	SM	124
P. Fiat 1500	1974	SA	24
Moszkvics 412	1972	SM	29
BÉKÉSCSABA (Szarvasi út)			
Lada 1200 K	1979	BM	112
Lada 1200	1975	SM	39
Lada 1300	1978	BM	103
Moszkvics 408	1967	SM	9
Moszkvics 2140	1978	SA	54
P. Fiat 126	1978	SM	56
Skoda 105 S	1979	SM	79
Skoda 105 S	1978	SM	77
Skoda S 100	1976	SM	30
Wartburg 353 dL TT	1973	SM	45
Wartburg 353 dL	1974	SM	53
Zaporozsec 968	1974	SM	17
DEBRECEN (Monostorpályi út)			
Lada 1200	1971	SM	26
Lada 1300	1978	SM	110
Lada 1500	1976	SM	73
Lada 1500	1978	BM	110
Lada 1600	1979	SM	136
P. Fiat 126	1976	SM	39
Skoda S 100	1977	SM	37
GYŐR (Rét u. 27.)			
P. Fiat 126	1979	BM	62
P. Fiat 126	1979	BM	68
P. Fiat 1500	1975	SA	36
P. Fiat 1500	1977	SA	48
Skoda S 100	1972	SM	14
Skoda S 100	1977	SA	28
Skoda 105 S	1978	BM	75
Skoda 105 S	1978	SM	78
Wartburg 353	1979	SM	84
Wartburg 353	1979	BM	87
KECSKEMÉT (Szolnoki hegy 7)			
Lada 1300	1978	SM	105
Lada 1200	1975	SM	43
Lada 1200	1972	SM	33
Lada 1200	1979	BM	98
Lada 1500	1978	BM	113
Lada 1500	1977	SA	62
P. Fiat 126	1979	SM	65
P. Fiat 1500	1974	SM	44
P. Fiat 1500	1976	SA	49
P. Fiat 1500	1974	BM	42
MISKOLC (Lóránffy Zs. u. 49.)			
Lada 1500	1979	SM	104
Lada 1200	1979	SM	90
Lada 1300	1979	SM	106
Lada 1200	1973	SM	56
Moszkvics 2137	1977	BM	70
P. Fiat 126	1978	SM	66
P. Fiat 1500	1974	SA	27
P. Fiat 126	1978	SM	65
P. Fiat 1500	1975	BM	41
Skoda S 100	1976	SM	46
Skoda 105 S	1977	SM	61
Skoda 120	1978	SM	73
Skoda 105 S	1977	SM	71
Trabant 601 K	1979	SM	65
PÉCS (Fürst S. u. 6)			
Lada 1200 K	BM	1979	114
Lada 1200 K	SM	1978	96
Lada 1300	SM	1979	106
Lada 1500	SM	1977	98
Lada 1600	SM	1979	133
P. Fiat 126	SM	1977	49
P. Fiat 126	SM	1978	68
P. Fiat 1500	SA	1976	46
P. Fiat 1500	SA	1977	48
Skoda S 100	BM	1974	39
Skoda 120	SM	1978	74
Trabant 601	SM	1977	48
Wartburg 353 dL	SM	1978	87
SZEGED (Vásárhelyi P. u. 4)			
Lada 1200	SM	1976	73
Lada 1200 K	SA	1975	49
Lada 1200 K	SM	1979	108
Lada 1300	SM	1979	105
Lada 1500	SM	1975	81
Lada 1500	SM	1978	105
Moszkvics 1500	SM	1979	83
P. Fiat 126	SM	1979	66
P. Fiat 1500	SA	1974	19
P. Fiat 1500	SA	1975	48
Skoda S 110	BM	1975	23
Trabant 601	SM	1973	32
Volga M—24	BA	1971	13
Volga M—24 K	SA	1975	58
SZÉKESFEHÉRVÁR (Csíkvári u. 14)			
Dacia 1300	BM	1978	98
Lada 1600	BM	1979	134
Lada 1600	SM	1978	126
Lada 1500	SM	1978	102
Lada 1300	SM	1977	81
Lada 1200	SM	1978	102
Lada 1200	SM	1972	41
P. Fiat 1500	SA	1976	31
P. Fiat 1500	SA	1975	23
P. Fiat 1500	BM	1974	46
P. Fiat 1500	BM	1974	41
P. Fiat 1500	BM	1969	10
Skoda 105 S	SM	1978	69
Skoda S 100	SM	1976	57
Volga M—24	SA	1977	59
SZOMBATHELY (Zanati u. 2)			
Lada 1200	1977	SA	53
Lada 1500	1977	SM	86
Lada 1500	1978	SM	106
Skoda 120	1979	SM	86
Skoda 105 S	1979	BM	80

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

A SZABADPIACOKRÓL

Megkezdődött a nagy tavaszi vásár. Budapesten és az ország többi városában is zsúfoltak az autóbörzék, s ahol az árak reálisak, ott egymásután cserélnek gazdát a gépkocsik. Részletes jelentések tudósítóinktól:

BUDAPEST. Nemcsak a szabadpiac telt meg eladó kocsikkal, hanem a környező utcák és parkolók is. Jellemző árak: Dacia 1300 (ZO) 85 ezer forint, Fiat 127 (UI) 70, Lada 1200 (IO—UP) 48—65, Lada 1300 (UL) 90, Lada 1500 (UY) 90—93, Skoda S 100 (UY—UH) 52—55, Trabant 601 (IR) 30, Wartburg 353 (IP—US) 55—70, Zaporozsec (UH) 25 ezer forint.

GYŐR. Fél esztendeje nem árultak annyi autót a Rába mentén, mint március közepén. Több mint 400 autót akartak bevinni az eladótérre, amely kicsinek bizonyult, így sokan ki is szorultak. Nagyon sok volt a 4—5 éves, vagy annál régebbi Lada. Az alig 3 éves kocsikat majdnem az újak árán szerették volna eladni, így a kínálathoz képest meglehetősen kevés volt az adásvétel. Ebben a városban van most az ország legdrágább piaca. Jellemző árak: Lada (IV—ZK) 48—100 ezer, Lada 1300 (ZJ—ZK) 95—110, Lada 1500 (UZ—ZK) 87—115, Skoda S 100 (IY—ZK) 40—62, Trabant 601 (ID—IV) 24—35, Trabant 601 (UE—ZL) 49—62, Wartburg 353 (CY) 30, Wartburg 353 (ZC—ZL) 92—100 ezer forint.

MISKOLC. Nem győztük figyelemmel követni a sok adásvételt. Kétszáz kocsit árultak, szinte tolongtak a komoly vevők, még azok a kocsik is elkeltek, amelyeket hetek, hónapok óta hiába hordtak a piacra. Igaz, ebben része volt az árengedményt kicsikaró kemény alkuknak is. Jellemző árak (alku előtt): Moszkvics 412 (IF) 38 ezer forint, Lada 1200 (IH—IN) 43—55, Lada 1200 (ZF) 85, Lada 1300 (ZM) 100, Lada 1500 (ZB) 100, P. Fiat 1500 (PR) 58, Ford Capri (UB) 85, Skoda S 100 (IT—US) 43—58, Skoda 105 S (ZU) 85, Wartburg 353 (IH) 40. Wartburg 353 dL (ZK) 85 ezer forint.

SZEGED. Nagy az érdeklődés a Tisza partján is, de itt még makacsul magasak az árak. Néhány üzletkötés ennek ellenére volt. Elkelt például egy Trabant 601 (UC) 46 ezer forintért.

SZOMBATHELY. Zsúfolt, nyüzsgő piac. Kétszáz kocsiból a 10 százaléka elkelt. Néhány közülük: Lada 1200 (IN) 52 ezer, Lada 1300 (ZI) 85, Skoda S 10 (IO—UP) 28—50, Skoda 1000 MB (CB) 30, P. Fiat 1500 (IF) 40 ezer forintért.

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

Április 5., szombat
Keszthely

Április 6., vasárnap
Balassagyarmat
Cegléd
Debrecen
Gyöngyös
Győr
Jászberény
Kaposvár
Körmend
Miskolc
Nyíregyháza
Oroszlány
Szeged
Szentes
Törökszentmiklós

Április 12., szombat
Szentlőrinc

Április 13., vasárnap
Baja
Békéscsaba
Dabas
Debrecen
Gyula
Kiskunfélegyháza
Lajosmizse
Marcali
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pápa
Pécs
Siófok
Szeged
Székesfehérvár
Szombathely
Tata
Tiszakécske
Veszprém
Zalaegerszeg

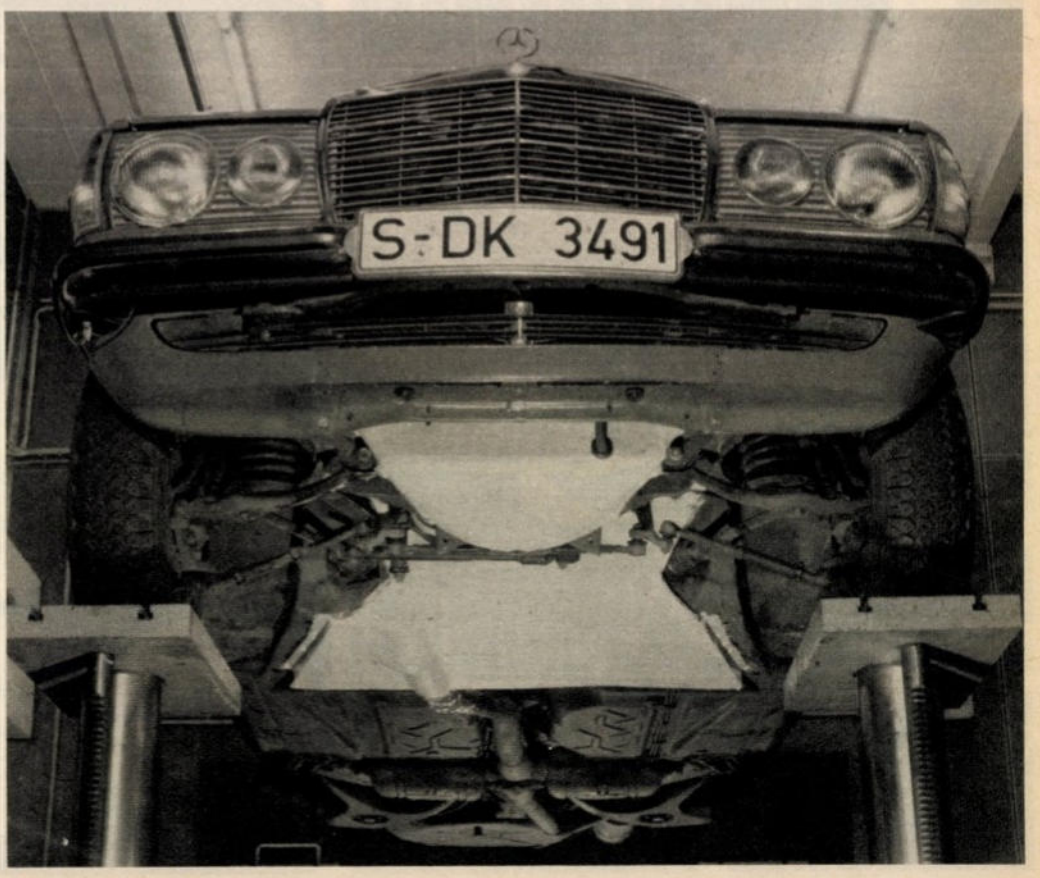
Uniphot Archívum



Nem a kocsi oldalán olvasható „Disco star" az igazi típusnév, hiszen az autó Talbot Simca Sunbeam márka, 928 cm^3-es, 31,5 kW (43 LE) teljesítményű motorral, fronthajtású erőátvitellel. Ezen kívül speciális sztereó rádió és magnó, tranzisztoros gyújtás, hátsó ablaktörlő, nyitható tető, fejtámlás ülések és hasonló extrák teszik értékesebbé a már korábban Horizon elnevezéssel jelentős sikert arató modern konstrukciót.

Az újabban felvett Talbot névmódosításról már volt szó lapunkban, de ezt a modellt még nem említettük. Természetesen a szembetűnő tarka minta a kocsi oldalán egyéni megoldás és a szerelvények jó része sem szerepel az alaptípus gyári ajánlatában

Képes híradó



ENVITEC rövidítéssel rendezték meg Düsseldorfban nemrég azt a kiállítást, ahol a környezetvédelem érdekében létrehozott különböző technikai újdonságoknak adtak helyet. Ott jelent meg a Daimler–Benz AG Mercedes 240 D jelzésű dízelmotoros kísérleti kocsija, a világos színű alsó köténnyel, amely egy különleges zajszigetelő, de bizonyos értelemben motorvédő lemeznek is tekinthető. Azt viszont a kiállítók hangsúlyozták, hogy még vitára bocsátják javaslatukat és csak később döntenek sorsa felől

HUNGARO SZERVIZ

KEVESEBB BENZIN IS ELÉG, HA A MOTORBAN MIND ELÉG!

Korszerű, speciális műszereinkkel optimatizáljuk üzemanyag-fogyasztását

– elektronikus fogyasztásmérés

– elektronikus motortesztelés és beállítás

– CO és HC (elégetlen üzemanyag) egyidejű mérése

Minden európai típus beállítását vállaljuk.

HUNGAROSZERVIZ

központi üzeme

Bp. XIV. Mexikói út 15–19.

Vevőszolgálat: 631–001
631–003

A megfelelő útitárs!





Lada, Zastava, Polonez és a többiek

Az autó: a barátság és az ipari együttműködés hídja — mondta N. V. Faggyejev, a KGST titkára a kragujeváci Crvena Zastava Művekben tett látogatása alkalmával.

Az idén lesz tíz éve, hogy a legnagyobb jugoszláv autógyár, a kragujeváci Crvena Zastava Művek (Vörös Lobogó Művek) és kooperánsai eredményes ipari együttműködést valósítanak meg a Szovjetunió autóiparával. A lengyelekkel pedig már tizennégy éves a kapcsolatuk a személygépkocsik gyártásában.

Nemrégiben, amikor Nyikolaj Vasziljevics Faggyejev, a KGST titkára Jugoszláviában járt – és ellátogatott Kragujevácra is –, az autóipar vezetőivel talán éppen ezért azt elemezték: hogyan valósult meg a Crvena Zastava és kooperánsainak együttműködése a KGST-országok autóiparával, milyen lehetőségek vannak ennek az ipari együttműködésnek a további fejlesztésére és új formákkal való gazdagítására.

Együttműködés a Szovjetunióval

Rendkívül gazdag és sokoldalú a jugoszláv autóipar és a kísérő iparágak együttműködése a Szovjetunió autógyártó iparával. Jugoszláviából 57-féle alkatrészt szállítanak a szovjet gépkocsigyártó iparnak – ennek 60 százaléka Kragujevácon készül, 40 százalékát más vállalatok gyártják –, ellenértékként pedig szovjet személygépkocsikat importálnak.

Évről évre több autóalkatrész készül jugoszláv gyárakban a Szovjetunió részére, és mind több szovjet gyártmányú személyautó talál gazdára Jugoszláviában. Rendkívül népszerűek például a Ladák, melyeket dínárért lehet vásárolni, sőt vásárlási kölcsönt is folyósítanak megvételére. Ennek ellenére a nagy kereslet miatt olykor egy évet is várni kell a leszállítására. Tavaly nem kevesebb, mint 18 ezer Ladát adtak el Jugoszláviában, s ezek a gépkocsik jól kiegészítik és teszik gazdagabbá az autóválasztékot.

Az elmúlt tíz esztendőben úgyszólván megkétszereződött a jugoszláv és a szovjet autóipar közötti ipari termelési együttműködés értéke: amíg az első öt évben az árucsere-forgalom értéke 115 millió dollár volt, addig az utóbbi öt esztendőben annak értéke megközelítette a 265 millió dollárt.

Az elkövetkező ötéves időszakban tehát tovább bővülhet és gazdagodhat a jugoszláv–szovjet autóipari együttműködés, hiszen a két ország közötti baráti és gyümölcsöző gazdasági kapcsolatok ezt lehetővé is teszik. Faggyejev erről is tárgyalt Kragujevácon. Egybehangzó vélemények szerint a két ország új ötéves terve alapján, az autóipari kooperációban a kétoldalú forgalom értéke ismét megkétszereződhetne, és elérhetné a 430–500 millió dollárt.

Zastavák Lengyelországban — Polonezek Jugoszláviában

Lengyelországban zlotyért kapható a jugoszláv Zastava 101-es, Jugoszláviában pedig dínárért vásárolható a len-

A Zastava Művek egyik szerelőszalagja, ahol most a 101-es alaptípusokat állítják össze **(Gyári felvétel)**



gyel gyártmányú P 125, P 126 és Polonez.

A kragujeváci Crvena Zastava Művek Autógyára ugyanis immár tizenöt éve rendkívül sokoldalú ipari termelési együttműködést folytat a lengyel autóiparral. Ennek az az érdekessége, hogy mindkét ország ipara autóalkatrészeket és kész autókat is szállít egymásnak. Az első megállapodást 1966-ban kötötték és 1975-ig a kölcsönös szállítások értéke 148 millió dollár volt, 1976. és 1980. között viszont mindkét irányban 380 millió dollár értékű autóalkatrészt és személygépkocsit szállítottak. A lehetőségek felmérése alapján az elkövetkező öt-éves tervidőszakban azonban az 520 milliós értékű szerződés keretében már nemcsak a meglevő gépkocsitípusokból szállít egymásnak a jugoszláv és a lengyel autóipar, hanem újabb típusokból is. Sőt, úgy hírlik, közös tervezésű személyautó gyártásáról is szó lehet.

Nagy lehetőségek az együttműködés bővítésére – magasabb rendű együttműködésre

A Nyikolaj Vasziljevics Faggyejevvel folytatott kragujeváci megbeszélések során szóba került, hogy az együttműködés lehetőségei még nincsenek teljesen kihasználva. Dr. Rodoljub Micity, a Crvena Zastava Művek vezérigazgató-helyettese kijelentette: a jugoszláv autógyár nemcsak a szovjet és a lengyel autóiparral szeretné bővíteni együttműködését, szorosabbra fűzni kapcsolatait, közös beruházásokat eszközölni, valamint harmadik piacon közösen föllépni, hanem érdekelt a többi KGST-ország autóiparával is hasonló együttműködést kiépíteni. Bár a Kikindai Vas- és Temper Öntöde, valamint a győri Rába között már kialakult az együttműködés, a kragujeváci Crvena Zastava Művek vezetői – köztük dr. Milenko Bojanity vezérigazgató – tár-





A Zastava típusai közül mi először a 750-est ismertük meg, amely a Fiat 600 D mintája nyomán készült Jugoszláviában, ahol az 1950-es évek elején kezdték meg a személyautók szerelését olasz alkatrészek felhasználásával. Kezdetben az akkori Fiat 1300, majd 1800-as modell és annak különböző változatai alkották a gyár programját, míg most a 101-es, illetve a 101 B és annak speciális, valamint Super jelzésű, más-más felszerelésű példányai kerülnek le a szalagról. Ezek a fronthajtású kocsik részben 1116, részben 1290 cm^3-es, négyhengeres, soros, vízhűtéses, keresztirányú motorral működnek



Múlt évben tavasszal, a Budapesti Nemzetközi Vásáron láthattuk a Zastava 435-ös típusszámú kis szállítókocsi különböző felépítményű változatait. Mindegyikük közös jellemzője a 848 cm³-es, 25,74 kW (35 Din LE) teljesítményű, négyhengeres, vízhűtéses farmotor és a 3728 mm-es teljes hossz



(MAROSI LÁSZLÓ felvételei)

gyalásokat folytattak a magyar gépjárműgyártó ipar képviselőivel a kétoldalú érdeklődés és érdekeltség alapján. S bár a tárgyalások még tartanak, várható, hogy az autóiparban bővül a termelési együttműködés.

Az elképzelések szerint a magyar ipar autóalkatrészeket gyártana és szállítana a kragujeváci Crvena Zastava Műveknek, a jugoszláv gyár pedig a zombori gyáregységében készülő kis áruszállítókat exportálná Magyarországra. Ezeket a tetszetős, gazdaságos és fürge kis furgonokat Zastava 850-es motor hajtja.

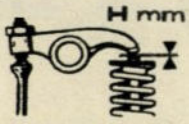
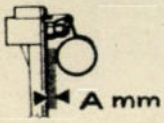
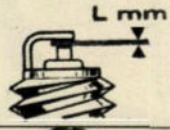
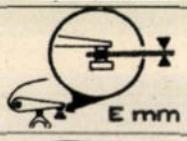
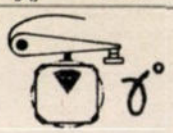
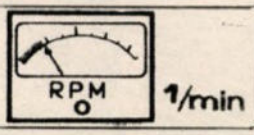
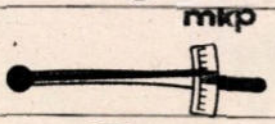
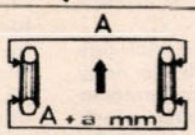
A kragujeváci gyár képviselői ezenfelül tárgyalásokat folytatnak Bulgária, Csehszlovákia és az NDK autóiparának vezetőivel is, hogy a kölcsönös autószállítások mellett termelési együttműködést is teremtsenek egymással.

A Crvena Zastava Művek vezetői úgy vélik, hogy a világpiacon uralkodó nagy vetélkedés, a kíméletlen konkurrencia miatt a KGST-országok autóiparának méa szorosabbra kell fűznie kapcsolatait, hosszú távú ipari termelési megállapodások alapján szakosítani lehetne és kellene a termelést, fel kellene osztani az autógyártás programját, közös beruházásokkal pedig tovább fejleszteni az autóipart, és így felvenni a versenyt más országok autóiparával a világpiacon.

– Nem kétséges, hogy a Crvena Zastava Művek által javasolt hosszú távú és sokoldalú autóipari együttműködés minden résztvevő számára hasznos volna – mondta Nyikolaj Faggyejev, majd hangsúlyozta: – Ily módon a személyautók nagyobb sorozatokban készülhetnének, tovább szabványosíthatnák az alkatrészeket, és mindezek növelnék a termelékenységet és a gazdaságosságot.

– dij –

FONTOS ÉS PONTOS ADATOK (2)

	 MOSZKVICS 412 1500	 POLSKI FIAT 126/600 126/650 *	 POLSKI FIAT 125/1500
SZELEPHÉZAG mm Szívószelep Kipufogószelep 	Hidegen Melegen 0,15 0,2 0,15 0,2	0,2 0,25	0,2 0,25
BENZINSZINT Úszó távolsága a fedéltől tömítéssel mm 	6,5±0,25 42±0,4	8 7±0,25*	5
GYÚJTÓGYERTYA Elektródahézag mm BAKONY típus 	0,6—0,75 BL 5	0,6—0,7 BN 3	0,6—0,7 BL 4P
MEGSZAKÍTÓHÉZAG mm 	0,35—0,45	0,5±0,03	0,45±0,03
ZÁRÁSSZÖG ° 	40° 44%	78°±3° 43%±2%	51°±3° 57%±3%
ALAPELŐGYÚJTÁS ° 	3°—5,5°	10°	12°±1° 6°±1°
ALAPJÁRATI FORDULATSZÁM ford/min 	700±50	800±50 850±50*	850±25
ÉKSZÍJ-FESZESSÉG mm (Behajlás) 	12—15	10—15	10—15
MEGHÚZÁSI NYOMATÉK Hengerfej Himbatengely mkp 	9—10	4 2,5	9 1,9
GUMIABRONCS LEVEGŐNYOMÁS Mpa Elöl Hátul 	0,166 (1,7 bar) 0,176 (1,8 bar)	0,137 (1,4 bar) 0,196 (2 bar)	0,147—0,166 (1,5—1,7 bar) 0,156—0,196 (1,6—2 bar)
KERÉKÖSSZETARTÁS mm 	2±1	1±2 Terhelten	3±1 Terhelten
KERÉKDŐLÉS ° 	0,45'±30'	1°±20' Üresen 1°±30' Terhelten	0°30'±20' Terhelten

Előző – 6-os – számunkban a Lada-tulajdonosoknak adtunk hasznos információkat. Most pedig a Moszkvics, a kis és a nagy Polski tulajdonosai juthatnak számos olyan adathoz, amely nélkülözhetetlen a kocsi karbantartásakor.



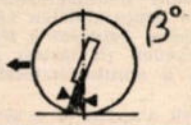
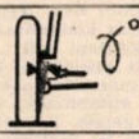
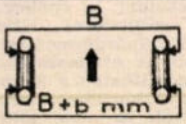
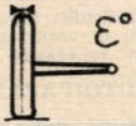
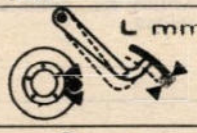
MOSZKVICS 412 1500



POLSKI FIAT 126/600 126/650



POLSKI FIAT 125/1500

	MOSZKVICS 412 1500	POLSKI FIAT 126/600 126/650	POLSKI FIAT 125/1500
UTÁNFUTÁS ° 	0°20'—1°50'	9°±1° Terhelten	3°10'±15' Terhelten
CSAPTERPESZTÉS ° 	6°35'	6°	6°±20'
KERÉKÖSSZETARTÁS (Hátsó futóműnél) mm 	—	7±2 Terhelten	—
KERÉKDŐLÉS (Hátsó futóműnél) ° 	—	—0°52'±30' Terhelten	—
FÉKPEDÁL-HOLTJÁTÉK mm 	—	—	0—3
TENGELYKAPCSOLÓPEDÁL-HOLTJÁTÉK mm 	Kiemelő villa 4,5—5,5	25	28
MOTOROLAJ	Multiszuper M—SE 15W—50	Multiszuper M—SE 15W—50	Multiszuper M—SE 15W—50
SEBESSÉGVÁLTÓMŰ ÉS KIEGYENLÍTŐMŰ	Hykomol K 85W—90	Hykomol K 85W—90	Hykomol K 85W—90
KORMÁNYMŰ	Hykomol K 85W—90	—	—
GYÚJTÁSELOSZTÓ	Motorolaj	Motorolaj	Motorolaj
KARDÁNTENGELY	Hykomol K 140	—	LZS-1
KERÉKCSAPÁGYAK	LZS-2	LZS-2	LZS-2
EGYÉB CSAPOK, CSUKLÓK és ÁLLÍTÓSZERKEZETEK	Motorolaj, illetve LZS-1	Motorolaj, illetve LZS-1	Motorolaj, illetve LZS—1
RUGÓLAPOK	LZS—1	—	—
VÍZSZIVATTYÚ-CSAPÁGY	LZS—2	—	—
FÜGGŐCSAPSZEG	—	LZS—1	—
KÜLSŐ MEGHAJTÓ CSUKLÓ BELSŐ MEGHAJTÓ CSUKLÓ	—	—	—
GÖMBCSAPSZEG GÖMBCSUKLÓ	—	—	—
TENGELYKAPCSOLÓ- ÉS KÉZIFÉK HUZAL	—	—	—

AUTÓKUT

Új magyar találmány:

„CSENDES LEMEZEK"

Az Autóipari Kutatóintézetben több év óta foglalkozunk az autóbuszok, ill. gépjárművek zajcsökkentésével. A munka során olyan megoldásokat igyekeztünk kidolgozni, melyek jól illeszkednek a jelenlegi korszerű gyártástechnológiai igényekhez. Különösen a járműgyártás kialakult rendszeréhez. Tehát gazdaságosan gyárthatók, és akusztikai hatékonyságuk olyan, hogy a nemzetközi kívánalmakat és a piaci igényeket maradéktalanul kielégíti. A cél tehát nemcsak a műszaki akusztikai követelmények fokozott és korszerű kielégítése, hanem az olcsó és az egyszerű kiviteli megoldás is.

Ilyen meggondolások alapján fejlesztette ki az Intézet a „csendes lemezeket".

A „csendes lemezek" olyan, rezgéstanilag egymástól elválasztott, kétsíkú lemezszerkezetek, ahol a gerjesztett lemezfelület (a hanghatással közvetlen kapcsolatban levő felület) előre megtervezett és meghatározott számú és méretű hanghidakon át kapcsolódik a kisugárzó lemezfelülethez. Ez a lemezszerkezet tehát nem szendvics-szerkezet, ahol a két lemez csak a közbetétanyagon át kapcsolódik egymáshoz. Az ilyen szerkezet a rezgésenergiát szabályozott ellenállásokon át vezeti át, illetve emészti fel a két felület között, miközben jelentős hullámtranszformáció is bekövetkezvén, a hatásos kisugárzó felület nagysága és energiatartalma is jelentősen csökken.

Ez a hatás átlagosan és az igényektől függően 10—15 db ún. hanggátlás-növekedést, ill. testzajkisugárzás-csökkentést eredményez.

Gazdaságossága abban rejlik, hogy ezt az akusztikai hatásfokozást lemezanyagtöbblet nélkül érjük el, vagyis az eredeti lemezvastagság kettéosztásával és nem a megtöbbszörözésével.

Ilyen módon az eredetileg betervezett lemezanyag súlya és méretei nem változnak.

A technológiai egyszerűsége pedig abban rejlik, hogy mindössze néhány ponthegesztés az, mely többletmunkát igényel. Ugyanis a lemezfelületek közé egy vékony műanyag fóliát is be kell lazán helyezni a felületek biztos rezgéstani elválasztása érdekében (távtartás) úgy, hogy a lemezek mechanikusan csak a ponthegesztéseken (hanghidakon) át kapcsolódhassanak.

A fentiek alapján ez a szerkezet, melynek gyártása semmilyen új szerszámot nem igényel, alkalmas minden olyan zajcsökkentő tokozás kialakítására, ahol fokozni kell a hanggátlást vagy csökkenteni kell a rezgések által gerjesztett lemezszerkezetek zajt kisugárzó, környezeti zajhatását. Így jól alkalmazható mindenütt, ahol nagy lemezfelületek rezegnek (gépjárművek, autóbuszok, vasúti járművek, szerszámgépek, gyógyszeripari gépek, építőgépek fülkéinél stb.), de igen hatásosak lehetnek az épületgépészetben, a légcsatornák, a centrifugális ventillátorok, klímaberendezések házainak, ill. burkolatainak dübörgésmentesítésére is, ahol a gépzajok kifúvónyílásokon át érvényesülnek, tehát igen zavaróak lehetnek. De jól használhatók a könnyűszerkezetes építészet vázaira helyezett lemezborítások rezgésmentesítésére is, melyek jelentős felületük és alaki kiképzésük miatt jó testzajkisugárzók is lehetnek.

Egyszóval mindenütt előnyösen használhatók, ahol súlynövekedés nélkül, és aránylag olcsón kell a gépek zaját csökkenteni, ill. ún. tokozással lehet a zajcsökkentést fokozni.

AUTÓIPARI KUTATÓINTÉZET

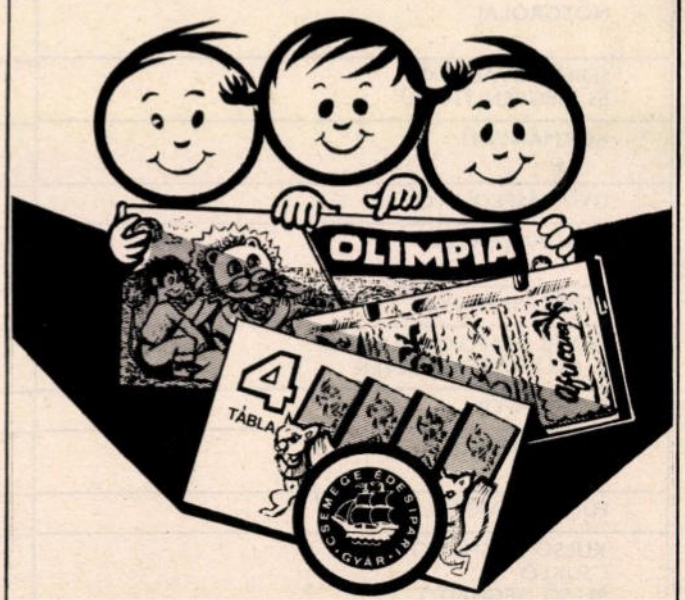
1115 BUDAPEST XI., Csóka u. 7—13.
Telefon: 666-988

A MŰSZAKI KÖNYVKIADÓ és az ÁLLAMI KÖNYVTERJESZTŐ VÁLLALAT a tisztelt olvasók figyelmébe ajánlja az alábbi szakkönyveket. A Műszaki Könyvkiadó e műveket — az olvasói igények szerint — folyamatosan megjelenteti.

Bárczy Barnabás: Differenciálszámítás. Példatár. 1980. Fűzve: 27,— Ft
Bárczy Barnabás: Integrálszámítás. Példatár. 1979. Fűzve: 26,— Ft
Bodonyi Ferenc: Kémiai összefoglaló 1979. Fűzve: 20,— Ft
I. N. Bronstein—K. A. Szemengyajev: Matematikai zsebkönyv 1974. Kötve: 69,— Ft
Kovács Ervin: Az esztergályos 1978. Kötve: 31,— Ft
Kovács László: Műszakiak zsebkönyve 1978. Kötve: 74,— Ft
Milley Vilmos—Völgyes István: Központi fűtés I—II. 1978. Kötve: 62,— Ft
Obádovics J. Gyula: Matematika 1979. Kötve: 62,— Ft
Rábel György: Gépipari technológusok zsebkönyve 1979. Kötve: 91,— Ft
Dr. Szabó Zoltán—Nyilasi János: A szervetlen kémia alapjai 1979. Kötve: 55,— Ft
Dr. Szalay Béla: Fizika 1979. Kötve: 90,— Ft
Dr. Ternai Zoltán: Autós műszaki tankönyv 1978. Kötve: 75,— Ft
Dr. Zsombory László: KRESZ-tankönyv 1976. Fűzve: 30,— Ft

A könyvek megvásárolhatók, illetve megrendelhetők: a Műszaki Könyváruházban (Bp. 1061 VI., Liszt Ferenc tér 9.), a Technika Könyvesboltban (Bp. 1114 XI., Bartók Béla út 15.), valamint a Műszaki Könyvkiadónál (Bp. 1051 V., Bajcsy-Zs. út 22.).

Jó szórakozást és jó étvágyat
a Csemege Édesipari Gyár olimpiai játékához



Minden tájékoztatást megtalál az Olimpia,
a vegyes táblás csokoládé
és a mogyorós tejcsokoládé dobozaiban

HAT VÁLTOZAT — EGY TÉMÁRA

Köztudott, hogy a gumiellátás körül nehézségek vannak. Egyes méretekhez körülményes hozzájutni. Ennek okairól számos alkalommal szólottak az illetékesek, így mi nem akarjuk a szót szaporitani. Ellenben annak érdekében tenni kívánunk, hogy a rendellenes gumielhasználódás minél kevesebbszer fordulhasson elő. Igaz, olykor nem lehet egyértelműen a hiba okára rájönni, mégha olyan kitűnő ábrák is segítik a tájékozódást, mint az olasz Pirelli Gyár itt látható rajzai. Ha végignézzük az előfordulható kopásokat, és – magyarázatukat, akkor egyértelműen megállapithatjuk, hogy ezek elkerülhetők. De az is igaz, hogy olykor nemcsak a futóműben fordulhat elő rendellenesség, hanem a gumi minősége körül sincs minden rendben. Tehát, mielőtt a hiba kiküszöbölésére a munkálatokat elkezdenénk, ajánlatos az abroncs és a futómű tényleges állapotáról is tudomást vennünk.

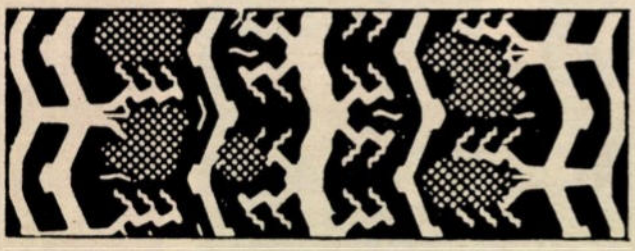
*

Természetesen a bemutatott hibákon kívül másfajta kopás is előfordulhat. Felderítése komoly szakértelmet kíván. Ne feledjük: nincsen okozat, ok nélkül!

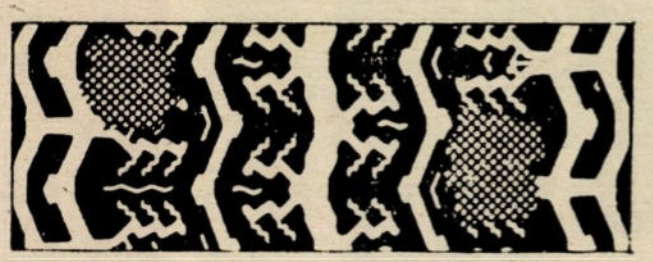
(L. K.)



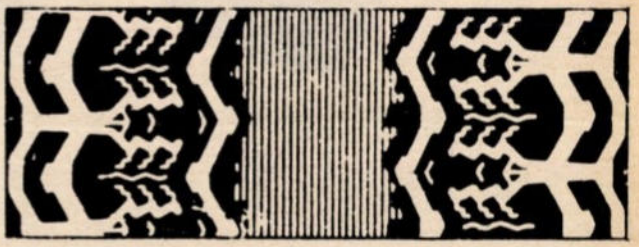
Egyik-másik belsőgumi bizony a kelleténél jobban porózus. Ezáltal idő előtt eltávozik abból a levegő. Ilyen esetben gyakrabban kell ellenőrizni a levegőnyomást. A gumi szélein látható két csík (amely kopásnak felel meg), a kevés levegővel való üzemelésre utal.



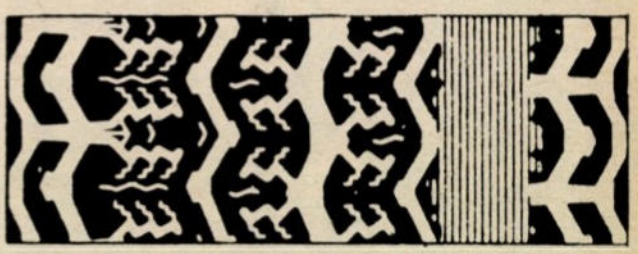
A lengéscsillapító hibás voltát a gumi kopása kitűnően ábrázolja. A lengéscsillapító rendszeres ellenőrzésével elkerülhetjük az ilyen jellegű hibát.



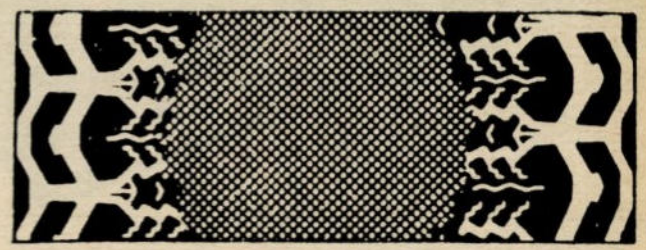
Az ábrán látható folt könnyen összetéveszthető a rossz lengéscsillapító okozta kárral. Pedig ezt a kerekek kiegyensúlyozatlansága idézi elő. Célszerű tehát alaposan felderíteni a hiba okozóját.



A másik véglet az, amikor túl nagy az abroncsban a levegőnyomás. Persze, ha egy-két tizeddel több, az adott esetben csak a gumi előnyére válik, ám az ilyen mérvű kopást már nem egy-két tizednyi plusz okozza.



Ha jól megfigyeljük az ábrát, észrevehetjük, hogy a csík csak az abroncs egyik oldalán látható. Nos, ilyenkor a futómű beállítása körül nincs valami rendben. Ha a gumi külső szélén látható a kopás, akkor a kerék az előírt értéknél jobban dől kifelé. És ugyanez áll fordítva, ha a gumi belső széle kopik. De a kerekek helytelen összetartása és a lengőtengely gömbcsuklóinak a hibája is okozhat ilyesfajta kopást.

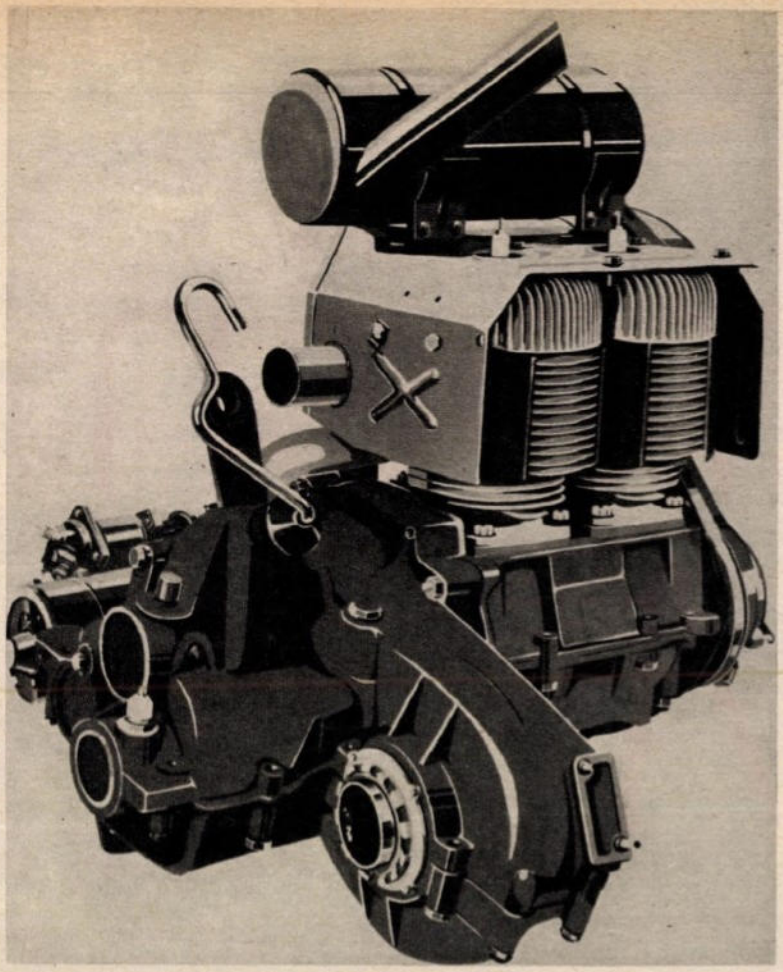


Ez a kopás azt jelzi, hogy az autós vagy durván léphetett a fékpedálra, vagy pedig bekap a fék.





TRABANT



JUNIOR

nevet kapott ez a fiatalok által készített és kizárólag fiatal autóversenyző-jelölteknek szánt kocsi, amelyet a múlt év őszén egy kiállításon lehetett az NDK-ban látni.

Lipcsében szerepelt ez a Trabant Junior is, ott, ahol évről évre az újítómozgalom keretében mutatnak be érdekes alkotásokat. Az eredeti gyári, kéthengeres, léghűtéses motort és a hozzá tartozó erőátviteli szerkezeteket használták fel az ifjú autószerelők, de a versenykocsiban a két hátsó kereket hajtják meg vele. Biztos, hogy kisebb-nagyobb változtatásokra, alakításokra is sor került, hiszen a teljesítményfokozás receptjeit jól ismerte az a mintegy tízes létszámú csoport, amelybe az autót építő fiatalok tartoznak.

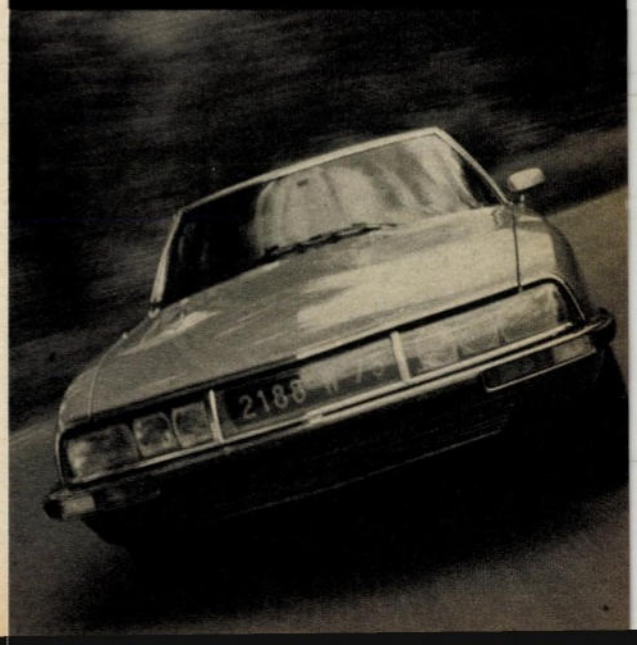
Ezek után jogos a kérdés, hogy: mit tud egy ilyen kocsi?

Természetesen magunk is érdeklődtünk a műszaki adatok iránt, de **Varga Péter olvasónk, aki a kiállítási fotókat készítette,** sajnos még nem tudott az ilyen kérdésekre választ kapni, így hát adni sem.

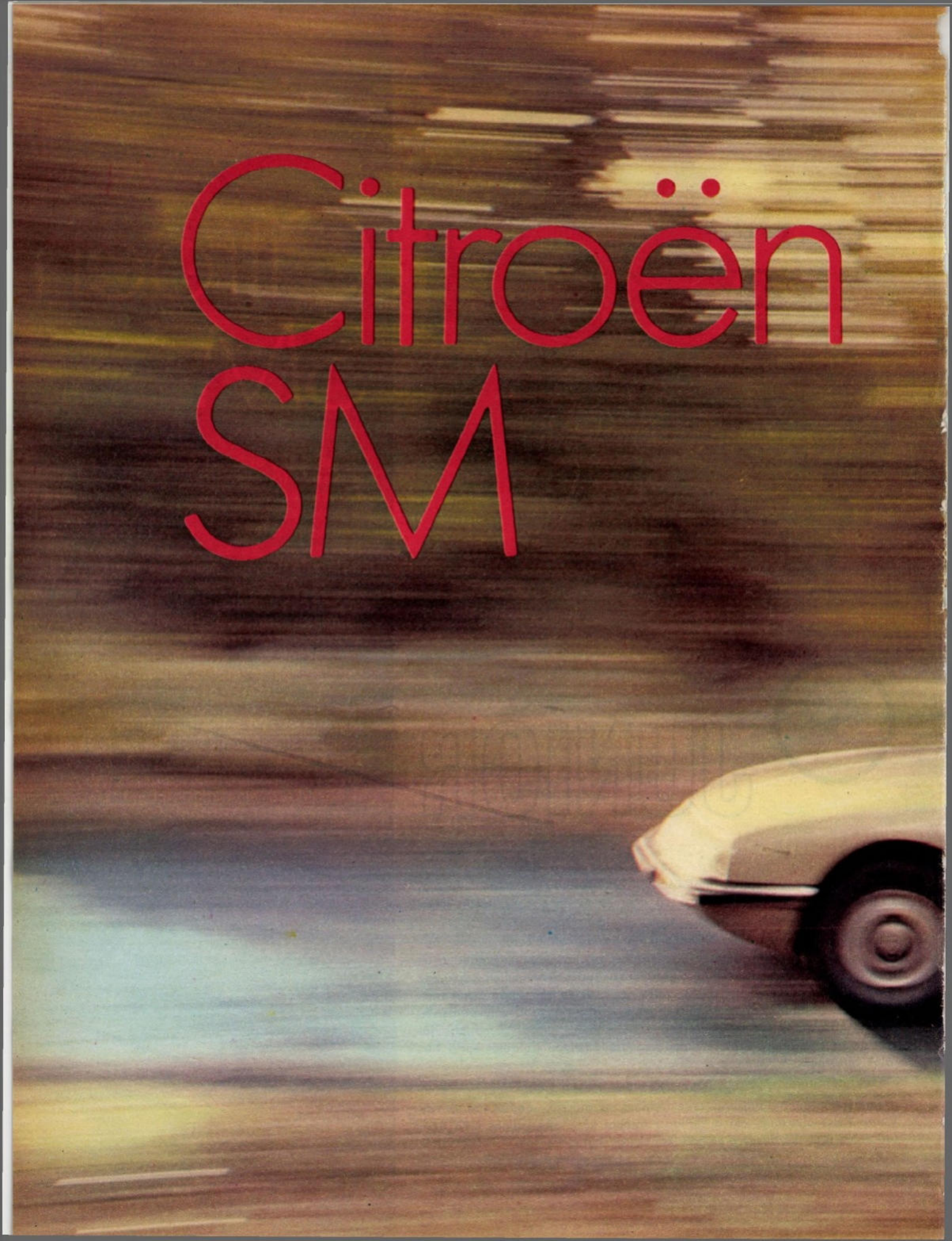
A kezdeményezés, illetve a versenyképes kocsi azonban kétségtelenül érdekes.

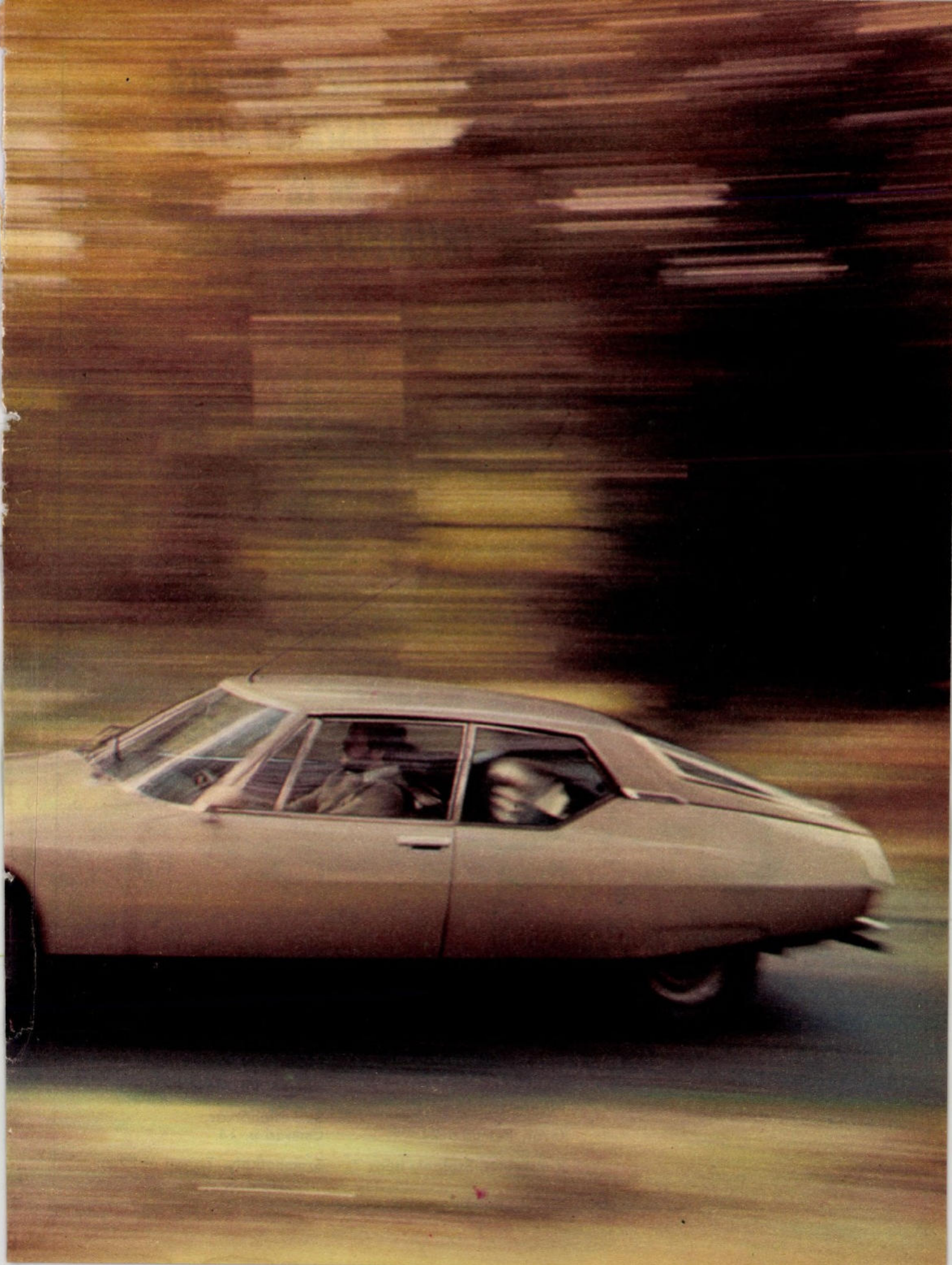
Citroën SM

Itt nem egy új autót ismertetünk, hanem a kerek tíz esztendővel ezelőtt született francia különlegességet. Igen, ebben az évben akár jubileumi ünnepséget rendezhetnének a tervezők, hiszen 1970-ben jelent meg a V6-os Maserati motort felhasználó Coupé, amelynek típusjelzéséből az „M" betű utal az olasz erőforrásra. Az „S" pedig itt a sportos jelleget hangsúlyozza, nem alaptalanul. A formai, vagyis légellenállási szempontokból ugyancsak jól sikerült konstrukció időközben nehéz feltételű ralikon, túraversenyeken is számos győzelmet, értékes helyezést vivott ki. A 2670 cm^3-es, 178 DIN lóerő (131 kW) teljesítményű motorral és benzinbefecskendezővel 228 km h sebességre képes, páratlanul stabil, fronthajtású, hidropneumatikus rugózású autóról a következő oldalon – többek kérésére – színes képet is közlünk.



Citroën SM





AZ ELMÚLT ÉVBEN KÖZEL HÚSZEZER KÜLÖNFÉLE TÍPUSÚ HASZNÁLT AUTÓT VÁSÁROLTUNK ÉS ÉRTÉKESÍTETTÜNK.



Forduljon Ön is bizalommal hozzánk!

HASZNÁLTAUTÓ-TELEPEK:

Budapest XIII., Röppentyű u. 73.

Békéscsaba, Szarvasi út

Debrecen, Monostorpályi út 39.

Győr, Rét utca 24.

Kecskemét, Szolnoki hegy 7.

Miskolc, Lórántffy Zsuzsanna u. 49.

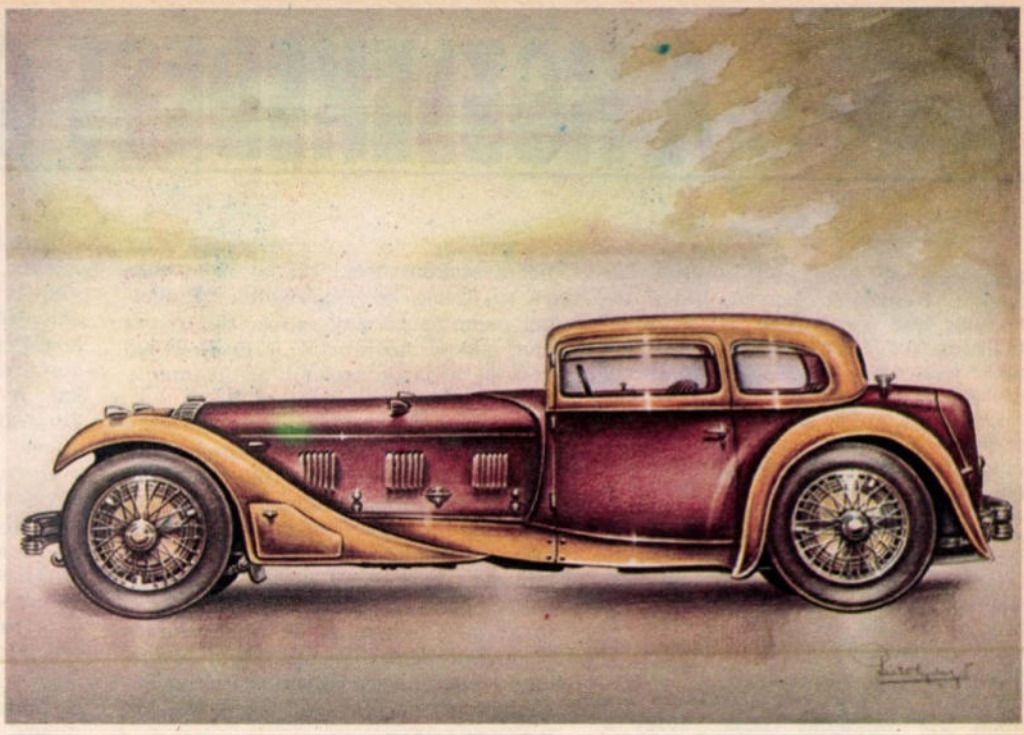
Pécs, Fürst Sándor u. 6.

Szeged, Vásárhelyi Pál u. 4.

Székesfehérvár, Csíkvári u. 14.

Szombathely, Zanati út 27/a.

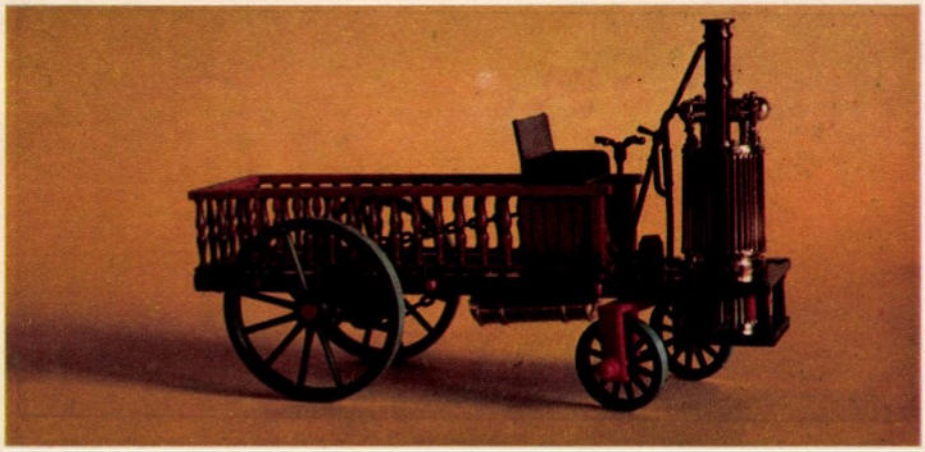
RÉGI AUTÓ



– régi híresség az Angliában készített nyújtott motorházú kocsi, amelynek mintájára Európa más országaiban is építettek testvértípusokat. A rajzon látható tizenkét hengeres, 5296 cm^3-es, soros motorral hajtott kocsi ugyanis 1931-es évjáratú

DAIMLER

amely mint igen gondos kivitelű, nemes anyagokat tartalmazó jármű, nemcsak 150 lóerőt jelentő teljesítményével, hanem 150 km/h sebességével is az élvonalba tartozott.



MODELL

Az olasz BRUMM cég idézi fel 1:43 léptékű, hű másolatként ezt az ősi teherszállítót, amelynek eredeti példányát Párizs utcáin 1828-ban, vagyis több mint 150 évvel ezelőtt csodálta meg a nép. Egy Pecquer nevű mérnök alkotásáról van szó. Ez a furcsa teherkocsi rotációs gőzmotor segítségével — már akkor differenciálműves erővitellel — sok esztendőn át megbízhatóan működött. Az ékszer jellegű kis modell Bánhalmi János gyűjteményének egyik féltve őrzött darabja.

BÉLYEG ÉS KERÉK

Folytatjuk a Togói Köztársaság régi autókat bemutató bélyegsorának ismertetését. A sorozat 4. címlete, a 70 frank névértékű bélyeg képe, az angliai Sunbeam 1904. évi típusát szemlélteti. A 100 frank címletű bélyeget kifejezetten Louis Renault születésének 100. évfordulójára bocsátották forgalomba. A bélyegképen a francia Renault 1908. évi gépkocsija látható. A sorozat 200 frankos záróértéke az angol Rolls-Royce 1909. évi típusát, a „Silver Ghost"-ot (Ezüst Szellem) szemlélteti.

A Koreai NDK – 1948-ig Észak-Korea – 1946 óta bocsát ki bélyegeket, közöttük néha találni autómotívumokat is. Ezúttal bemutatjuk az 1959-ben, az Ipari kiállítás alkalmára kibocsátott bélyegsorának záróértékét (Yvert bélyegkatalógus – Corée du Nord, 1946. szám alatt), amelyen 1958-ban gyártott tehergépkocsi rajzát láthatjuk.

Dr. Jasinszky István



A KÖZLEKEDÉST OKOLJÁK

Most még jó, nem kell kinyitni az ablakot. Reméljük, hosszú, hideg tavaszunk lesz, és a nyár is vacogtató hűvösségével fog feltűnni. Mert így akkor is jó lesz, akkor sem kell majd kinyitni az ablakot.

A csukott ablak a jó. A fény azon is bejön, a por és a piszok, meg a mindenfajta büdös gázok kinn maradnak. És kinn maradnak szerencsére a zajok is, és mert az ablakokon át nem tudnak a szobákba szivárogni, kénytelenek az utcán összegyűlni. Aztán már az utcán is annyian lesznek, hogy együtt nekigyűrkőznek, áttörik az üvegek védőfalát, belopakodnak a szobába, és ott kényelmesen elterpeszkednek.

Hogy a zaj környezetszennyező ártalom, azt mindenki tudja. Hogy a zaj mennyire ártalmas, azt nem mindenki tudja, de sokan kutatják. És azt ki tudja, hol hasznosítják a kutatások eredményeit? Kutatunk, mérünk, megállapítunk — és zajongunk tovább.

Egy újsághír: „A közlekedési zaj a nyugtatók fokozottabb szedésére készteti az embereket — derült ki egy angol tudós tanulmányából. Egy olyan helyet választott vizsgálódása tárgyául, amelyen keresztül röviddel azelőtt egy főközlekedési út vezetett. Mielőtt a kerülőutat megnyitották volna, a lakosok háromszor annyi nyugtatót, depresszió elleni gyógyszert és négyszer annyi altatót szedtek, mint az úttól távolabb eső hasonló falu lakosai. Miután a forgalmat a kerülőútra terelték, a nyugtatók szedése kereken a felére csökkent."

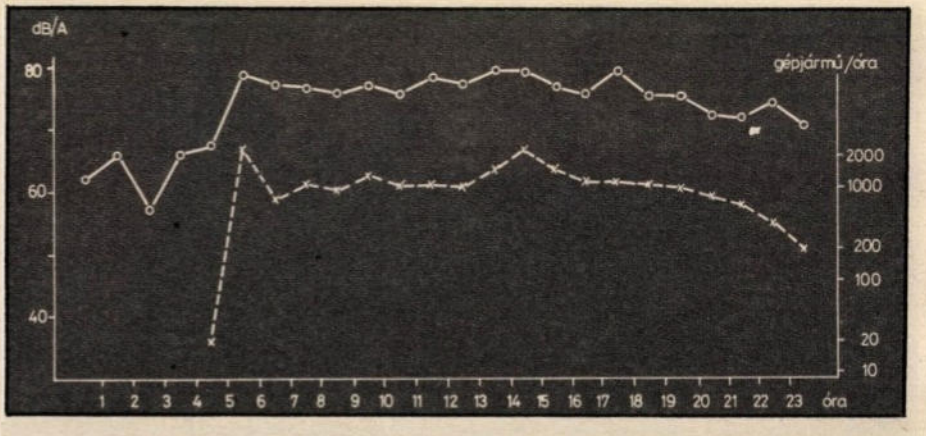
A településekhez ugyanúgy hozzá tartozik a zaj, mint a városcímer. A kisvárosokhoz rendszerint kicsi, a nagyokhoz nagy zaj jár, viszont a népesebb helyeken többnyire az orvosi rendelő is könnyebben elérhető. Enyhébb altatókat recept nélkül is adnak a nagyvárosokban sokkal sűrűbb gyógyszertári hálózatban.

Az alvászavarban szenvedők fele a közlekedést okolja éjszakai forgolódásaiért. Nem is alap nélkül. Nyugodt alvásról 35 decibel értékűnél nagyobb zajban nem lehet szó — mondják a szakemberek. Ha be van csukva az ablak, és jól szigetel, 25 decibel mennyiségű zajt felfog. Ha nyitva van, akkor körülbelül 6 decibel zaj vész el a járda széléről az út menti ház szobájáig.

Budapesten 1973-ban a Múzeum körúton 77—79 decibelt mértek, Leningrádban 71—85-öt, Düsseldorfban 77—82-t. Győrött rendszeresen mérik a zajszintet. Ez, ha másra nem is, arra mindenképpen jó, hogy megállapítsák: 1968 és 74 között 5,75 decibellel nőtt a zajszint. A frissebb adatokat még értékelik, de a növekedés bizonyára nem állt meg. Nem is állhatott meg, hiszen az autók száma örvendetesen nő, és zajuk is — kevésbé örvendetesen.

A járművek hangja erősebb a kelleténél. Még az új kocsik is hangosak, és erről sokszor a vezető tehet, aki fölösleges fékcsikorgatásokkal, hörgő gyorsításokkal, elszabotált sebességváltásokkal bosszantja a lakókat. A teherautók a leghangosabbak. Zörgésükön nem is nagyon lehet segíteni, illetve csak egyféleképpen: másfelé kell terelni őket. Ez a megoldás is csak akkor kielégítő, ha a másfelé lakók nyugalmát nem dúlja fel az átterelt teherkocsik kakofóniája. Mint például Veszprémben, ahol a várost elkerülő út szerencsésen vezeti el a forgalmát, zajával együtt.

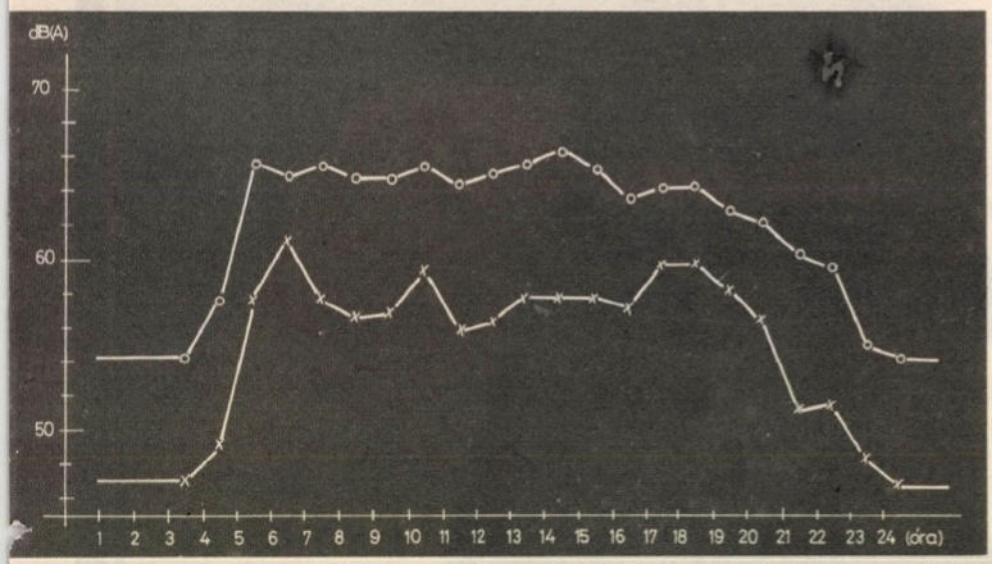
— *Néhány évvel ezelőtt, amikor még a Kisalföld fővárosát is érintette a Taurus Rallye, megmérték a versenyző autók zajszintjét* — meséli *Sárvári László*, a megyei KÖJÁL





Győr központja felülről . . . , és a zajfelvételen. Az X-ek közötti szaggatott vonal az óránként átvonuló autók számát, a felső jelölés pedig az általuk keltett zajt szemlélteti. Éjjel 2 és 3 között még aludni is lehet





Lakótelepi utcarészlet, lehetne bárhonnan, de itt épp Győrből. Az utcarészlet a zajtérképen. A felső vonal az utca felőli, az alsó a parkosított területre néző oldal zajgörbéje

zajvizsgáló csoportjának vezetője. — *Ha mást nem, annyit elértünk a méréssel, hogy a verseny nézői is felfigyeltek arra, hogy az autók zajosak, és hogy a zajon segíteni lehet. Egyelőre késik a járművek zajszintjének kötelező mérése az időszakos műszaki vizsgán.*

A Taurus Rallye elköltözött Győrből, az 1-es főút nem. Sőt, a város közepén vonul át, hátán a ricsajozó forgalommal. A magyar és az osztrák fővárost összekötő út egyben Győr központi útja a forgalmasabb időszakokban 80, napi átlagban 60 decibel lármát produkál. 70 decibel alá este 11 után csökken, hogy azután hajnali öttől új lendülettel éledjen. A nyugodt alváshoz szükséges értékre is lecsökken a jármű-zenebona, feltéve, hogy csukott az ablak. Ilyenkor akár másfél órát is lehet zavartalanul aludni, ennyi ideig marad 60 decibel alatt a zajszint. Csak nehogy ekkor jusson a szomszéd eszébe, hogy rég volt családi perpatvar.

Egy másik újsághír: „Az autópályák közelében lakók életét nagyon megkeseríti az átvonuló gépkocsik okozta lárma. Ezért az NSZK-ban határozat született arról, hogy a lakott helyek közelében korlátozzák a gépkocsik haladási sebességét. Az első sebességkorlátozásokat már több autósztrádaszakaszon bevezették München és Ulm környékén."

A zajok csökkentésének sok útja-módja van. Drága is, olcsó is. A drágák között a legdrágábbak a lakott helyeket elkerülő szakaszok, autópályák. Épülnek is ilyenek, elsősorban az autópálya-program keretében. Igaz, az ilyen kerülőút gondolata közlekedési okok miatt valósul meg, a bedugult forgalom szabaddá és veszélytelenné tételéért, de a nagyobb sebesség, az olcsóbb közlekedés örvendetes melléksikerként magával viszi a zajt is. (Általában a zaj elleni küzdelem nagy szövetségese az a tény, hogy a lárma csökkentése a közlekedés más jellemzőinek javulásával jár együtt.)

A városokból nem lehet kikergetni a járműveket. Ügyes forgalomszervezéssel viszont van segítség. Az egyenletes sebességgel közlekedő autók jóval csendesebbek, mint a megállás-indulás szertartására kényszerítettek. Ezért sokat javíthat vagy ronthat a forgalomirányító lámpák programjának megváltoztatása vagy akár egy buszmegálló helyének kijelölése is.

Segíthetnek az autósok, motorosok is. Finomabb vezetéssel, meggondoltabb gázadással, csendesebb melegítéssel, kevesebb dudálással, enyhébb fékezéssel. Azzal, hogy a kipufogó legkisebb zajos hibáját is gyorsan kijavíttatják, és azzal is, ha a zöld jelzésre várva kisebb gázfröccsökkel múlatják az időt.

A műszaki vizsga zajmérésétől viszont nem várunk nagy eredményt. Újabb akadály és pénzkiadás az autósoknak, cserébe a pillanatnyilag érvényes megállapítás három évre. A zajos típusokkal meg úgy sincs mit kezdeni, kidobni nem lehet.

Több eredménnyel kecsegtet, ha a tervezők, a közlekedők egyaránt meghallják a zajt, és ott segítenek, ahol tudnak.

Kész a cikk, mehet a nyomdába. A kéziratból szabályos sorokat sző a villanyírógép, betűinek lecsapó fegyverropogása elnyomja az utca zaját. Persze az ablak be van csukva.

FÖLDVÁRI ANDRÁS

KÁR A BENZINÉRT...



Gyorsítson lassabban! A maximális fordulatszám kétharmadánál váltson sebességet. Ha minden sebességfokozatot teljesen kihúzat, 40 százalékkal több üzemanyagot használ el.

ENERGIAFELÜGYELET

zsebre megy

A magánszemélyek gépjárműhasználatáról

A fenti címmel jelent meg a Minisztertanács 3/1980. (II. 6.) számú rendelete, és az ebben foglaltak végrehajtásához ad részletesebb előírásokat a közlekedés- és postaügyi miniszter és a mezőgazdasági és élelmezésügyi miniszter 5/1980. (II. 6.) KPM—MÉM számú együttes rendelete.

Ezeknek néhány, közérdeklődésre számot tartó előírását ismertetjük az alábbiakban — azzal, hogy a gyakorlati végrehajtás során jelentkező kérdésekről és az illetékesek segítségével azokra adandó válaszokról és a rendeletben szabályozott engedélyezési eljárásra a KPM, valamint a MÉM által a későbbiek során kiadandó irányelvekről a jövőben is tájékoztatni fogjuk lapunk olvasóit.

A rendeletek előírásai nagyrészt már hatályba léptek, egy részük csak ez év július elsejétől alkalmazható.

A rendelet szerint magánszemély

személyautót (ideértve a lakóautót is),
autó-lakókocsit,
motorkerékpárt,
segédmotoros kerékpárt,
legfeljebb 11 kW (15 LE) teljesítményű kerti traktort, mezőgazdasági kisgépet, valamint lassú járműnek minősülő ipari munkagépet;
legfeljebb 500 kg hasznos teherbírású pótkocsit
tarthat üzemben.

A szocialista szervezettel munkaviszonyban, illetőleg mezőgazdasági vagy ipari szövetkezettel tagsági viszonyban álló magánszemély egy darab, legfeljebb 22 kW (30 LE) teljesítményű új mezőgazdasági vontatót (traktort), és annak munkagépeit, vagy legfeljebb 26 kW (35 LE) teljesítményű használt mezőgazdasági vontatót, annak munkagépeit és legfeljebb 3 tonna hasznos teherbírású pótkocsit, vagy legfeljebb 1,5 tonna hasznos teherbírású teherautót tarthat üzemben.

A méhészek beépített kaptárakkal felszerelt, méhvándoroltatásra szolgáló gépjárművet üzemeltethetnek, valamint mezőgazdasági vontatót és pótkocsit. Ezek teherbírása és száma nincs korlátozva.

A kisiparosok és magánkereskedők egy darab, legfeljebb másfél tonna hasznos teherbírású teherautóval rendelkezhetnek.

A mutatványos, az artista és a zenekar, a tevékenységéhez szükséges eszközök szállítására szolgáló gépjárművet, vagy mezőgazdasági vontatót és pótkocsit üzemeltethet.

Magánszemélyek részére csak olyan gépjármű hatósági engedélye és jelzése adható ki, amelynek üzemben tartását a rendelet megengedi.

A magánszemély az általa üzemben tartott járművet, mezőgazdasági kisgépet, munkagépet rendeltetésének megfelelően használhatja, azzal azonban fuvarozást vagy bérmunkát csak külön engedéllyel végezhet.

Ez az engedély megadható a szocialista szervezettel munkaviszonyban, illetőleg mezőgazdasági vagy ipari szövetkezettel tagsági viszonyban álló személyeknek, akik a traktorra és munkagépekre, valamint teherautó üzemben tartására az engedélyt a lakóhely szerinti helyi szakigazgatási szervtől kérhetik. (Községi, nagyközségi tanács vb szakigazgatási szerve — városi, fővárosi kerületi tanács végrehajtó bizottságának mezőgazdasági és élelmezésügyi feladatokat ellátó szakigazgatási szerve, a megyei városi kerületi hivatal.)

A munkavállalónak az engedély megadására irányuló kérelméhez csatolni kell a munkáltató — szövetkezeti tag esetében a szövetkezet vezetősége — előzetes hozzájárulását, amely a mezőgazdasági gép, pótkocsi, illetőleg teherautó saját célú használatára, vagy ezen túlmenően mezőgazdasági bérmunka és fuvarozás végzésére vonatkozhat. Ez a hozzájárulás csak a munkáltatónál fennálló munkaviszony (szövetkezeti tagsági viszony) időtartamára szól. A munkaviszony megszűnéséről a munkáltató köteles a helyi szakigazgatási szervet értesíteni.

A munkáltatói hozzájárulás keretei között a helyi szakigazgatási szerv az üzemben tartáson túl, engedélyezi a mezőgazdasági gép, pótkocsi, illetőleg teherautó saját célú használatát, vagy ezen túlmenően, mezőgazdasági bérmunka végzését és — pótkocsi, illetőleg teherautó esetében — a lakosság részére való fuvarozást. A bérmunka, illetve fuvarozás engedélyezésénél mérlegelni kell a helyi igényeket, a kérelmező személyi körülményeit, és figyelemmel kell lenni arra, hogy a tevékenység ne válhasson indokolatlan jövedelem forrásává. (A rendelet nem részletezi, hogy milyen igények felmerülte teszi indokolttá az engedély megadását és arról sem tesz említést, mi tekintendő indokolatlan jövedelemnek. Ennek megállapítását az engedélyező tanácsi szervre bízza.)

Az engedély érvényessége — a munkaviszony időtartamán belül — meghatározott időre, továbbá mezőgazdasági bérmunka és fuvarozás engedélyezése esetében meghatározott területre is korlátozható.

A helyi szakigazgatási szerv a kiadott engedélyről értesíti a munkavállaló lakhelye szerint illetékes adóhatóságot, továbbá — teherautó üzemben tartására, illetőleg fuvarozásra vonatkozó engedély esetében — a KPM Autófelügyeletet is, amely az értesítés alapján a jogosult részére üzemben tartási engedélyt állít ki.

A munkavállaló nyugdíjazása esetében a mezőgazdasági bérmunka és a fuvarozás végzésére jogosító engedélyt úgy kell módosítani, hogy a nyugdíjas csak a mezőgazdasági gép, a pótkocsi és a teherautó saját célú használatára jogosult.

A rendelet előírásai közül fontos még kiemelni, hogy a munkavállaló mezőgazdasági bérmunkát és fuvarozást csak személyesen végezhet. Az ilyen jellegű munka végzését még közvetlen hozzátartozói részére sem engedheti át.

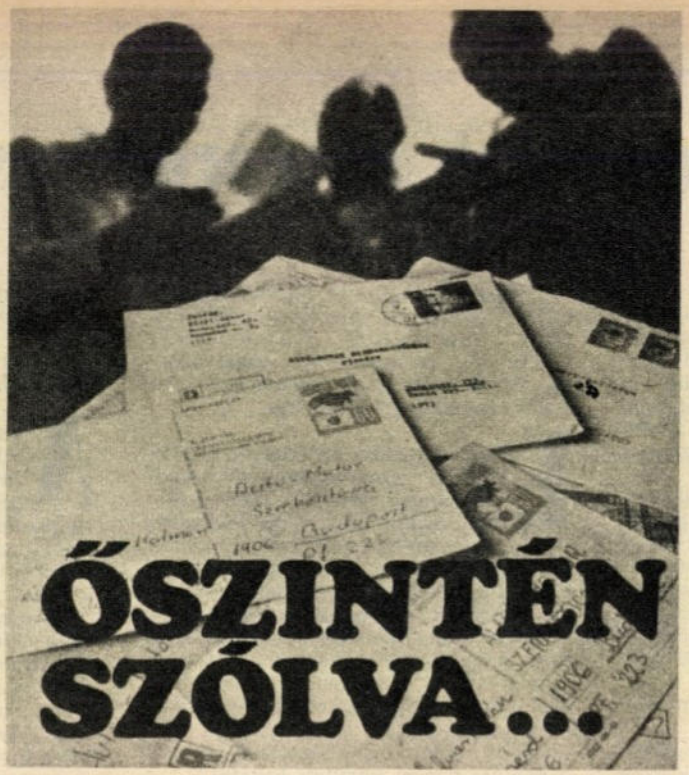
A fuvarozási lehetőségek kiterjesztése mellett a kormány megszigorította a jogosulatlan személy- és árufuvarozás vagy bérmunka szankcióit és a szabálysértésekről szóló kormányrendelet új 41. §-ában oly módon rendelkezik, hogy tízezer forintig terjedő pénzbírsággal sújtható az, aki járművel vagy munkagéppel jogosulatlanul személy vagy árufuvarozást, illetőleg bérmunkát végez, — járművét vagy munkagépét személy- vagy árufuvarozás, illetőleg bérmunka céljából ellenszolgáltatásért másnak jogosulatlanul átengedi. Munkagép fogalma alatt, ezen rendelkezés alkalmazásában a mezőgazdasági vontatóhoz (traktorhoz) kapcsolt munkagépet kell érteni.

A mezőgazdasági bérmunka ellenértékét a rendelet nem határozza meg, abban a felek szabadon állapodhatnak meg. A fuvarozás díját a Tehergépjármű Díjszabásban foglaltak szerint kell meghatározni.

A miniszteri rendelet részletes tájékoztatást ad a méhészek, kisiparosok, magánkereskedők, mutatványosok, zenekarok gépkocsihasználatáról, annak engedélyezési módjáról is. Közös előfeltétel, hogy magánszemély a gépkocsit, pótkocsit, traktort csak a részére adott engedély, illetőleg üzemben tartási engedély keretei között használhatja, az engedélyt magánál kell tartania, és a gépkocsi, a vontató és a pótkocsi jobb oldalán az engedéllyei rendelkező magánszemély nevét és lakcímét feltüntető 15×30 cm nagyságú táblát kell felszerelni.

A rendeletek mindezen túl intézkednek arról, milyen esetekben kell a már kiadott engedélyeket visszavonni, miként lehet a gépkocsikat és traktorokat megvásárolni, illetve értékesíteni.

(Dr. SZ. F.)



ŐSZINTÉN SZÓLVA...

VÁLASZOK

Ellenvélemény címmel közöltük lapunk 5. számában Del Medico Mihály olvasónk levelét, amelyben vitába szállt egy korábbi, ugyancsak az AM-ben megjelent cikkel. Ezt Olaszy Gábor, az MTA Nyelvtudományi Intézet Fonetikai Laboratóriumának munkatársa írta, egy közlekedési baleset érdekes és újszerű vizsgálatáról. Természetes, hogy Olaszy Gábor viszontválaszának is helyt adunk.

Íme:

»Del Medico Mihály ellenvéleményével kapcsolatban először egy elvi kérdést kell tisztáznunk. Ha elmúlt eseményekről ítélkezünk, nem állíthatjuk vissza teljes pontossággal azon pillanat vagy esemény történését, amelyet vizsgálunk. Del Medico Mihály aggályoskodása alapján nem szabadna elfogadnunk az olyan régészeti, nyelvészeti, történeti kutatásokat sem, amelyek az elmúlt korokkal foglalkoznak, hiszen konkrétan a kort és az abban történteket nem tudja vetítővászonra levetíteni senki, hogy pontosan meglássuk, vagy esetenként megmérjük a való tényeket.

Ennek alapján a cikkre visszatérve nem mondható ki, hogy az autóbusz vezetője mikor hallotta meg a sziréna hangját, csak az mondható ki, hogy mikor hallhatta meg nagy valószínűséggel. Ez azt jelenti, hogy az átlagember, átlagos hallással (ezt szakorvos audiométerrel meg tudja állapítani), a jelzett szituációban, akárhányszor hajtjuk végre a bizonyítási eljárást, a kísérletek mérései szerint az ütközési pont előtt kb. 35—38 m-re hallja meg a szirénát.

A további ellenvetésekkel kapcsolatban csak azt tudom feltételezni, hogy Del Medico Mihály nem ismeri eléggé a közlekedési balesetek elbírálási, helyszínelési és rekonstruálási menetét és gyakorlatát. A feltételezett ütközési pontot és sebességet igazságügyi gépjárműszakértő állapítja meg helyszíni nyomokból és számításokkal. Az igazságügyi gépjárműszakértő minden komoly közlekedési baleset kivizsgálásában részt vesz, és megállapításait, számítási eredményeit a hivatalos szervek elfogadják.

A baleset bekövetkezésekor fennálló forgalmi helyzetet a rendőrség a helyszíneléskor rögzíti, tanúkat hallgat ki, és a bizonyítási eljárás során igyekszik azt visszaállítani. A cikk figyelmetlen olvasásából adódnak olyan téves megállapítások, mint pl. „Olyan baleseteknél tehát, ahol a felelősségmegállapítás vitás, és ezért elrendelnek egy bizonyítási kísérletet, ahol feltételezett ütközési pont van, amelyre alapszik az, hogy milyen messze volt a busz, amikor a mentő elkezdett szirénázni; és eleve tisztában vannak avval, hogy a kísérlet végrehajtása elég nagy hibaszázalékot rejt magában, akkor elfogadható-e az eredmény dokumentatív, perdöntő értékűnek?" Ez a mondat olyan állításokat tartalmaz amelyek a cikkben nem fordulnak elő. Nem történik említés arról, hogy a mentő mikor kezdett el szirénázni, és az sem szerepel, hogy a kísérlet végrehajtói, noha tisztában vannak azzal, hogy a kísérlet végrehajtása elég nagy hibaszázalékot rejt magában, elvégzik a bizonyítási eljárást.

A cikkben azt olvashatjuk, hogy „A bizonyítási kísérlet objektívvá tételére... olyan eljárást dolgoztunk ki, amelynek segítségével egyértelműen és pontosan ki lehet mutatni, hogy a fent említett forgalmi helyzetben a vezető mikor hallja meg egy szirénázó jármű hangját." Ha figyelmesen olvassuk a cikket, megtudhatjuk, hogy az ismertetett műszeres mérési eljárás pontosan a korábbi, nagy hibaszázalékot magában rejtő hatósági tanús eljárást kívánja felváltani.

Arra vonatkozólag, hogy egy ilyen mérési eredmény perdöntő-e vagy sem, a cikkben nem történik említés. Ezt kizárólag a bíróság jogosult eldönteni.«

Honti Jenő (Ferencszállás, Felszabadulás u. 234.) háromoldalas panaszos levelet küldött szerkesztőségünkhöz, megírva sérelmeit, melyeket kocsija javíttatása során, illetve vele szemben az Afit XI. számú Autójavító Vállalatának 4-es számú, makói üzemegységén elkövettek. Keserű hangú panaszos levelét eljuttattuk a szegedi XI. sz. Autójavító Vállalat igazgatójához, arra kérve őt, vizsgáltassa ki olvasónk panaszos levelében tett észrevételeit. Balogh Artúr igazgató válaszlevelét szerkesztőségünk is megkapta. Így szól:

„Honti Jenő panaszos levele, a rendelkezésre álló bizonylatok (munkamegrendelések, anyagkivételezési jegyek és számlák) megvizsgálása, majd az üzem érintett dolgozói és ügyfelünk meghallgatása alapján a következő megállapításokra jutottunk:

— ügyfelünk levelében kifogásolta gépkocsijának garanciaidőszakban történő nem kielégítő ellátását, majd két év múlva végzett javításainkat, illetve vizsgáztatási tevékenységünket. A rendelkezésre álló bizonylatok alapján állítjuk, hogy a garanciális ellátás hiányosságaira való hivatkozás alaptalan és független a későbbi, 1979. júliusi javítással összefüggő meghibásodástól (a km-óra állása ekkor: 40 800 km);

— az 1979. július 11-i javítás alkalmával makói üzemünk a differenciálművön végzett javítására (kúpkerék tömítőgyűrű és roppanógyűrű csere) visszavezethető módon következhetett be a jármű meghibásodása, majd vált szükségessé — többszöri nem kielégítő visszajavítás után — a kiegyenlítőmű cseréje;

— a jármű időszakos műszaki felülvizsgálatra történő előkészítése megfelelő volt.

A fentiekre vonatkozóan az alábbi intézkedéseket tettük:

— a vállalat 8 napon belül visszatérítette az 1979. augusztus 21-én kiszámlázott 3203 forintot, mely költség az üzem gondatlan munkavégzése következtében merült fel;

— az üzem vezetője, érintett minőségellenőre és műszakvezetője ellen fegyelmi eljárást indítottunk a nem kielégítő szintű műszaki, minőségellenőrzési tevékenység, illetve ügyfélbánásmód miatt.

Meg kívánjuk jegyezni, hogy fenti intézkedések alapján ügyfelünk panaszát kielégítő módon rendezettnek tekinti.

Tájékoztattuk a panaszost, hogy jogos, vagy vélt sérelmeit idejében tisztáztuk volna, amennyiben az ügyfél tájékoztatónknak megfelelően idejében felkeresi a megfelelő üzemi vagy vállalati fórumot.

Kérjük a fentiek szíves tudomásulvételét, egyben köszönjük az AM-nek az ügyfélpanasz kapcsán felmerült fáradozását. Reméljük, hogy a jövőben üzemeink fejlődő munkája hasonló észrevételekre nem ad okot."

Olvasónkkal együtt mi is köszönjük a gyors és példás intézkedést.

ZENTAI FERENC



KIS VÉTSÉG
– súlyos következmény

Rendszeresen járom az utakat, így sajnos gyakran lehetek szemtanúja különleges eseteknek. Hadd ne írjam le, hogy hol és mikor készítettem ezeket a felvételeket. És talán a személyek sem lényegesek. Szinte a csodával határos szerencsés véletlennek köszönheti ennek a roncsként is elrettentő fémhalmaznak (egykor autó) a gazdája, hogy túlélte a találkozását az út menti fával. Az enyhe kanyarban az érthetetlen módon kisodródó kocsi szinte elemeire szakadt szét. Talán éppen ez volt a szerencséje vezetőjének, mert így nem szorulhatott a roncsok közé.

A másik eset sajnos már tragikusabb. A főközlekedési úton szemben rohant egymásnak egy teherautó és egy személyautó. A teherautó volt az erősebb. A Skodát leröpítette az árok szélére, majd mindkét kocsi lángba borult. A teherautó vezetőjének sikerült kiugrania, de a Skoda összegyűrt karosszériája fogva tartotta gazdáját.

A két eset között alig lehet hasonlóságot felfedezni. Talán csak annyit: nyilván egyformán apró hiba, kis vétség vezetett végül is a súlyos balesethez. Az enyhe kanyarban az útpadkára sodródó jobb kerék azonnal az árokba ránthatja a figyelmetlen vezető kocsiját, de az sem úszhatja meg olcsóbban, aki félre pillantva nem veszi észre, hogy a felezővonalon éppen vele szemben rohan egy másik autó.

Kép és szöveg: KOPPÁNY CSABA



1:9



1:9 hígítással 31 eredeti jonatánalma ízű ivólé készíthető

Forgalmazza: DÉLKER



ÉRDEMES ELADNI

Régi típusú, használt fényképezőgépét

ÉS

helyette korszerűbbet

VÁSÁROLNI

Használt cikkek vételével és eladásával foglalkozó boltjaink

Budapesten:

1. sz. V., Károlyi u. 3. (átépítés alatt)
3. sz. VII., Rákóczi út 80.
10. sz. V., Váci u. 2.
13. sz. VI., November 7. tér 4.
16. sz. V., Szt. István körút 3.
25. sz. XI., Bartók Béla út 47.

Vidéken:

1. sz. Szeged, Kárász u. 16.
15. sz. Miskolc, Széchenyi u. 25.
17. sz. Debrecen, Vöröshadsereg u. 24.
18. sz. Pécs, Kossuth u. 3.
23. sz. Győr, Lenin u. 20.
26. sz. Nagykanizsa, Lenin u. 6.
27. sz. Salgótarján, Pécskő üzletház
29. sz. Békéscsaba, Tanácsköztársaság u. 10.
35. sz. Kecskemét, Szabadság tér 1.
42. sz. Szekszárd, Mártírok tere 1–3.
45. sz. Baja, Eötvös u. 1.
49. sz. Zalaegerszeg, Kossuth u. 21–23.

Közlekedési képeslap





NEMCSAK A „SZIMPÁTIA"

A biztonsági öv életvédelmi szerepét igazoló írásművek és egyéb dokumentációk ma már szinte külön könyvtárat is képezhetnének. És mégis, számtalan szomorú példa a bizonyítéka annak, hogy az emberek, az autóhasználók közül milyen sokan egyszerűen figyelmen kívül hagyják a saját javukat, testi épségüket védő megalapozott intelmeket. Olyan országokban is ahol már kötelező (mint például hazánkban), és olyanokban is, ahol csupán ajánlott még az öv viselése. Nem véletlen tehát, hogy a közlekedésbiztonsági kutatóintézetekben egyre-másra öltenek testet az olyan kitűnő ötletek, amelyek megvalósításával, sériagyártásban kivitelezett alkalmazásával a biztonsági öv előírásszerű használata a vezető akaratától, „szimpátiájától" függetlenül az autó elindításának is előfeltétele lehet.

ELŐBB A „BUSZ" SZABAD!

Az autóbuszok elsőbbségét, gyorsabb elindulását segítő kiegészítő jelzőlámpákat szereltek fel — egyelőre kísérletképpen — a fővárosban a Rákóczi út—Tanács körút, Síp utca és Vas utca kereszteződésében. A kiegészítő lámpában felvillanó, és a fő jelzőnél előbb szabad utat biztosító „BUSZ" felirat értelemszerűen csak az autóbuszokra vonatkozik: a buszsáv forgalmát szabályozza alapvetően azzal a céllal, hogy a zsúfolt forgalomban és kereszteződésekben a térfaló és többnyire csupán egy-két utast szállító autók elindulása előtt már néhány másodperccel a valóban tömegközlekedést lebonyolító járművek kapjanak szabad jelzést. Az autóbuszok tehát ily módon másoktól nem akadályoztatva előbb indulhatnak el a megállókból és zavartalanul sorolhatnak be a további haladásuknak megfelelő sávba. Ez a kísérlet (bízunk benne, hogy beválik majd) intő figyelmeztetés is mindazoknak, akik az útkereszteződésekben a lámpa már — vagy még — tiltó jelzése ellenére szívesen szoktak „átsurranni". Nos, nekik különösen vigyázniok kell a jövőben az ilyen szabálysértésekre, mert ezeken a helyeken könnyen szembe találhatják majd magukat a nagy méretű és tömegű (a kiegészítő jelzés révén szabályosan útjára induló és már mozgásban levő) autóbusszal. Nem kétséges, hogy az ilyen nem kívánatos találkozásból ki húzná a rövidebbet.

A NÉPSZERŰ NIVA

„Több kiváló terepjáró képességű személyautót kell gyártani a vidék lakosságának!" Ezt az SZKP XXV. kongresszusa által a X. ötéves tervidőszakra kijelölt feladatot eredményesen megvalósítja a Volgai Autógyár munkáskollektívája Togliattiban. Az ott készülő új autó neve: Niva. És amint ez a lapunkban közölt korábbi beszámolókból is ismeretes, a Niva az első szovjet terepjáró, amely egyesíti magában a korszerű személyautók minden kényelmét és kiváló terepjáró képességét. Könnyedén „felkúszik" a meredek emelkedőkön és adott esetben utat tör magának az akár másfél méteres vízáradáson is. Jól irányítható, remekül lehet vele manőverezni. Így aztán érthető, hogy nemcsak a szovjet, hanem a külföldi szakemberek és autókedvelők is élénken érdeklődnek iránta. A gyár a várhatóan egyre növekvő igények kielégítésére növeli a termelést: az idén már 50 ezer Niva gördül le a futószalagról. Képünkön: szállításra készen a Lada és a Niva autók...



Reflektor

Amiről itt megint szó lesz, utoljára hosszú évekkel ezelőtt szerepelt lapunkban — s azóta új generáció nőtt fel. A volán mellett is, és ... a bérügyekkel foglalkozók íróasztalai mellett is. De most nemcsak azért veszszük elő a kérdést, mert a beérkezett panaszok teljesen újkeletűek — tehát a vita eldöntése ismét időszerű —, hanem azért is, mert a régi rendelkezéseket azóta újabbak váltották fel: ezeket kell tehát ismerniük az ügyintézőknek.

Kiindulásul idézünk egy januárban érkezett levélből:

Több társam nevében kérem, legyenek szívesek közölni annak a rendeletnek a számát, amely arról rendelkezik, hogy a munkáltató kifizeti a gépkocsivezető időszakos orvosi vizsgálatáért az 50 forintos okmánybélyeg árát. Már régebben ismertették az Autó-Motorban ezt a rendeletet, ennek alapján szövetkezetünk eddig fizette is. Most azonban, aki erről tudott, nyugdíjba ment. Új munkaügyis került hozzánk, aki ezt nem ismeri el. Szerinte nincs ilyen rendelet. Mit tegyünk?

Turcsányi János gkv.
Ruhatisztító Szövetkezet
Bpest, 1143 Magyoródi út 8.

Egy gépjármű-előadó pedig telefonon kért segítséget. Új főkönyvelőt kaptak, aki most az egyik sofőr időszakos orvosi vizsgálatának költségeit azzal az indokkal nem engedi elszámolni, hogy ennek a sofőrnek saját autója is van. Mivel pedig a saját kocsija vezetéséhez is szüksége van az orvosi vizsgára, a főkönyvelő szerint: *„Hogy jön ahhoz a vállalat, hogy megtérítse a dolgozó privát passziójának költségeit?"*

A gépjármű-előadó — mint említettem — segítséget kért: hogyan védhetné ki ezt a szerinte is képtelen indoklást. És nekem az jutott eszembe: a vendéglátóipari szakácsoknak még a gépjárművezetőknél is sűrűbben kell ellenőrző orvosi vizsgálaton részt venniük ahhoz, hogy munkájukat elláthassák. Nos, az ottani új főkönyvelőnek ilyen alapon az is eszébe juthatna: „Ez a szakács otthon is főz. Hogy jön ahhoz a vállalat, hogy megtérítse a dolgozó privát passziójának költségeit?"

A hasonlat, persze, eléggé sántít, hiszen az otthoni főzéshez nem kell az ellenőrző orvosi vizsgálat. De a gondolkodás képtelenségére azért talán kissé ráéreztet. Az igazi segítséget azonban mégiscsak a mindenkire kötelező rendeletek idézése adhat.

Kezdjük a legújabbal. A Munka Törvénykönyve 1980. január 1-én hatályba lépett módosítására gondolunk. Az 52. § (1) bekezdése szerint: *ha a dolgozó egészségi állapota „fokozott baleseti veszélyt idézhet elő ... szükséghez képest gondoskodni kell a dolgozó rendszeres orvosi ellenőrzéséről is".* A (2) bekezdés pedig kimondja: *„... az előírt orvosi vizsgálaton a dolgozó köteles részt venni. Az emiatt kieső időre átlagkeresete illeti meg."*

Ugyancsak mostanában jelent meg *„A munkavédelemről"* szóló 47/1979. (XI. 30.) MT sz. rendelet, amelynek 39. §-a megismétli az eddig is érvényben volt előírást, hogy *„Azokat az eseteket, amikor a dolgozó foglalkoztatásához ... időszakos orvosi vizsga szükséges ... az egészségügyi miniszter állapítja meg."* Márpedig az egészségügyi miniszter az 1/1976. (I. 16.) EüM sz. rendeletében, mint ez közismert, megállapította, hogy *„a gépjárművezetői engedéllyel rendelkező személy"* — az ott részletezett időközönként — *„köteles időszakos orvosi vizsgálaton részt venni"* Aki ezt elmulasztja, nem vezethet.

Vagyis: az alkalmazott gépjárművezető csak akkor láthatja el munkáját, ha e vizsgálaton részt vett.

Reája is vonatkozik tehát a 47/1979-es rendelet előbb említett 39. §-ának további előírása, amely szerint az *ilyen „vizsgálatok díjtalanok. Az időszakos vizsgálatokon való részvétel miatt kiesett munkaidőre átlagkereset jár, a felmerült költségeket a dolgozó részére meg kell téríteni."* Vagyis: nemcsak az okmánybélyeg összegét, hanem az esetleges útiköltséget és egyéb kiadást is *„meg kell téríteni."*

Függetlenül attól, hogy annak a dolgozónak van-e saját kocsija ...

*

Ide tartozik még valami. Ez évi 4. számunk e rovatában felvetettük, hogy aki a munkabérrel kapcsolatos intézkedésével a dolgozót megrövidíti, szerintünk *„joggal való visszaélést"* követ el, és felelősségre vonása elengedhetetlen. *Dr. Mógor Zoltán*, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete bér- és munkaügyi bizottságának vezetője — amikor leszögezte, hogy fejtegetéseinkkel teljesen egyetért — felhívta figyelmünket arra is, hogy ilyen esetben jogszabályaink — a Munka Törvénykönyvének általunk idézett, általánosító rendelkezésén felül — *meghatározott* büntetés kiszabását is lehetővé teszik. Az ilyen cselekedet ugyanis a *szabálysértések* kategóriájába tartozik! S a szabálysértésekről szóló 17/1968. (IV. 14.) Korm. sz. rendelet 76. §-a értelmében:

„Az a munkáltató, aki a dolgozóknak a munkabért ... vagy a munkaviszony alapján járó egyéb szolgáltatást nem biztosítja ... szabálysértés miatt háromezer forintig terjedő pénzbírsággal sújtható."

Ezúton is megköszönjük a kiegészítést, és reméljük, ez is hozzájárul ahhoz, hogy vállalataink, intézményeink vezetői visszaszoríthassák a dolgozók terhére elkövetett „tévedéseket".

REMÉNYI-GYENES ISTVÁN

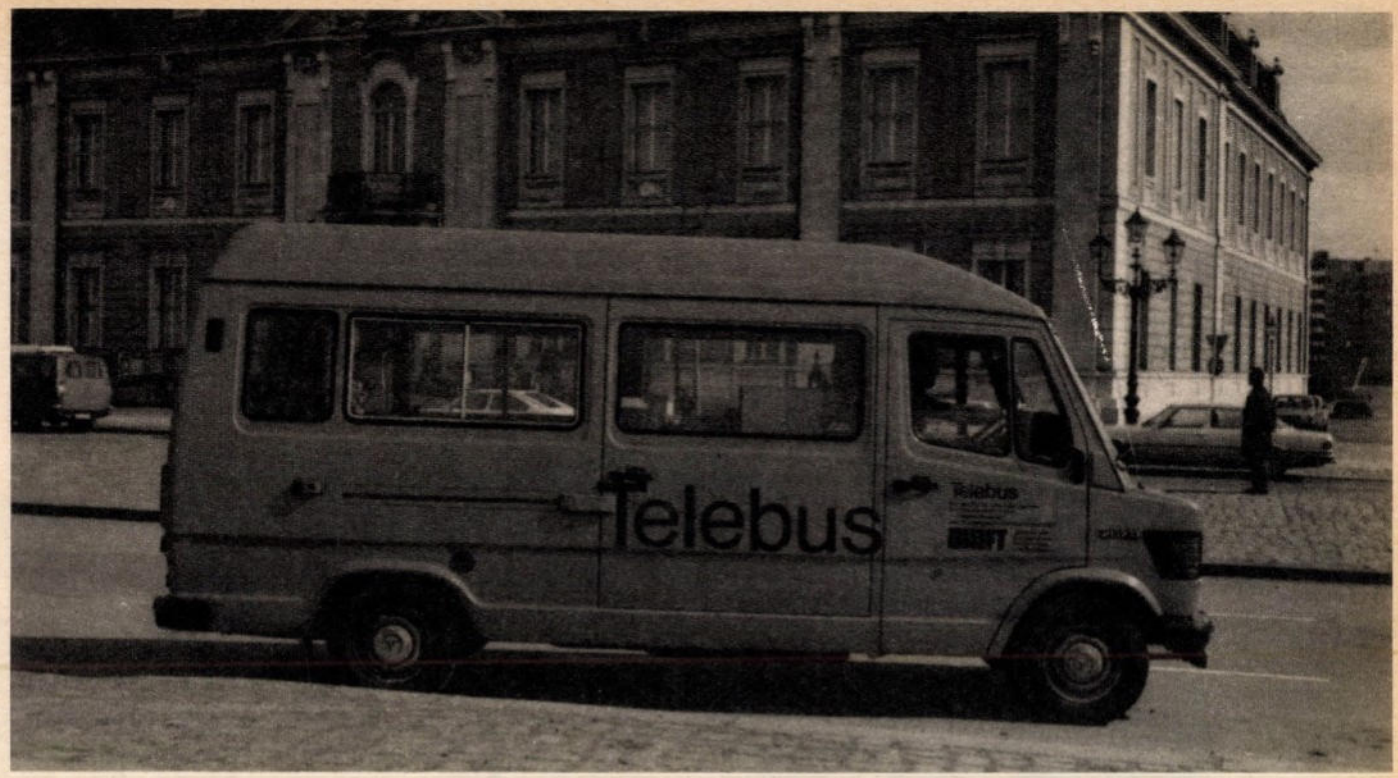
A „Csúcsforgalom" postája

SZERKESZTI: JUHÁSZ ANDOR

KÍNÁL: Zastava 750 motor-, sebességváltó- és karosszéria-alkatrészeket Lackó Mihály (6646 Tömörkény, Kossuth u. 119.) — **MZ 250/1** oldalkocsis motorkerékpárt Baros János (2100 Gödöllő, Semmelweis Ignác u. 27.) — **Fiat 850** Speciál motort, sebességváltót, hűtőt, kormányművet Pataki József (9600 Sárvár, Bartók Béla u. 24.) — **4 db BERU** 141 MJ. izzítógyertyát Diesel Golf, vagy Diesel Passat-hoz Révész András (1137 Bp., Szt. István krt. 4.) — **Trabant bukócsövet,** sportkormányt és sportfelniket Orbán Gyula (2687 Bercel Gácsi u. 37.) — **Fiat 127, 850, 850 C-hez** 4 db dugattyút, gyűrűkkel együtt. Eredeti Fiat alkatrészt, áron alul, dr. Karádi István, (1125 Bp., Patkó köz 14.) — **Peugeot 204 C** típusú 1130 cm³-es, kétszemélyes autót ifj. Tóth Károly (8225 Szentkirályszabadja, Ibolya u. 7.) — **1929 és 1930.** évi Motoros című szaklap bekötött példányait Király László (2750 Nagykőrös, Dózsa Gy. u. 7.) — **Autótípusok** című könyv összes kiadásait 1958—1977-ig Kicsi Sándor (Bp. XI., Budafoki út 52.) — **Skoda Octáviához** gyári új szélvédőt, féltengelyt, első lengéscsillapítót, felújított első futóművet, bontásra diff. művet, Stocker István (1214 Bp., Völgy u. 21.) — **Polski Fiat 1500** alkatrészeket Kenedly József (9600 Sárvár, Széchenyi u. 2.) — **Tetőlemezt** Polski Fiat 1500-as és Lada típushoz, Kádár Sándor (2230 Gyömrő, Bercsényi u. 10.) — **MZ** 175 motorkerékpárt alkatrészként Hatvani Attila (2700 Cegléd, Sallai u. 38.) — **Mercedes 180** motort, 550×12 komplett kereket, kiskerekű Wartburgot, Virágh Kálmán (8230 Balatonfüred, Horváth M. u. 15.) — **Fiat 128** lengéscsillapítókat, díszrácsot és egyéb alkatrészeket Stier István (7400 Kaposvár, Kun Béla u. 13.) — **Fiat 850** limuzint egyben vagy alkatrészenként **Benke Vilmos** (8360 Keszthely, Tanácsköztársaság u. 5.) — **Lada hátsó szélvédőt** Kövesdi András (1013 Bp., Attila u. 31.)

KERES: — 1954-es évjáratú NSU 251 OSB tip. motorkerékpárhoz 26—26 mm torokátmérőjű porlasztót vagy úszóházat úszóval Rajcsics Sándor (6440 Jánoshalma, Kápolna u. 75.) — **Moszkvics 2140-hez** külső visszapillantó tükröt. Moszkvics 412 vagy 408-hoz hűtőzsalut Vécsei László (3450 Mezőcsát, Alkotmány u. 16.) — **Lada tuningolási** útmutatót, 1500-as műszerfalat, olajgomba csatlakozó T-dugót Kovács Gyula (2200, Monor, Pattermann D. u. 15.) — **Polski Fiat 1500-ashoz** motortömböt Csomor Ferenc (3600 Ózd, Horváth J. u. 6.) — **Simson 250 cm³-hez** gépkönyvet, valamint Trabanthoz belsőfogazású szinkrongyűrűt Czakó Imre (5200 Törökszentmiklós, Berzsenyi D. u. 40.) — **MZ TS 125 cm³-es** motorkerékpárhoz katalógust, műszaki leírást, rajzokat Halász János (5200 Törökszentmiklós, Kállai Éva u. 4.) — **Ford Taunus 17-es** karosszériát egyben vagy bontásra Lomniczi István (3980 Sátoraljaújhely, Szüret u. 8.) — **MZ TS 250-es** motorkerékpárt Borbély Zsolt (9152 Bőrcs, Dózsa u. 70.) — **Citroën 2CU6-ot** vagy Citroën Dyane 6 személygépkocsit Csáfordi Ferenc (9002 Győr, Pf. 316/0.) — **Fiat 500-hoz** 125×12-es radiál gumiköpenyt és tömlőt Somogyi Erika (3100 Salgótarján, Néphadsereg út 31.) — **Wartburg 353 de luxe** sebességváltót Horváth István (2040 Budaörs, Árpád u. 3.) — **Opel Kadet B 1100-hoz** kormányművet Mannheim Józsefné (3580 Leninváros, Tisza u. 28.) — **Triumph vagy Moto-Guzzi** motorkerékpárt István János (6524 Dávod, Petőfi u. 25.)

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



MENETREND NÉLKÜL KÖZLEKEDŐ AUTÓBUSZ

Ha Meiler nagymama hetente kétszer meg akarja látogatni a lányunokáját, akkor sem taxira nem kell költenie, sem a menetrendet tanulmányoznia. Mivel Meiler nagyi a Boden-tó parti Friedrichshafenben (NSZK) lakik, és ott két év óta működik a hívható autóbusz-rendszer, ami az egyéni, jármű- és a vonalforgalom keveréke.

A város területén levő 43. és a környező községekben kijelölt néhány további megállóhelyen úgynevezett hívóoszlopok állnak. Az ezen elhelyezett billentyűk segítségével az utas betáplálhatja úticéljának háromjegyű kódszámát, amelyet az ott elhelyezett térképről vagy jegyzékből tudott meg. Gombnyomás útján azt is közli, hány személy vár elszállításra, és mikor kívánnak utazni — *írja a Die Welt.*

A megbízást néhány másodpercen belül igazolja a kigyúló fényjelzés: eszerint a központban levő számítógép a hely és az időpont összetevőiből megállapította az útvonalat, s ezt rádió útján közlik az autóbusz vezetőjével. Ezenkívül telefonon is rendelhető autóbusz a legközelebbi megállóhelyre. Többnyire tíz percig sem tart, amíg a húsz jármű közül valamelyik megérkezik.

Az ötlet a helyi Dornier cég fejlesztési osztályától származik, és a szövetségi kutatási és technológiai minisztérium anyagilag támogatja. A járási vezetők nemrég zöld utat biztosítottak a vonalszakaszok kibővítésére, új járművek beszerzésére, további személyzet alkalmazására. Csak 1983-ban dől el, vajon a rendszer a mindennapi használatra alkalmasnak bizonyul-e, és mindenekelőtt az, hogy érdemes-e finanszírozni.

A költségek nem jelentéktelenek

Érdemes megnézni már az időközi mérleget is: több mint 700 000 utast számoltak össze, a vonalforgalom utasszámához képest a növekedési ráta részben a 100%-ot is meghaladja. A költségek azonban szintén nem jelentéktelenek. A fejlesztés és az első beruházások kiadásait beleértve, a „kis próbaüzem" számára becslésszerűen 5,4 millió, a nemrég elkezdődött „nagy próbaüzem"-mel kapcsolatban pedig további 3—4 millió márka költséget állapítottak meg. Az eddigi bevétel pedig, az 1 márkás menetjegy mellett, csupán alig 400 000 márka.

Az utasok körében végzett közvélemény-kutatás során kiderült, hogy tíz közül kilencen a szükséglet szerint irányított, hívható autóbuszt jobbnak tartják, mint a hagyományos vonaljáratot — amely merev menetrend szerint közlekedik, egyszer túlzsúfolt, máskor csaknem üres. Ezenfelül érdekes az, hogy az előrendelés lehetősége fokozza az újfajta közlekedési eszköz vonzóerejét: aki például manapság hetente átlagosan hatszor száll fel erre a buszra, az azelőtt csak négyszer használta a város környéki tömegközlekedési járműveket.

„Pótlás" a második autó helyett

A hívható autóbuszforgalom jelenleg 6.15 órától 23 óráig tart. A tapasztalat szerint gyenge forgalmú időszakokban a zöld-fehér kisbuszok helyett taxikat használnak, amelyeket külön e célra megfelelő adatfelvevő berendezéssel láttak el. A visszaélések veszélyének csökkentése érdekében a hívás alkalmával 20 pfenniget kell bedobni, ez az összeg a telefonmegrendelés költségének felel meg.

Wiedmann járási főnök hosszú távon különösen az autósokat szeretné „átszállásra" rávenni. Azt reméli, hogy a hívható autóbusz legalább a második autót helyettesíthetné. Ha a „személykilométerenkénti" 25 pfenniges viteldíj nem is valósulna meg általánosan, akkor is megérné a községek számára az anyagi támogatást: „Ezzel talán megfelelő eszközt találtunk a falvak elnéptelenedése ellen — vélekedik Wiedmann. — Ha valaki autó nélkül is bármikor bemehet a városba bevásárolni, akkor nem kell odaköltöznie."



A lányok KEDVENCE

A kék pulóveres leány miatt adtuk ezt a címet ennek az oldalnak, mivel a nálunk alig ismert szovjet motorkerékpár (a Voszhod űrhajó után), a Voszhod 2M, viszonylag kis motorja, sima kezelhetősége teszi alkalmassá a könnyed kezek használatára.

A hagyományos léghűtéses, kétütemű, 175 cm^3-es motorja 8,1 kW (11 LE) teljesítményű, a hosszú életet biztosító 5200 percenkénti fordulaton. A 3,25x16 hüvelykes kis gumiabroncsokon 95 km/h a legnagyobb sebessége, a negyedik fokozatban. A 24 mm torokméretű K 36 porlasztón keresztül mintegy 2,8 liter 1:25 arányú keveréket alakít át energiává 100 km-es távon. A Voszhod 2M erőteljes mellső teleszkópvillájának 130 mm a rugóútja, a hátsóé 60 mm. Generátora 6 V–35 W teljesítményű.

Kellemes motorozást kívánunk a kék pulóveres lánynak!

Alkatrész-varázslat

Megmondom őszintén, hogy mint hazánk belkereskedelmének őszinte csodálója, előre dörzsölöm a tenyerem, milyen ragyogó dolgozatot készítek majd. Mert a motorkerékpár-alkatrészek mindig is a hiánycikkek listájának éllovasai voltak, és belkereskedelmünk őszinte csodálata is a hiánycikkekhez kapcsolódik. Szinte elképzelhetetlen, hogy ennyi nem, vagy csak időlegesen kapható alkatrészt hogyan lehet elvarázsolni.

Megmondom őszintén, labdáztam a gondolattal, terveket szövögettem, hogyan bújok be a kereskedelem útvesztőibe.

A vásárló alázatával lépek be a Pannónia Márkaboltba. A posztumusz motorkerékpár, alakíthatóságának köszönhetően másodvirágzását éli. A pult előtt az álruhás újságíró lebukik, mert a demarkációs vonal mögül régi ismerőse, *Neuser Lajos* gyorsasági versenyző kínálja áruját. Más trükk híján a mellettem álló vevő listájába kukucskálok. Az érdeklődésre a *Szigetvári Állami Gazdaság anyagbeszerzője* készségesen segít.

— *Jawa Mustang alapméretű dugattyút, gyűrűt hiába keresek, de fékbowdent, megszakítópárt sem kapok. Persze, ez nem erre a boltra tartozik, de itt sem kapok T—5-höz lámpakeretet, fényszóróbetétet, gázbowdent, tükröt. A megvásárolandó alkatrészek harmadát hiába keresem.*

A beszélgetésbe a *vaszari Hunyadi Tsz anyagbeszerzője* is bekapcsolódik.

— *Mi van a lámpafejekkel? Csak azért kérdem, mert nekem is az kell. Ha a traktorainkat szorítja a műszaki vizsga, százat is veszek. A Simson fényszóróbetéttel 19 forintból megoldom a kérdést, ha négyszázért kapom, kevesebbet vehetek. A tolókocsihoz a motorkerékpár-belső fogy.*

A kiszolgálás, feltételezésem szerint mindig udvarias. Ismerem Lajost, ad a formaságokra.

Végül is mi a helyzet az alkatrészellátással? — kérdezem tőle.

— *A T—5, P10, P12 típus a legjobban ellátott. A P20, 21 alkatrészei közt vannak eget verő hiánycikkek. Például hajtókar, alsó görgőskosár, kuplung- és gázbowden, berúgószerkezet-működtető köröm, kilincs. A lámpafej az elmondottak miatt. De központi gyújtáskapcsolót sem láttunk, és ha van, akkor is silány a minőség.*

— Mi a véleménye az alkatrészellátásról?

— *A hiánycikkek ellenére a mi üzletünk jól áll áruval, mindenesetre jobban, mint eddig. Gumiból majd' minden méret van. Megerősített kuplungkosarat is rendeltünk, ez csak nálunk kapható, sőt még az ínyencekre is számítunk, speciális belsőelektródás 300—350-es változó hőértékű Pal versenygyertyát is árulunk.*

A Liszt Ferenc téri Keravill-áruházban már a vásárlók által ajánlott hiánycikklistát szorongatom a kezemben. Ismét a vevő szerepét játszom. A fiatal kiszolgáló meglepően udvarias, már-már arra gyanakszom, hogy ismét ismerősre bukkantam. De nem.

— MZ 250/1-hez szeretnék főtengelyt. (Már írná a blokkot, de leintem. „Még nem tudom, hogy elég-e a pénzem." A toll felemelkedik a blokkról és megáll.) Az 5. és 3. sebesség fogaskereke is kéne.

— *Van.*

— Hátsó teleszkóp, levegőszűrő, kapcsoló villanó, kuplunglamella, első teleszkópszár?

— *Csak az utolsóval szolgálhatok.*

Feltárom kilétem, és elmesélem jövetelem célját.

— *Váltóalkatrészt most kaptunk először, a kuplunglamella általában nem hiánycikk. A légszűrő viszont masszívan az. Egy éve nincs. Hátsó teleszkóp is szokott lenni. Vagy itt az akkumulátor. Most kétféle is van. Az NSZK-beli 770, az NDK-gyártmány 281 forint. Persze hiánycikkek vannak. Kipufogókönyök, csomagtartó, vagy a 125-ös MZ-hez racsni, de mondhatnám a 250TS láncvédő bakelitjét. A magas kormányokhoz tartozó huzalok sem gyakoriak. Jelenleg nincs 250-es dugattyú, és az ES 250-es porlasztó két éve hiányzik.*

Az ellátás jó, bár nem rózsás. Ha hetente bejön a vevő, megkapja, amire szüksége van, csak a 250/1-hez légszűrőt ne keressen. A Jawa-alkatrészekből jobb az ellátás. Nem így a szovjet gyártmányú alkatrészekből. Az a pár doboz az összes alkatrészkészlet — bök a galéria korlátja mellett heverő dobozokra. — *Az alkatrészeket gyakran csak komplett egységekben lehet megvásárolni. Például nincs külön kardán, csak diffivel együtt.*

*

Az alkatrészhelyzet tehát általában javult, de hiánycikkek vannak és stafétaszerűen változnak. Meglepő, hogy a hiánycikklistán sok a biztonságos közlekedéshez nélkülözhetetlen alkatrész. Eddig a gumik, most a huzalok, tükrök, fényszóróbetétek keserítik meg a vizsgára készülő motorosok életét.

Alkatrész-kereskedelmünk egyik szakembere világított rá a valós helyzetre: „*A lényeg, hogy az eladók, ügyintézők teljesítsék prémiumfeltételüket. Ha, mondjuk, egy alkatrész a gyártótól rögtön a felhasználóhoz kerül, és abból a kereskedelem egy darabot sem lát, ezek a feltételek teljesítve vannak.*"

Ezt érezzük lépten-nyomon. Ezt a varázslatot...

— espé —

Az egyhengeres Pannoniák alkatrészhelyzete kielégítő



Székely Tamás felvétele


KLX
Kawasaki
30



HÚSVÉTI LOCSOLÁS

Ha lúd, legyen kövér – mondja a közszáj, és ha locsolkodás, akkor freccsenjen már úgy a szagosvíz, mint ahogy ezt a zöldre fényezett Kawa teszi. A triálversenyek kedvelt útvonalvezetése kisebb-nagyobb vizeken viszi keresztül az edzett, kemény legényeket az – olykor prüszkölő – acélparipákon.

Az itt – csak részben – látható KLX jelű Kawasaki alaposan eltér a japán gyár hasonló sporttípusaitól, ugyanis ennek motorja nemcsak hogy négyütemű, de még OHC vezérlésű is (éspedig lánc hajtja a hengerfejben forgó vezérműtengelyt).

Az egyhengeres motornak kedvező nyomatékgörbéje teszi alkalmassá a könnyed gyorsulásra, az úgynevezett úttalan utakon is. A léghűtéses, 244 cm^3-es rövidlöketű (70×64 mm) motor sűrítése 8,9, és a teljesítménye csupán 14,7 kW (20 LE) 7000 perc/fordulaton, de ha a kéksisakos csökkenti a gáz adagját, a hátsókerék – ha lassabban is forog – erőteljesen tartja mozgásban a Kawát. A víztől, szennytől védve elhelyezett központos Keihin-porlasztó szívócsövének keresztmetszete elég bő, 28 mm. (Egy sportmotor fogyasztása nem döntő, de a kicsi, 8,8 literes üzemanyagtartálya arra enged következtetni, hogy a KLX nem iszákos.)

A tömör építésű, kétkerekű apró-tank 138 kiló, és ha kell, ez a Kawasaki – ötödik fokozatba kapcsolva – eléri a 120 km-es végsebességet. A mellső villája 185 mm-t, a hátsó 110 mm-t rugózik. Gumimérete 3,00×21, illetve 4,00×18".

Kawa nélkül is kellemetes húsvéti locsolást kívánunk kedves Olvasóinknak.

A tanyasi táltos

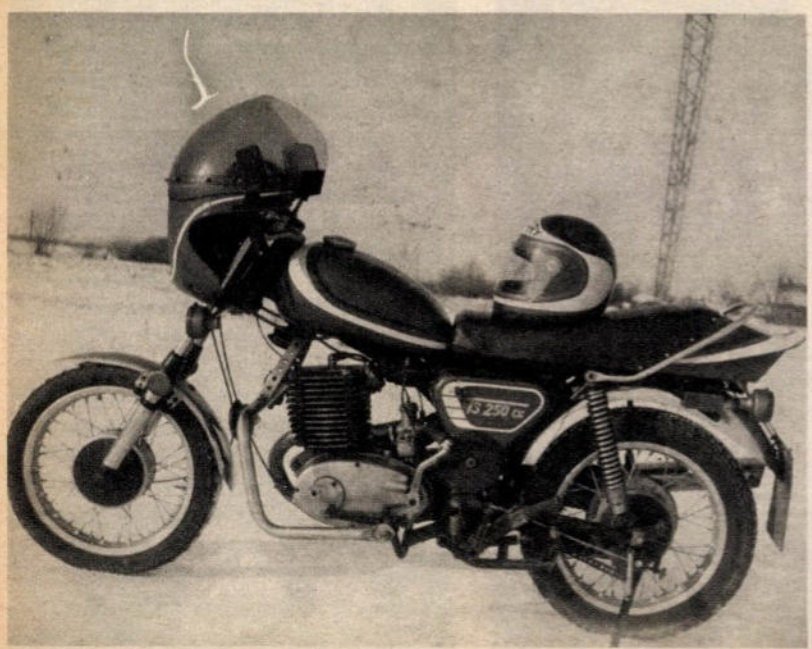


Egy Pusztaszer környéki kis tanya lakója, Holcsik Árpád és barátja, Túri János vásárolt egy 250/1-es MZ TS-t. Minthogy mindketten nagyon szeretik a szép motorokat, elhatározták, hogy a holtidényben kedvükre alakítják.

A motor különleges felszereléseinek legmunkaigényesebb darabja az üvegszál-vázas műanyag áramvonalidom. A hozzáillesztett, készen vásárolt füstszínű plexi harmonikusan simul hozzá. A motor szeme egy Wartburg lámpafej.

A külön szerelvények listáját a matt feketére festett, alumínium öntvény kiemelőkarok bővítik. A tank Jawáról jött. Az ülés saját készítmény, alapja szintén üvegszálas poliészter, és a Honda CBX 1000-es nyerge volt a minta. S a hátsó lámpa egy NDK gyártmányú ködlámpa. Ebbe építették be a két izzó foglalatát. A nagyméretű lámpatestben még néhány szerszámnak, tartalék alkatrésznek is maradt hely. Szembeszökő változtatás még a megemelt hangtompító.

A motoros biztonságát érintő változtatások: az első villaszárra és az ülés alá szerelt fényvisszaverő lapkák, a 7 visszajelző lámpa, közülük egy még a féklámpáról is tudósít. De a biztonságot javítja a váz alá, illetve a lábtartó végéhez felerősített 30 mm átmérőjű bukócső is.



Kipusztul a Bultaco?

Összesen 7 millió angol font tartozás, tántorgás a tönk szélén, a tulajdonos Bulto-család elköltözése a kifizetetlen munkások haragja elől, és a Bultaco-főnök, Francesco Bulto felakasztott szalmabábúja a bárcelónai gyár utcára néző ablakában.

Ez a Bultaco gyár legutóbbi viharos időszakának rövid krónikája.

A világhírű cég, amelyik 1975-től, amióta csak kiírták a triál versenyágat, minden évben világbajnoki címet nyert, és nem kevesebbszer, mint négyszer nyerte el ezt a címet az 50 kcm-es gyorsasági kategóriában, most a csőd szélén áll.

A gyár termelése az 1976-os 40 ezer darabról a múlt évben 12 ezerre csökkent. A termelés hirtelen zuhanásának oka, hogy a túlságosan állandósult típusválaszték, és a japán márkák inváziója miatt az évi 25 ezer Bultaco-feliratos motort felvevő piac tavaly csak 200 darabot tett pénzzé. Az amerikai piac teljes elvesztése pedig a teljes összeomláshoz vezetett, olyannyira, hogy ötszáz dolgozó kéthavi bérét sem voltak képesek kifizetni. Az időközben bevezetett termeléslassítást a munkások lázongása tette lehetetlenné, és amikor a rendőrség segítségével lecsillapították a kedélyeket, a vezetőség kulcsra zárta a gyár kapuját, és a felháborodott munkások haragja elől a tulajdonos Bulto család tagjai elköltöztek.

S. P.

Visszajön a szíj?!

Az amerikai Harley gyár többek között arról is híres, hogy annak idején az elsők között tért át a szíjról a lánchajtásra. 1906-ot írtak akkor, amikor az utolsó szíjas hajtású típus, a 4 lóerős, 1 hengeres elhagyta a gyárat.

A sors iróniája, hogy most éppen ez a gyár vette elő a ládafiából a jó öreg szíjat. Persze az anyaga az űrhajózás korából jócskán megváltozott, és a belső fele bordázatot kapott. A terhelhetősége, kopásállósága a nagyszilárdságú műanyag-rostanyag alkalmazásával jelentősen megnőtt. Így a bordásszíj csak alig szélesebb a görgős láncnál.

A Harley Davidson gyár a közelmúltban jelentette be, hogy a nemsokára bemutatásra kerülő FXB 1340 típusú kéthengeres V-motorjuk mind az első áttételére (főtengely-sebváltótengely), mind a végáttételre lánc helyett szíjat kapott. Mint mondják, a szíjaktól 30 ezer kilométeres futásteljesítményt várnak.

A kezelést, zsírzást nélkülöző megoldás a Kawasakinak is megtetszett, és az új KZ 440-es típusukon már bordás szíj hajtja a hátsó kereket.

Fekete nosztalgia



Nem egészen újkeletű divat a múlt idézése. Életünk majd minden területén találkozunk ezzel a nosztalgiahullámmal (amelynek magyarázata nem a mi feladatunk). E helyett közreadjuk ezt a képet, amely 3 és fél évtizednyire vezeti vissza a *régi világba* a nyájas motoros Olvasót.

Igaz, a tárcsafék, a duplanyereg, meg az előrenyújtott, „chopperesített" villa korszerűsíti ezt a Triumph „Bonneville" modellt, amelynek ősét még „Tiger"-nek, vagy „Thunderbird"-nek nevezték, (és amikor még nem volt szükségük a briteknek az USA piacára), ugyanis Bonneville a neve annak az USA-beli kisvárosnak, amely mellett terül el a világrekordokat felállító Sós-tó kiszáradt medre.

A múltat hangsúlyosan idézi a nyeregben ülő, pipázó motoros öltözéke (amelyből csak a színes, hosszú nyaksál nem ismeretlen). Erről az angol motorról illik tudni, hogy az első Triumph-ot 1903-ban készítették. Technikatörténeti tény, hogy a Triumph „Ricardo"-nak már 1923-ban négyszelepes hengerfeje volt.

A múltat kedvelő motorosok számára készülnek ezek a drótküllős, 750-es kéthengeresek, amelyeknek 31 kW-os (42 LE) motorjuk, patinásságuk ellenére közel 170 km/h sebességet tesz lehetővé.

Ilyen hát a fekete nosztalgia.

AZ ENERGIATAKARÉKOSSÁG NEMCSAK KÖZÜGY, AZ ÖN MAGÁNÜGYE IS!

AFIT

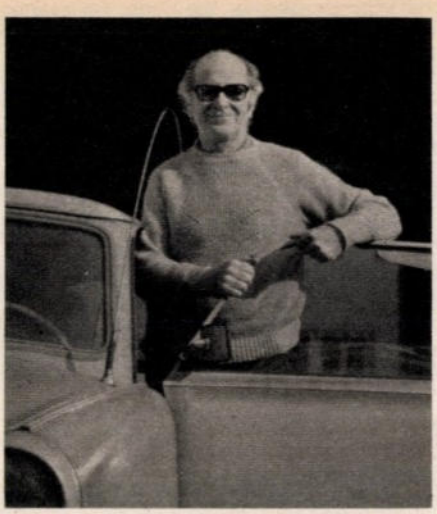
A GÉPKOCSI TAKARÉKOS ÜZEMELTETÉSÉNEK EGYIK ALAPFELTÉTELE A JÓL MŰKÖDŐ TÜZELŐANYAG-ELLÁTÁS! VIZSGÁLTASSA MEG ÉS ÁLLÍTTASSA BE PORLASZTÓJÁT! VÉGEZTESSEN TÜZELŐANYAG-FOGYASZTÁSMÉRÉST!



A VOLÁNNÁL:

Dr. Kováts Ferenc

Kossuth-díjas főorvos



Fiatalon, ötéves korában ismerkedett meg az autóval, a patikárius nagybácsi Laurin-Klementjével. A másik nagybátyjának meg motorcsónakja volt, ez ugyan sokkal lassabban ment, de sokkal hangosabb volt az autónál. Felejthetetlen maradt az a karácsony, amikor az ugyancsak tüdőgyógyász édesapa leküldte két kamasz fiát a garázsba, hogy ott nézzék meg ajándékukat. Az ajándék, a 200-as Peugeot motorbicikli ugyan használt volt, de a hangja feledtette ezt a szépséghibát. Az ifjak marokra fogták a csodás ajándékot, felcipelték az emeletre a lakásba, egyenesen a gyertyafényes fenyő alá. És hogy teljes legyen a karácsonyi hangulat, elindították az állványára húzott motort. Mennyből az angyal, énekelte a két Kováts fiú a Peugeot pufogásától kísérve.

— *Ez a Peugeot még 30 évig futott Szegeden* — emlékezik a múltra a kandidátus egyetemi magántanár, a Korányi Tüdőszanatórium nyugdíjas főorvosa. — *Sok közös tulajdonságunk van öcsémmel, aki szintén orvos, így például nagyon szerettünk motorozni. Ugyancsak közösen birtokoltunk egy használt 500-as Royal Enfieldet. Amikor néhány évtizeddel később a londoni műszaki múzeum csodái között sétáltam, találkoztam fiatalságom egyik szép emlékével, a Royal Enfielddel. Mondjam-e, mekkorát dobbant a szívem?*

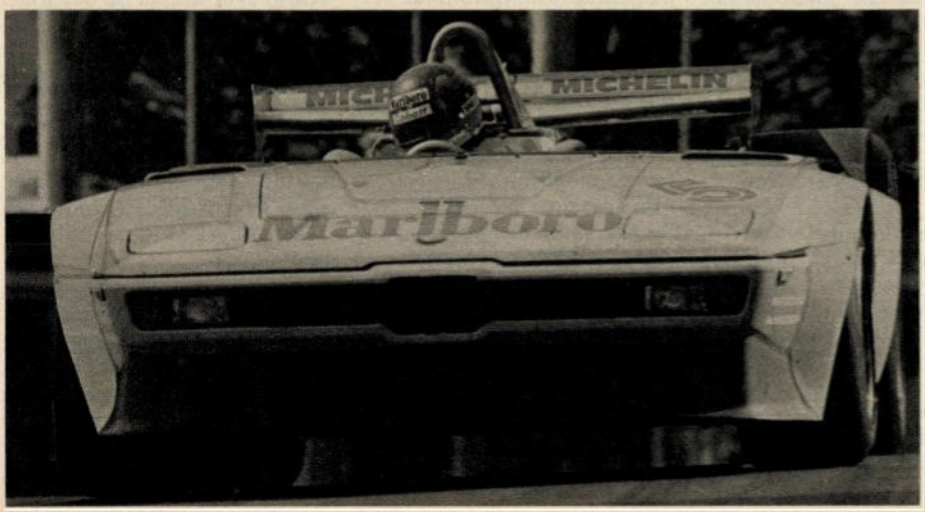
— *A felszabadulás utáni első járművem egy lemezvázas Csepel volt, amelyhez Horváth mesterrel csináltattam teleszkópvillát, a motort Zsótér Berci tuningolta. Úgy cipeltük fel a Csepelt a harmadik emeleti lakásába. Ez volt az utolsó kétkerekűm. Ezt követte a „Füles-úr", a Tatra-Zeppelin. Pados Gabi tudna sokat mesélni a Vauxhallomról, amelyet használtan vettem és 8 évig nyűttem. Aztán 20 évig Wartburgokat — hármat is — hajtottam. Most már 4 éve Trabantom van. Nagyon elégedett vagyok ezzel a kisautóval.*

Dr. Zsebők Zoltán professzorral közösen írt egy szakkönyvet, amelyért nemcsak Kossuth-díjat kaptak, de a tíz kiadás nemzetközi sikert is hozott dr. Kováts Ferenc egyetemi magántanárnak, aki nemcsak értője és szenvedélyes művelője az autózásnak, hanem ismert vitorlázó, síző, sőt aktív lovas is.

— *1932 óta balesetmentesen vezetek* — kopogja le sietve —, *nyáron, amikor a vízen vagyok, akkor kerékpár a lovam. Hadd említsem meg, hogy az öreg Kováts* (így nevezi híres tüdőgyógyász apját), *aki 93 éves, tavaly nyáron még biciklizett. Hogy milyen kocsival cserélném fel a Trabantot? Egy kis dízel VW-re vagy Toyotára, de csak kombi kiviteleire. Motorkerékpárban pedig az összecsukhatót, amelyik elfér a hajón. Amíg ezeket megszerzem, jó lesz a Trabant is, meg egy versenykerékpár* — véli dr. Kováts Ferenc.

R.



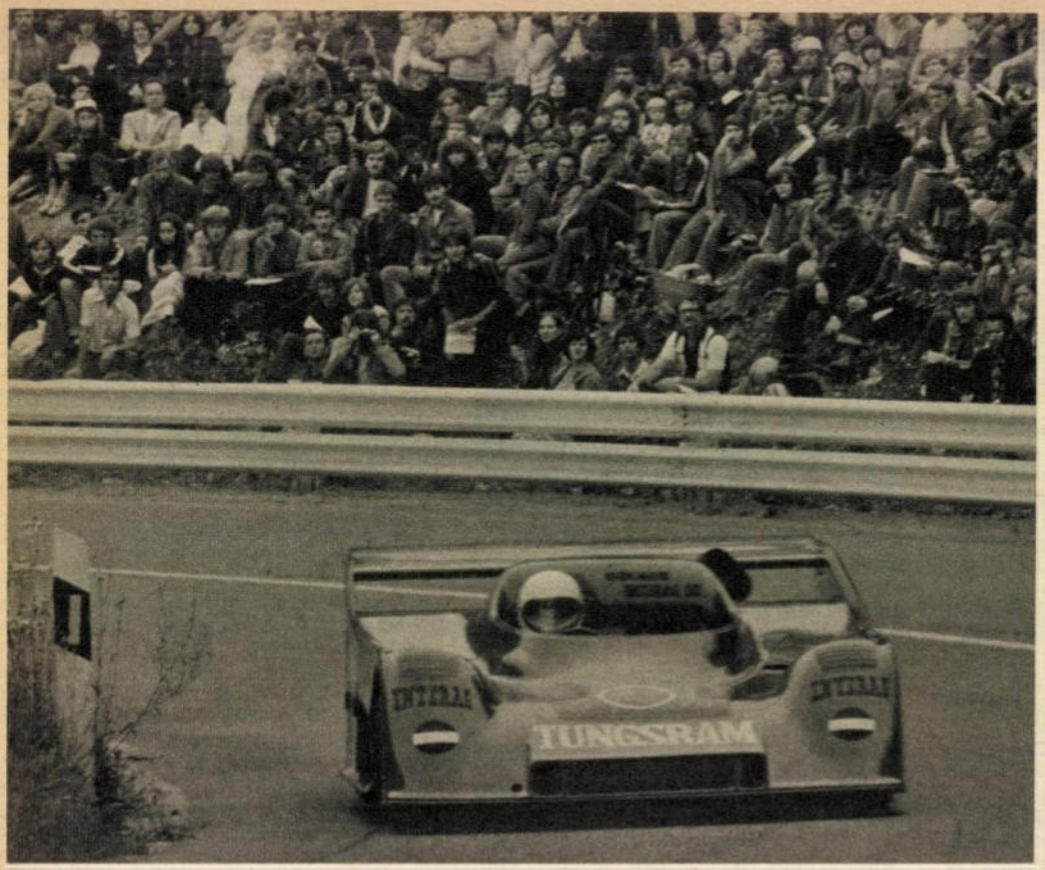


SILIRPÁ 1

Dél-Amerika legnagyobb kukoricalepárló és pattogató konszernje, a Silirpá finanszirozta az évszázad legizgalmasabb autósport-eszközét, a FISA előírásainak megfelelő Reduk-típusú F-1 kocsit. A típusjelzésnek megfelelően a rövidített monoblokk alváz elején kapott helyet a versenyző (kilétét még homály fedi). A hátul elhelyezett, 11 hengeres, zanzásított, visszaforgó-turbómotor teljesítménye ismeretlen.

Ugyancsak a visszaolvasandó Silirpá konszern elnökének elméjét dicséri az Ápr–1 kategóriába tartozó Sport Márka VB győztes-jelöltje, melynek előreláthatá sportsikerét megérezte a Marlboro, valamint a Michelin gyár, és ezért jelentős tőkével (illetve nikotin-, valamint koromkivonattal) társultak az új, nyitott Ápr–1 sportkocsi tervezéséhez, felépítéséhez. És nem utolsósorban eredményes kipróbálásához.

Azsór



GONDOLATOK AZ AUTÓSPORTRÓL

Nem kevés bajnak, bosszúságnak volt eredője az eredményeknek túlfényesítése, avagy az általános megelégedés. Nem ez jellemezte az autósport egyik nesztorának, *Kiss Dezsőnek*, az Autóklub elnökének figyelemre méltó, sőt követendő, alkalmi „felszólalását", a budapesti Volán SC autószakosztályának évadzáró díjkiosztó ünnepségén.

Tanítani kellene e sportvezető tárgyilagosságát, ahogy a kebelbeli sportegyesületekről szólt. *„Helyesebb lenne, ha a fővárosiak közelítenének a vidéki sporttársaikhoz, hiszen valamennyien egy célért küzdenek. Legyen egyenlőség a fővárosi és a vidéki sportegyesületek között, annál is inkább, mert már nem egy esetben ragadták magukhoz a kezdeményezést vidéki barátaink* — mondta szelíden Kiss Dezső.

— *Nagyon tudunk örülni Ferjánczék sikereinek, Sziráczky győzelmeinek, Drapál eredményeinek, de ha csak tapsolunk, ünnepelünk, akkor csupán a mának élünk, ez pedig nem elég. Ha szívünkön viseljük sportunk ügyét, akkor fel kell készülnünk a stafétabot átadására. Több gondot kell fordítanunk az utánpótlásra, azokra, akik majd holnap viszik sikerre a nemzetközi porondon a piros-fehér-zöld lobogót. Jó lenne, ha valamennyi sportegyesületben nemcsak gondolnának erre, hanem tennének is ezért egyet-mást.*

Mint ismeretes, tavaly óta elfogadott versenyág lett az autósport, amely azóta az OTSH és az Autóklub égisze alatt tevékenykedik. Nos, ez nemcsak jogokat — és ezt szeretném kihangsúlyozni —, hanem felelősséget, kötelességet is ró a versenyág művelőire, vezetőire. Tudott dolog, hogy a nemzetközi automobilsport kulisszái mögött nemcsak szakmai gyárak, hanem a sportág népszerűségét felhasználó, sőt kihasználó egyéb cégek, márkák, olykor világmárkák támogatják, nem egészen önzetlenül, a színpadot képező versenypályákon fellépő volánművészeket és versenyistállókat. Nos, a mi érdekterületünk nem ér el eddig, de ameddig eljutottunk, addig mi is sok energiát és anyagiakat fektettünk a sportágba. Most, hogy az energiatakarékosság országos feladat lett, a MAMSZ is hozott egy határozatot, amely a magasabb szempontokat vette alapul, eszerint csökkentette a versenyek számát, távját, és a minőségi igényeknek megfelelően, a résztvevők számát.

Az előbbi gondolatot folytatva: mondjuk ki bátran, a propagandát nekünk is okosabban kellene felhasználni. Arra gondolok, jó lenne a sportágat érintő terhekből fokozatosan levenni az állam válláról. Igenis, legyen önellátó az autósport, nem szégyen az, ha a sporteszköz — kellő díjazás ellenében — propaganda hordozójává válik. A szomszédos, baráti országokban már régebben bevezették ezt a fajta sporttámogatást. És valljuk be, mindkét fél jól jár. Még egy ötlet ehhez a témához: a saját műhellyel rendelkező sportegyesületek készíthetnének bizonyos autósport-felszereléseket, gondolok itt például a mutatós légterelő-spoilerre, kagylóülésre, kartervédőre és egyéb hasonló, „látványos" apróságokra, amelyeket szívesen vásárolnak a sportosan vezető autósok, korra való tekintet nélkül. Ezek az állam által nem gyártott cikkek is hoznának valamennyit az autósport konyhájára.

Visszatérve a versenyzés eredményességére, hadd mondom meg, mennyire bosszant, amikor nemzeti válogatottaink — bármilyen sportágban — eredménytelenek, jobban mondva, kikapnak. Azért ítélem meg másként a mi versenyzőink esetleges gyengébb szereplését a nemzetközi találkozókon, mert tudom, hogy a technikai sportokban nem elég a győzni akarás, a kemény felkészülés, a győzelem — részben — a műszaki felszereltség feltétele. Nem így a kívülállók, akik gyakorta nem jó szemmel nézik, hogy az autósport az OTSH égisze alá került, és most a kákán is keresik a nem létező csomót.

Különösen fontosnak tartom versenyzőink fegyelmezett, becsületes viselkedését, mind a hazai, mind a külföldi versenypályákon. Sportolóink egy pillanatra se felejtsék, hogy a nemzetközi versenyeken ők képviselik a Magyar Népköztársaságot, és ez nagy, megtisztelő felelősséget jelent. Azok pedig, akik eddig sem nézték jó szemmel az OTSH legifjabb sportágának művelőit, fokozottan figyelik fiaink, versenyzőink viselkedését.

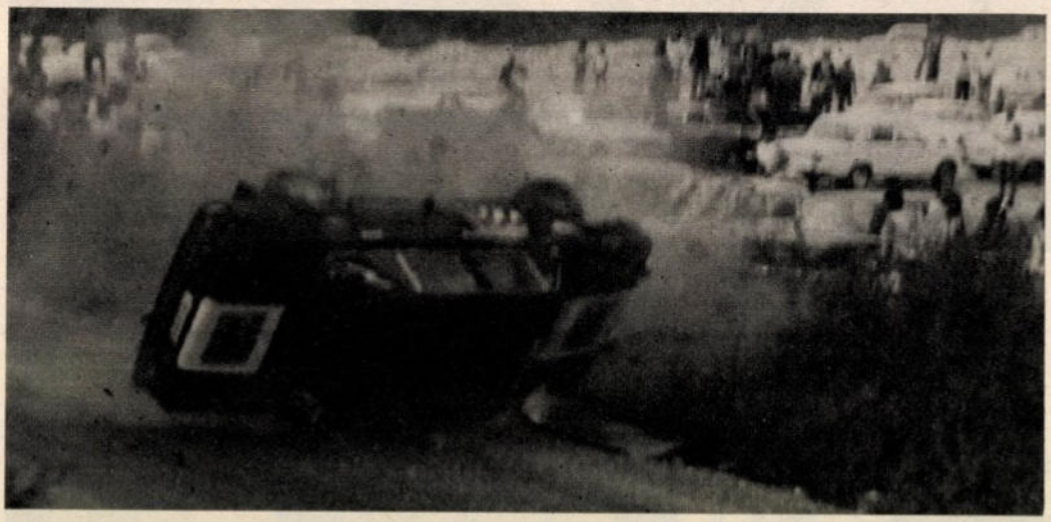
Nagyon is megszívlelendők ezek a szinte programot adó gondolatok, amelyek éppen úgy érvényesek a motorkerékpársport valamennyi versenyágára.

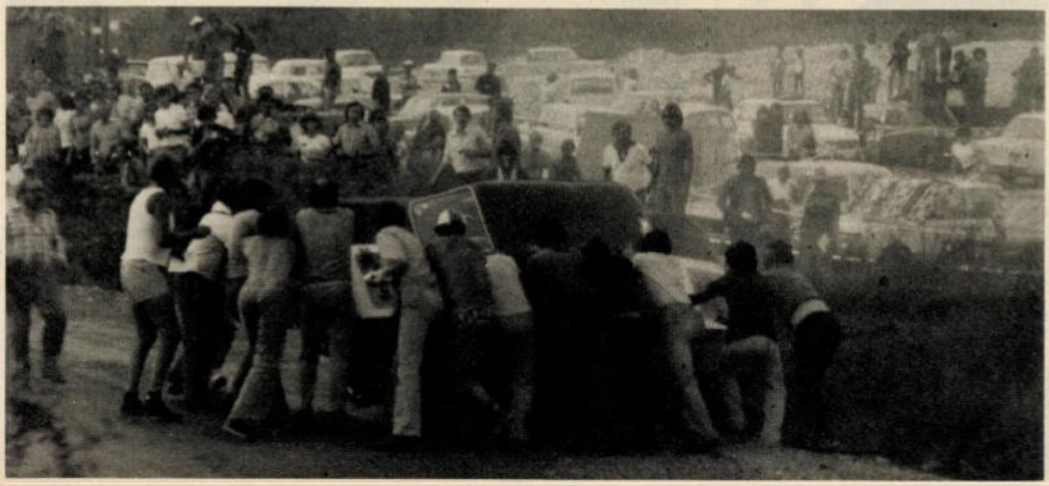
Az autóversenyzőkből álló hallgatóság lelkes tapssal fogadta a csendes szavú, halk beszédű sportvezető mondanivalóját, mivel az minden szavával autósportunk jövőjét segítette.

RÓZSA GYÖRGY

Tűzkeresztség







(Fotó: Jelen István)

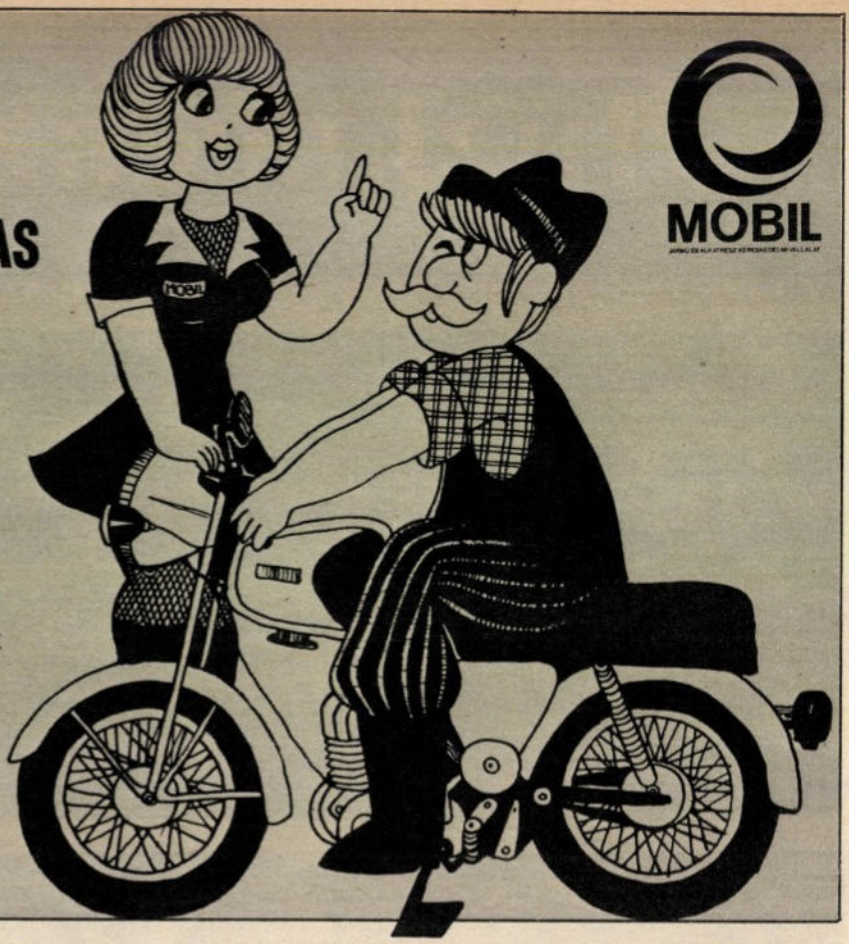
Az itt látható „mutatvány" két főszereplője hangszalagon idézte vissza azt az őszi szombat délutánt, amelynek az alapos tanuláson kívül az új Bajnoki Szabályzat is időszerűséget ad, miszerint a rali II. — túrások — autóiban csak szériamotor lehet.

A *Busi—Szabó* (Szegedi Afit) tehetséges túra-páros prímhegedűse, Busi László mondja:

— Széria autóval kezdtük, aztán átültünk egy erősebb, mondhatnám, egy túlerős 1600-as Ladába. A Főtaxi tavalyi versenyén történt... amikor az edzésen szétment a motor. Rohantunk Pestre, és végül a Fiat szervizben, szinte a szemétdombról kaptunk négy agyonhasznált dugót. Egy átdolgozott éjszaka árán a gépátvétel kezdetére összeraktuk a motort, de nem volt időnk kipróbálni. Ezért, valamint a kölcsönkapott sperdifi miatt némi aggodalommal vártuk a rajtot. Az első gyorsaságin kiderült, hogy a motor nagyon erősre sikerült. Ismertük jól a hírhedt „hidaskanyart", amely felé óriási tempóval száguldottunk lefelé a dombról és a híd előtt hosszú motorfékkel lassítottunk. Éreztem, hogy lehörög a motor, nem húz, ezért deszkáig nyomtam a gázt, amikor hirtelen iszonyú erővel húzni kezdett, de már nem tudtam beforditani az autót. A sperdifi egyenesen kilökte azt az árok felé, ahol csak a tömeget láttam. Senki sem sérült meg, de az autó... Igen, ez volt a tűzkeresztségem, most már tudom: mindenki olyan autóba üljön, amely felett uralkodni is képes. A sperdifivel pedig meg kell tanulni vezetni, különben ellenségge válhat, ahogy velünk is történt.

Magnóra vette:
Fekete Kálmán

KIRÁNDULÁSHOZ, KEMPINGEZÉSHEZ KIVÁLÓAN ALKALMAS A KISMOTOR!



MOBIL

KÜLFÖLDI MOTORKERÉKPÁR-ALKATRÉSZEK
GAZDAG VÁLASZTÉKÁVAL VÁRJA ÖNÖKET
A
MOBIL JÁRMŰALKATRÉSZ ÁRUHÁZ
Budapest VI., Jókai u. 26.

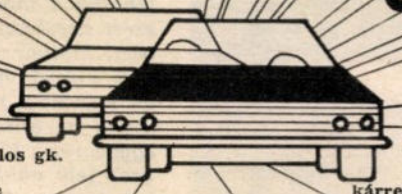
PANNÓNIA MOTORKERÉKPÁR-ALKATRÉSZEK
NAGY VÁLASZTÉKBAN KAPHATÓK
A PANNÓNIA MÁRKABOLTBAN
Budapest VI., Nagymező u. 37.

A kiskereskedelmi boltok
megrendeléseit várja a
MOBIL ÉRTÉKESÍTÉSI IRODA
Budapest, Pf. 175. 1390

LADA
1200, 1300
1500, 1600

P-FIAT
125, 126

ÓBUDA SZERVIZ



Karambolos gk. javítása, fényezése

AB kárrendezés

Vizsgára felkészítés, vizsgáztatás

Lobakon korrózióvédelem

OTP hitelakció

óbuda

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

A NÉPMŰVÉSZET ÖRÖK DIVAT!



NÉPMŰVÉSZET HÁZIIPAR

'80-ban is
80 boltunkban várjuk ÖNT!
Vevőszolgálat: 184-697

Nem a rendezőkön múlott...

Ha nem lenne autósport, ha nem lenne motorsport, ha kipusztulnának a technikai sportok: kedvenc szórakozásunkról kéne lemondanunk. Ennélfogva bírálatainkkal, kritikai észrevételeinkkel nem a sportvezetők bosszantására törekszünk, hanem sportjaink érdekében emelünk szót. Jó lenne, ha a vezetők is így olvasnák szösszeneteinket.

Halódik a magyar autósport, teljes a káosz, szívtelen emberek intézik ügyeit. Legalábbis erre lehetett következtetni az év első raliversenyén, a 17. Mecsek Rallye-n.

Már a verseny előkészületei is nagy port kavartak. A megváltoztatott bajnoki szabályzattal, pontosabban annak végrehajtási időpontjával aligha lehet egyetérteni. Az energiatakarékosság szült már néhány torz intézkedést, és ez a deformáció sajnos az autósportot is elérte. Mint ismeretes, a túrából lett rali II. kategóriában a megszokott gyakorlattól eltérően idén már csak Gruppe 1/B-s autók indulhatnak. Ez a módosítás önmagában nem rossz ötlet. A nem annyira felpiszkált motorok talán kevesebb benzinnel is beérik, és a kisebb pénzű versenyzők is esélyt kapnak. Csakhogy az évek alatt drága pénzért felfésült autók az intézkedés nyomán most egycsapásra szőröstül-bőröstül a szemétdombra kerültek. Versenyzők egyetlen kincsei, autóvá formált pénzes perselyei váltak értéktelen, eladhatatlan ócskavasakká. A rendelkezés bevezetésére legalább 1 éves kifutási időt kellett volna hagyni.

Az új intézkedések szigorúbb műszaki átvételt eredményeztek. Így aztán gépelt szégyentáblá hirdette a technikai büntetőpontokkal meghintett autókat, a rali Citrom utcai központjában. Hát ha még komolyabb hibákért osztogatták volna a pontokat! De nem. A műszaki vizsgálaton átvett(!) autók közül azok is büntetőpontokat kaptak, akik hely hiányában csak a rajtszámukat vágták körül. Piszlicsáré, versenyhangulatbomlasztó idegesítés ez, a hatalom tébolya.

A verseny tehát ilyen hangulatban indult, és bizonyára a precíz, jó rendezést is bántotta ez a tőlük teljesen független bosszantósdi, mert a rendezés ezúttal csakugyan remekelt. A valóban Pécs központú, 570 km-es útvonal, a maga 19 gyorsasági jával (120 km) a modern rali összes jellemzőjét magán viselte, és ezúttal az időmérés — jó értelemben véve — is minden képzeletet felülmúlt. A mezőny fennakadás nélkül gördült, akár egy gyorsvonati szerelvény, állomásról állomásra.

A *Ferjáncz/dr. Tandari* kettős teljesen verhetetlennek mutatkozott, míg a helyi favorit, a *Simor/Pánics* kettős zárkózott fel a 2. helyre. De a Ferjáncz-féle ékszeres doboz mögötti kocsisor tele volt „volnákkal". Mert a nagy feltűnést keltő óbudás *Németh/Jójárt* kettős abszolút 4. helye simán 2. is lehetett volna, ha az egyik gyorsságin nem ugrik szét az áramtalanító. De *Dudásék* Pneumant Rallye-n ripityává tört, egy nap és egy éjszaka alatt újjávarázsolt autója is az abszolút 3. hely biztos birtokosa lehetett volna, ha csacsi módon nem számolják el magukat. Váratlan, pazar mutatvány a túrából raliba csöppent *Kanyik/Tóth* kettős abszolút 5. eredménye. Gyönyörű gyorsasági időkkel örvendeztette meg a nagyérdeműt a *Barka/Baráth* duó, csakhogy az éjfekete cirkáló négyszer engedte el lábaiból a levegőt. Így lettek 14-ek a 4. helyett. A kategóriagyőzelmük is elúszott, noha gyorsabbak voltak, mint a gyenge Renault-val kínlódó *Gál/Margó* legénység. A kaposváriak legfényesebb csillaga, a *Hideg/Bojtai* összeállítás közvetlen Ferjáncék mögé kerülhetett volna, ha nem spájzolnak össze 240 útvonal-hibapontot. Ember nem gyűjtött még annyi útvonal-hibapontot (1560-at) mint a *Bernáth/Lempek* páros. Így hát hiába nyerték rendre kategóriájukban az összes gyorsaságit, a *Jároka/Borbély*/NSU TTS trió nevetve szökött meg a prímmel.

Két éve először lett csak 2. a trabantos mezőny uralkodó párja, a már hungarocamionos *Karácsonyi/Stiller* szövetkezés. Így az idény elején spóroltak az autóval, győzött a helyi *Kiss Wágner* kettős.

A rali II. győztese a *Kákonyi/Szatmári* páros lett, de ennek a csoportnak az eredménye aligha reális. A bevezetőben ismertetett szabályváltozások miatt sorsolással (!!!) a mezőnyből 4 autót szétszedésre és átvizsgálásra ítéltek, és szabálytalanságok miatt háromnak megsemmisítették az eredményét. (Az eredmények megnyugatóbbak lettek volna, ha az első hármat vizsgálják át.)

A szabályzatmódosítás okozta válság tüneteit a számok is alátámasztják. Míg tavaly ilyenkor még több mint 200 autó indult túrában, most 72(!) gördült le az indítódobogóról, és a hazai rali történetében először vett részt versenyen több rális (80), mint túrás. Nem véletlen, hogy még a megengedett százas létszám sem telt be.

Az energiatakarékosság jogos kívánalom. Takarékoskodjunk, de ne olyan eszközökkel, amelyekkel megszállott, és megszállottságuk miatt a sportnak kiszolgáltatott embereket bántunk meg. Az energiatakarékosságnak lennének szelídebb eszközei is. Míg hazafelé jövet ezeken gondolkoztunk, kapóra jött *Rákosi László*nak és navigátorának kaszkadőrmutatványa. A Rákosi vezette utcai, és az alig egy méteres vontatórúdon mögé kötött rali-autóból kialakított szerelvénnyel 120 km/h-s sebességgel hajtottak fel Pécsről Pestre szabálytalanabbnál szabálytalanabb előzésekkel megbotránkoztatva a „csak" nyolcvannal utazókat.

Talán a neveléssel kellene kezdeni, mert az országúton megspórolt benzint a versenypályán lehet elégetni.

SURÁNYI PÉTER

Íme, a „fabulonos" Lada, a Németh/Jójárt páros súlyos féme. Akár az abszolút 2. helyen is végezhettek volna (A szerző felvétele)



EREDMÉNYEK: Rali abszolút: 1. Ferjáncz/dr. Tandari, Volán Bp. (Renault R5) 5044 pont — 2. Simor/Pánics 5248 — 3. Tóth/Lempek, mind Pécsi Volán 5361 — 4. Németh/Jójárt, Óbuda 5412 — 5. Kanyik/Tóth, Volán Bp. 5430 — 6. Hideg/Bojtai, Kaposvári KSE 5450 — 7. Kovács/Dékány, Óbuda (mind Lada 21011) 5540) — 8. Máhler/Haui (Lada 2101) 5550 — 9. Gulyás/dr. Berki (Lada 2106) 5599 — 10. Szuhanyik/Ranga, mind Pécsi Volán (Lada 21011) 5604. Kategóriagyőztesek, 700 kcm: Kiss/Wágner, Pécsi Volán (Trabant) — 1300 kcm: Simor/Pánics — 1600 kcm: Ferjáncz/dr. Tandari — 1600 kcm felett: Gál/Margó, Volán Bp. (Renault R 17) — 1/B csoport, 1300 kcm: Mahler/Haui — 1600 kcm: Gulyás/dr. Berki. Rali II., abszolút: 1. Kákonyi/Szatmári, Pécsi Volán 1575 — 2. Csukovics/Bajnai, Hungarocamion (mind Vaz 2101) 1577 — 3. dr. Villányi/Füzi, Volán Bp. (Vaz 2106). Csapat (rali): 1. Pécsi Volán 27 pont — 2. Óbuda 13 — 3. Dovit 13. Rali II.: 1. Pécsi Volán 15 — 2. Hungarocamion 12 — Óbuda 11.



Kipróbálták az új Tyrrell 010-et

A franciaországi La Castellet versenypályán bizonyította be életképességét a *Maurice Phillippe* konstruálta Tyrrell 010 rakéta, amely sok vonatkozásban a 009 utóda. *Ken Tyrrell*, az istálló tulajdonosa elmondta, hogy a 010 nagyon jó értékeket mutatott a szélcsatornában.

Az 500 lóerős Cosworth—DFV motor szelepnyitási szöge 90°. Az ötfokozatú Hewland—FGA sebességváltóházát is Tyrrellék készítették magnéziumötvözetből, oly módon, hogy ehhez kapcsolódik a motorolajtartály, amely egyben a hátsó kerék felfüggesztési pontjait is képezi. Az 581 kilós kocsi váza alumínium molibdén-krómacél és titán, a gyűrődési területeket karbonfíber töltésű méhsejt-konstrukció béleli ki.

A próbafutás elég jól sikerült, ámbár csak a 7. legjobb idő jutott JARIER-nak az 1.06,9 perces körrekordjával. A pályán a leggyorsabb JABOUILLE (Renault) volt 1.03,7 perccel, 2. PROST (McLaren) 1.05,3 — 3. VILLENEUVE (Ferrari) 1.05,6 — 4. SCHECKTER (Ferrari) 1.05,7 — 5. PATRESE (Arrows) 1.06,2 — 6. MASS (Arrows) 1.06,5 — 8. SOUTH (McLaren) 1.07,2 — 9. CHEEVER (Osella) 1.08,2.



ÖRSÉGVÁLTÁS. A Suzukiék legbuzgóbb híve, és egyben legeredményesebb volt világbajnoka, Barry Sheene hátat fordított — nem Japánnak, csak — a Suzukinak, átpártolt a nagy konkurrenciához, a Yamahához. A felvétel a surrey-i otthonában, illetve kastélyának műhelyében készült, a motor a Sheene-team egyik Yamahája

NEMZETKÖZI VERSENY-NAPTÁR

Kialakult a motorkerékpáros gyorsasági válogatott keret programja. A külföldi versenyeken való részvételt a Béke és Barátság Kupa versenyek szolgálatába állítják. A háromfutamos BBK időpontjai és helyszínei:

I. forduló augusztus 24.
Poznan, Lengyelország.

II. forduló szeptember 14.
Frohburg, NDK.

III. forduló október 5.
Hradec Králové, Csehszlovákia.

A versenyeken való eredményes szereplés érdekében a válogatott keret programja az alábbiak szerint alakul:

május 2—4.
Schleiz (NDK) közös edzések az NDK versenyzőivel

június 7—8.
Karvina (Csehszlovákia) nemzetközi verseny az Arany Bányászlámpáért

június 21—22.
Banska Bystrica (Csehszlovákia) nemzetközi verseny

július 4—5.
Sachsenring (NDK) nemzetközi verseny az NDK nagydíjáért.

Az alábbi hagyományos nemzetközi versenyeken egyesületi csapatok vesznek részt:

április 6.
Tulln, Ausztria,

május 25.
Kielce, Lengyelország,

május 25.
Horice, Csehszlovákia,

augusztus 3.
Schleiz, NDK,

szeptember 7.
Jicin, Csehszlovákia,

szeptember 28.
Schwannenstadt, Ausztria,

A válogatott keret legjobbjainak rajtlehetőséget szeretnének biztosítani az alábbi világbajnoki futamokon:

április 27.
Osztrák GP Salzburg,

június 15.
Jugoszláv GP Rijeka,

augusztus 17.
Csehszlovák GP Brno.

A tervek szerint az első félévben Drapál János rajthoz áll még az olasz, spanyol és a francia VB-futamokon.

Iskola, ahol a bukott diák kórházba kerül

Az dobja utánunk az első (üres) olajkannát, aki ifjú korában rajongott az iskoláért, és sötétedésig gyúrta magába a tananyagot, ha kellett, ha nem, tízszer is elismételve a feladatot.

Most mégis olyan iskoláról szólunk, amelyben a diák szíves-örömest tanul, biflázik. Ez a nevezetes iskola a Scuola Piloti, magyarul „versenyzőiskola", ahol *Henry Morrogh* az igazgató-tanár, és olyan tanítványai voltak, mint *Eddie Cheever, Elio De Angelis, Bruno Giacomelli,* vagy *Piercarlo Ghinzani* (akik ma már valamennyien a Forma-1-ben „dolgoznak"). Nos, ezek voltak ennek a vallelungai iskolának eminens diákjai, akiknek szorgalmát vette át *Cserkúti Öcsi* és *Tóth Jani* (még régebben *Kiss Dezső*). És, hogy ez nem üres dicséret, bizonyság erre a magyar tanítványok órarendje, amelyet a két diák kísérője, tolmácsa, a Külker SC edzője, *Töreki László* mutatott be az egyéb „dolgozattal" együtt.

— *Tavaly egy hétig voltunk az Olaszországban élő angol Henry Morrogh iskoláján, a neves Vallelunga-versenypályán, ahol megtanulták a fiúk, miként kell leszokni a ralli-kanyarvételről, és hogyan kell a hegyipályán gyorsan, de biztosan kunkorodni. Merthogy a kettő között annyi a különbség, mint mondjuk az orrmotor és a farmotor között. Volt úgy, hogy ötvenszer is megismételtetett egy-egy*



Itt már volt kedve derülni Tóth Jancsinak, de még Henry is mosolygott

fordulót ez a nem éppen ifjú Henry. A pálya kiskörét olykor 120-150-szer kellett teljesíteni, és a fiúk boldogan repetáltak, még ebédelni sem mentek, inkább „tanultak". Különféle egy- és kétüléses versenyautók szolgáltak tankocsiul, amelyeken tudatosan kellett hibát ejtve megpördíteni a kocsit, azért, hogy ha az élet hasonló helyzetet produkál, biztos kézzel tudják azt helyesbíteni.

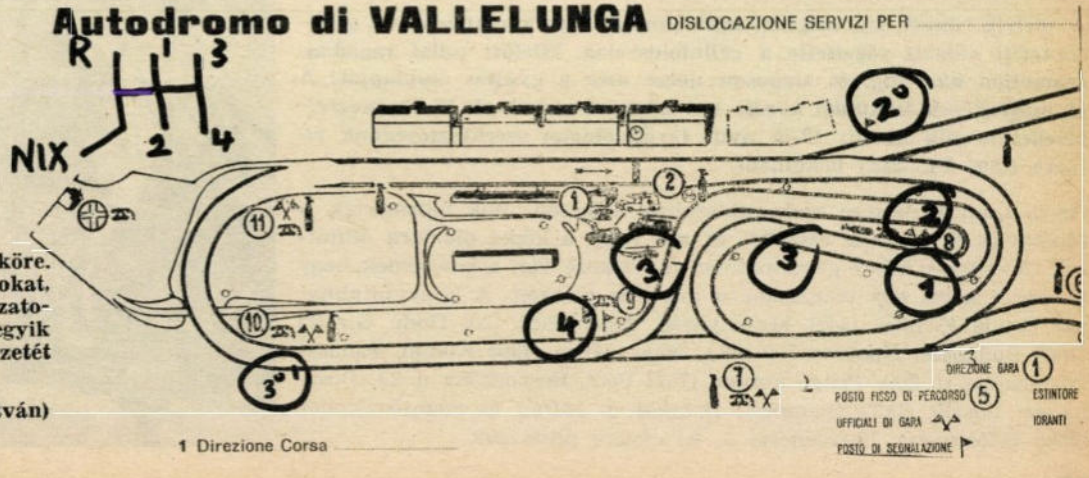
Igaz, az első két napon nem ment a fiúknak a tanulás, amiért lelombozódtak, de azért egy csapásra sorra hozták a jeleseket. Ott tanultuk meg, hogy a kanyarban bizony keresztbe tett kézzel kell fogni a kormányt. A tanulmány eredményét leghívebben az iskola utáni néhány EB hegyiverseny eredménye bizonyította, ugyanis több pontot szereztek ott, mint amennyit az egész évre terveztünk, és mint ismeretes: Öcsi hatodik lett az EB-n, pedig kihagytunk néhány futamot. Ez vonatkozik Kiss Dezsőre, aki az EB-n 8. lett, valamint Tóth Janira, az EB 9. helyezettjére is.

Hadd tegyem még hozzá, hogy magam is sokat tanultam az őszülő Henrytől — fejezte be emlékezését Töreki László.

— r —

Gondban van a Töreki, mert a BMW fordulatszámlálója elromlott, emiatt nem szabad a pályára mennie, de a hibát gyorsan elhárítja a kormánytól takart Cserkuti

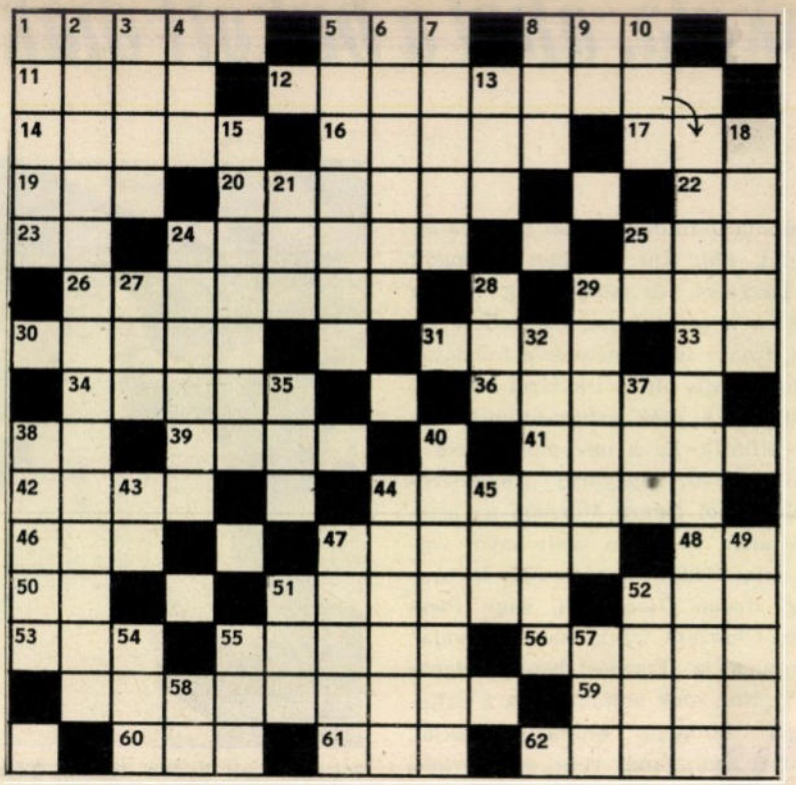




A vallelungai pálya kisköre. A bekeretezett számokat, azaz a sebességi fokozatokat, valamint az egyik Forma-Ford váltóhelyzetét Henry jelölte

(Fotó: Jelen István)

Keresztrejtvény



VÍZSZINTES: 1. Népszerű zenekar. 5. Szovjet motorkerékpár. 8. Világhírű múlt századi német fizikus. 11. A birtokában. 12. **„Milyen vigyázatlan!" — szidja a sofőr a gyalogost, akit majdnem elgázolt. — „Már tíz éve vezetek, de ilyen még nem fordult elő velem!" A gyalogos válasza. Folyt. a függ. 2. sz. sorban. Zárt betűk itt: É, Y, 14. Marx szülővárosa. A Budapest Tourist tavaszi nyugat-európai körutazásának résztvevői itt is eltöltenek egy éjszakát.** 16. Tamási Áron egyik drámai hőse. 17. Magyar Optikai Művek. 19. Közeledik. 20. Tudatos törekvés. 22. Mely személy. 23. AT. 24. Görög mitológiai tengeristen. 25. A Volga hajózható mellékfolyója. 26. In vino... 29. Alkotórész. 30. Célba ér. 31. Ablaktalan helyiség. 33. Kettőzve: édesség. 34. Vándorló nép. 36. Tört rész. 38. Betű kiejtve. 39. Tokaj kincse. 41. Ínyencek keresik az ilyen csontot. 42. Férfinév. 44. Török cím. 46. Skálahangok. 47. Nagy szellem. 48. Szintén. 50. Húros fegyver. 51. Orosz férfinév. 52. Magyar Szabvány röv. 53. Rag, -nél párja. 55. ... hint; vet. 56. Valódi. 59. **Kirándulásokat, kellemes üdüléseket is szervez a Budapest Tourist ebbe a történelmi múltú magyar városba.** 60. Római 1999-es. 61. Tengeri hal. 62. Verne egyik „kapitánya".

FÜGGŐLEGES: 1. Zúdítja. 2. **A gyalogos válaszának második része. Zárt betűk: R, G.** 3... .Pelin; kiváló bolgár író v. 4. Skálahangok. 5. Gyenge lábakon áll. 6. Ilyen kenyér is van. 7. Francia város az Ardennekben. 8. Védő. 9. Feltéve. 10. Magyar Gördülőcsapágy Művek. 13. Magyar Rádió és Televízió. 15. Ritkaság. 18. **Világhírű floridai fürdőhely, a Budapest Touristtal ez sem elérhetetlen.** 21. Mely személyt. 24. USA-elnök volt. 25. Kis állatok otthona. 27. Telefon része! 28. Budai közlekedési csomópont. 29. Félrerak. 32. A pincébe szállítja. 35. Ritka betű. 37. Eladás fele! 38. Duna menti bolgár város. 40. Férfi énekhang. 43. Fa része. 44. Gőzben puhító. 45.... Passos; világhírű amerikai regényíró. 47. Kocsi és lovak együtt. 49. Sziklazátony. 51. Neves vívóedző (Béla). 52. Megszólítás. 54. Kacat. 55. Mint a 10. sz. sor. 57. Gerenda része! 58. A szabadba.

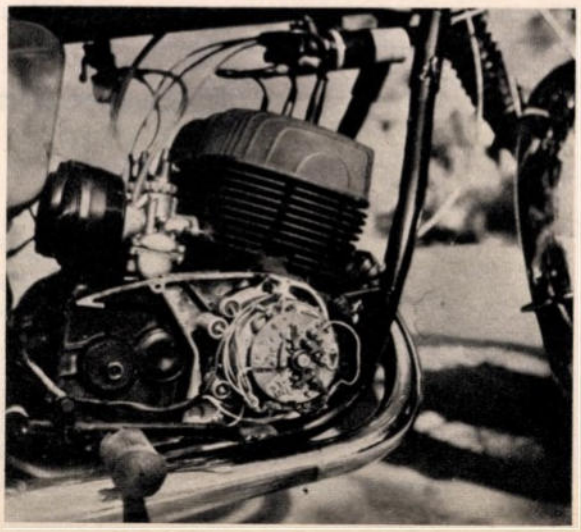
Bajai István

Beküldendő a vízszintes 12., a függőleges 2., a vízszintes 14., 59., valamint a függőleges 18. sz. sorok megfejtése nyílt levelezőlapon az Autó—Motor közönségszolgálatának címére: 1400 Budapest, Pf.: 1. Telefon: 225-917. Beküldési határidő: április 12. A helyes megfejtést beküldők között 15 darab ötvenforintos könyvvásárlási utalványt sorsolunk ki.

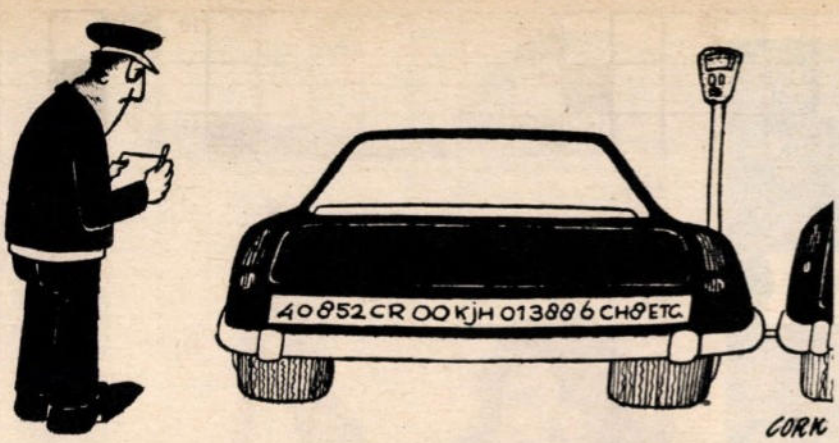
Keresztrejtvényünk egyben külön pályázatot is tartalmaz. Azok a megfejtők, akik a rejtvényekben szereplő helységneveket, ahova a Budapest Tourist társasutazásokat szervez negyedévenként összegyűjtik és az Autó—Motor Közönségszolgálatának címére beküldik — 1980. június 15-ig — külön sorsoláson vesznek részt. A megadott határidőre az 1980. második negyedévében a rejtvényekben megjelent helységneveket kell beküldeni. Sorsolásra kerül a Budapest Tourist értékes utazási utalványa — hatezer forint összegben — amelynek segítségével nemcsak a rejtvényben szereplő helységekbe juthatnak el az olvasók, hanem a világ más tájára is.
Pályázatunk címe amely egyben jó tanács is: „Házigazdája a fővárosban, idegenvezetője a nagyvilágban a Budapest Tourist!"
Az 5. számunkban megjelent keresztrejtvényünk megfejtése: Eppen most kaptam értesítést, a vonat hatvan percet késik". — Zakopane — Szolnok — Tác.
Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Madar Sándor, Debrecen; Rimaszombati Edit, Tapolca; ifj. Kaszás József, Berkesz; Rátkai Patrícia, Répcelak; Nyárádi Zoltán, Hódmezővásárhely; dr. László Lívia, Győr; Vajda Lászlóné, Kakasd; Szebeni Attila, 1191; Koványi Gyula, 1143; Kőrösi Zoltán, 1174; ifj. Hídvégi Tibor, 1214; Zsoldos Árpád, 1117; Juszcsák Erzsébet, 1015; Ófalvi Jenőné, 1126; Somodi László, 1172. A nyereményeket postán küldjük meg

Találja ki...

... melyik ismert, ám mégsem mindennapi motorkerékpár-típus gyújtás felőli oldalát rögzítette a celluloidszalag. Mielőtt tollat ragadna, számoljon háromig, és alaposan nézze meg a gyújtás alaplapját! A jó megfejtések beküldői között hat könyvet sorsolunk ki. A megfejtéseket kérjük április 12-ig nyílt levelezőlapon szerkesztőségünk címére (1906 Pf. 223.) beküldeni.



Az 5. szám kérdésére azok válaszoltak helyesen, akik felismerték, a Moszkvics és a Lada részletét és azt, hogy a képet oldalára állítottuk. A csúszós úthoz gyaníthatóan annyi köze van a balesetnek, hogy a követő kocsi egy fékezéskor a másikba csúszott. A könyvjutalmakat Gazda Frigyes (3421 Mezőnyárád, Jegenyesor 12.), Hodu Gizella (1065 Budapest, Nagymező u. 66.), Nagy János (7300 Komló, Tanácsköztársaság u. 20.), Pengő Ferenc (7624 Pécs, Boszorkány u. 2.), Pusztaszeri László (1153 Budapest, Bocskai u. 131/a.) és Szántó Sándor (5600 Békéscsaba, Szerdahelyi u. 9.) címére postázzuk.



— Óvatosabban vezess! Nem látod a jelzést, hogy veszélyes kanyar következik?

— Hát éppen azért hajtok olyan gyorsan, hogy minél előbb túllegyünk rajta!

— Két hosszú hónapon keresztül nem tudod eldönteni, hogy milyen kocsit vásárolj! Nekem pedig már három nappal megismerkedésünk után megkérted a kezemet!

— Tudod, Lujza, az autóvásárlás komoly dolog!

Dabermann-né a szervizben:

— Sürgősen szükségem van egy hosszabb olajszintmérőre!

— Hogyhogy?

— Az enyém már nem ér bele az olajba.

— Kérem szépen, maga adta fel azt a hirdetést, hogy magas sarkú cipőt üzemképtelen autóra cserél?

— Igen, én.

— És hol van a magas sarkú cipő?

— Hogyhogy a cipő? Nekem üzemképtelen autóm van.

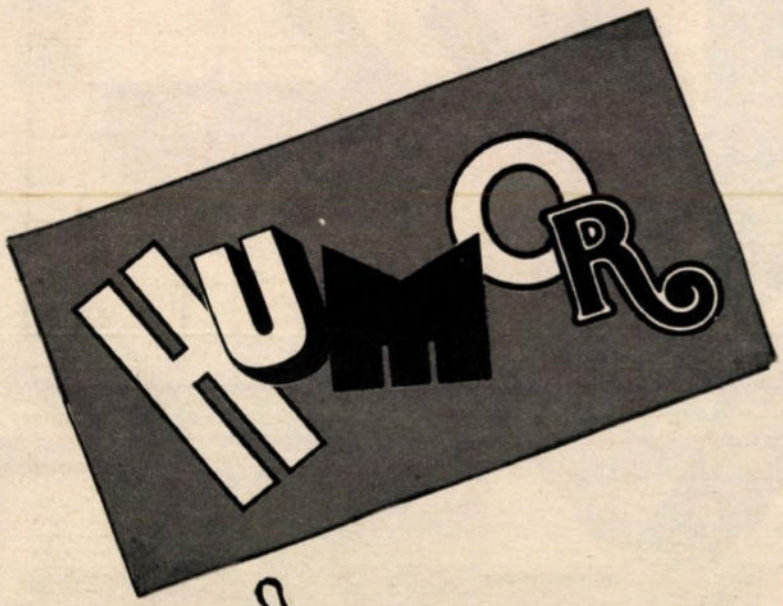
Egy részeg férfi tanácstalanul járkál az utcán és elpanaszolja egy járókelőnek, hogy nem találja az autóját.

— Hát menjen haza autóbusszal — tanácsolja a járókelő.

— Igen ám, de az autóbusz nem fér be a garázsomba!

Az autópályán temérdek kocsi torlódott össze.

— Herta — szól az egyik úrvezető a mellette ülő hölgyhöz —, most rám férne egy kis váltás. Nem vennéd át a kormányt... mondjuk a legközelebbi húsz méterre?

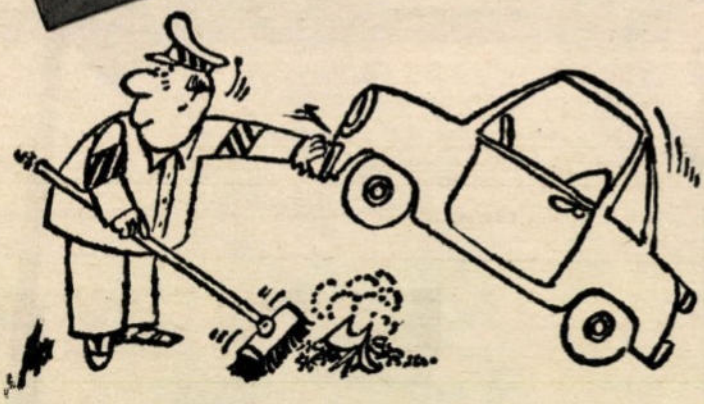


— Robert, hová tetted a kocsinkat?

— Hát valóban használtam az autót?

— Persze! Azzal mentél be a városba.

— Milyen furcsa... Most már emlékszem: amikor kiszálltam a kocsiból és megfordultam, hogy köszönetet mondjak annak az úriembernek, akit útközben felvettem és aki hazahozott — eszembe is jutott: „Ugyan hová tűnhetett ez az alak a kocsival együtt?"



Egy New Orleans-i autós panasza:

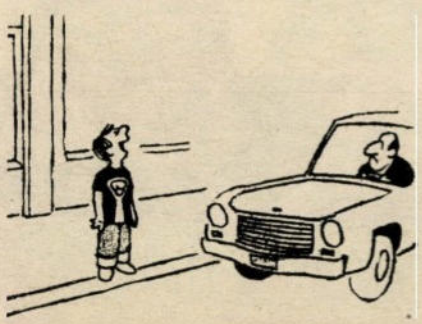
— Nálunk olyan kevés a parkolóhely, hogy az egyetlen kiút az, ha eladom az autómat és megveszek egy másikat, amely már talált magának parkolóhelyet.

Éva este hazatér és így szól a férjéhez:

— Drágám, a kocsit az utcán hagytam.

— Miért nem állítottad be a garázsba?

— Lehetetlen, szívem. Tudod... odakint sötét van... és roppant nehéz azt a sok apró dirib-darabot összeszedni...





Az igazgatóhelyettes tisztségére pályázó jelöltet vizsgáztatják.

— Képzelje el — mondják neki —, hogy kétüléses autón megy, és az úton három embert pillant meg; mind azt kérik, hogy vigye magával őket — az egyik a főnöke, a másik egy idős hölgy, a harmadik pedig egy csinos lány. Kit részesít elsőbbségben?

— Kiszállok az autóból, odaadom a slusszkulcsot a főnöknek, hogy elszállíthassa az idős hölgyet rendeltetési helyére — magam pedig kettesben maradok a csinos lánnyal! — válaszol a leleményes pályázó.

A sün elégedetten vesz szemügyre egy lapos gumiabroncsot és megszólal:

— Végre az egyikünk visszaütött.


HÁZTARTÁSOKBAN, NYARALÓKBAN,
KIRÁNDULÁSOKNÁL PRAKTIKUS,
HIGIÉNIKUS A
Cakpakk
GYŰJTŐZSÁK
Beszerezhető a műanyag-szaküzletekben
és a TVK mintaboltokban
Tiszai Vegyi Kombinát
LENINVÁROS
TVK

autó-motor

XXXIII. évfolyam
Megjelenik havonta kétszer

Főszerkesztő:
Kókai Imre

Főszerkesztő-helyettes:
Liener György

Szerkesztőség:
Budapest VII.,
Lenin krt. 9–11. 1073
Telefon: 223-625, 222-408
Sportrovat: 427-749
Levélcím: 1906 Pf. 223.

Felelős kiadó:
Siklósi Norbert

Kiadja:
a Lapkiadó Vállalat
VII., Lenin krt. 9–11.
Telefon: 221-285
Levélcím: 1906 Pf. 223.
Terjeszti a Magyar Posta
Előfizethető a hírlapkézbesítő postahivataloknál, a kézbesítőknél és a Posta Központi Hírlap Irodánál (postacím: Budapest V., József Nádor tér 1. – 1900)
közvetlenül vagy postautalványon, valamint átutalással a KHI 215-96162 pénzforgalmi jelzőszámlára. Előfizetési díj
negyedévre 90 Ft,
fél évre 180 Ft,
egész évre 360 Ft.

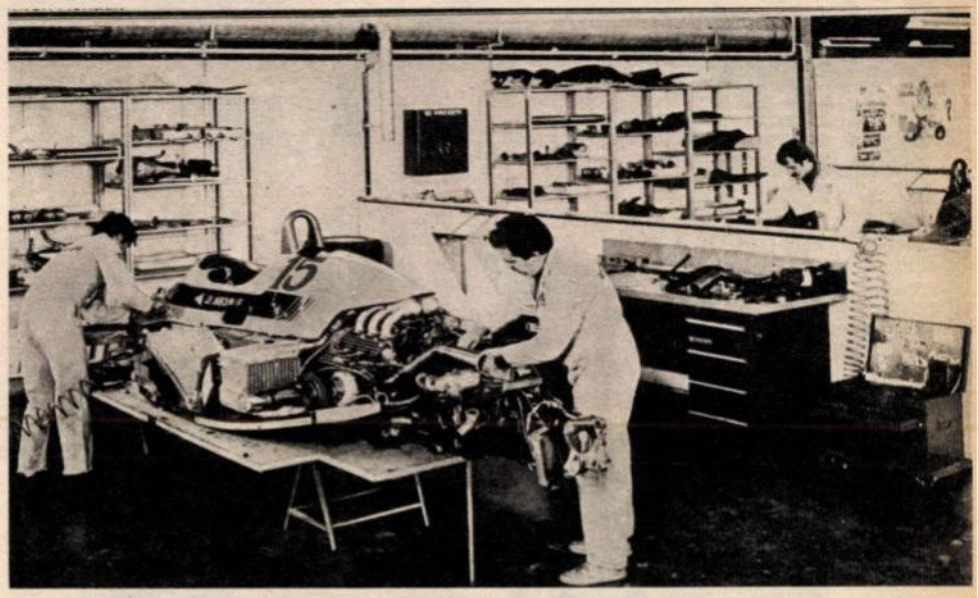
Előfizetés külföldről:
a Kultúra
Külkereskedelmi Vállalatnál
1389 Budapest, 62. Pf. 149.,
vagy a Kultúra külföldi képviseleténél.
Kishirdetések felvétele:
a Lapkiadó Vállalat
hirdetési üzletében
Bp. VII., Dohány u. 54.
Telefon: 230-430. 1077
Kéziratokat, képeket
és rajzokat nem őrzünk meg
és nem küldünk vissza.

INDEX: 25 108
HU ISSN 0005–0792

80.0382
ATHENAEUM NYOMDA
Kozma utcai üzeme
Budapest
Rotációs mélynyomás

Felelős vezető:
Soproni Béla
vezérigazgató

A turbómotoré a jövő?



A francia autókonszernnek, a Renault-nak érdemes volt vállalnia a kockázatot, hogy a 8 és 12 hengeres Forma—1 versenyautókkal szemben felvegyék a küzdelmet a turbómeghajtású hathengeresükkel. Igaz, a turbófeltöltés gondolata nem új keletű, hiszen már évtizedekkel ezelőtt is eredményesen foglalkoztak ezzel a műszaki megoldással.

„Most már rajtunk a sor!" — mondta a Renault versenyosztályának igazgatója, *Gerard Larrouse*, aki a világhírű gyár vezetőségének teljes bizalmát élvezi, annak ellenére, hogy 1977 óta, amióta létezik Turbó-Renault, 47 alkalommal indultak F—1 VB-futamon, nyolcszor rajtoltak az első sorból, kiestek 34 esetben, és ötször kaptak VB-pontot. (Ez azt jelenti, hogy az első hat hely valamelyikét foglalták el.)

Látszólag a turbómotornak van jövője (miként a címben is elhangzik az ezzel kapcsolatos kérdés). Lássuk csak, van-e probléma a turbóval. Egyelőre van, éspedig az, hogy a verseny rajtjának pillanatában, amikor a motor legnagyobb nyomatékára lenne szükség, éppen ekkor nem tudja e fontos követelményt teljesíteni a motor, csak ama tizedmásodpercek után, amikor a turbó lapátkerekei elérik a teljes (80-100 ezres) fordulatszámot. Mindennek ellenére mégis kezd divatba jönni a turbó. Az AM is hírül adta, hogy a közeljövőben Ferrariék is bemutatkoznak az 1,5 literes turbómotorjukkal, és a következő idényben a Talbot is egy ilyen feltöltős, 1500-as BMW-motorral lép a Forma—1 izgalmakban bővelkedő színpadára. (Csak így zárójelben közölhetjük, hogy a tetőtől talpig francia ipart képviselő Turbó-Renault-ban, az eredeti 260 lóerőből 510 lóerőt előállító KKK — Kühne, Kopf és Krauss — turbó NSZK gyártmányú.)

Fentebb már említést tettünk a turbó problémáiról; ide tartozik még az F—1 versenyzők ama panasza, hogy a Forma—1 kocsik életveszélyesen gyorsak, ezért kérik a FISA illetékes bizottságát, hogy valami sebességcsökkentést eredményező szabályt hozzanak (mint például a „kötények" megszüntetését). Vagy limitálják a kocsinként és versenyenként felhasználható benzin mennyiségét.

Olyan hangok is hallatszanak a versenypályák mentén, hogy a sorozatgyártmányú autóknál nincsen gyakorlati haszna a turbónak, tehát az utca autósának sincsen belőle haszna. Ezzel kapcsolatban *Jean-Pierre Jabouille*, a Renault első számú F—1-pilótája, aki tevőlegesen is részt vesz a turbó-versenyautó építésében, ezt mondta: *„Versenyosztályunk minden ez irányú tapasztalata átkerül a központi szerkesztésbe, mégpedig gyakorlati céllal. Szerintem minden területen a turbómotoré a jövő."*

G. ROSSI

am
1980 • 7
Ára: 15 Ft

