

# autó-motor

1980  
MÁRCIUS

6

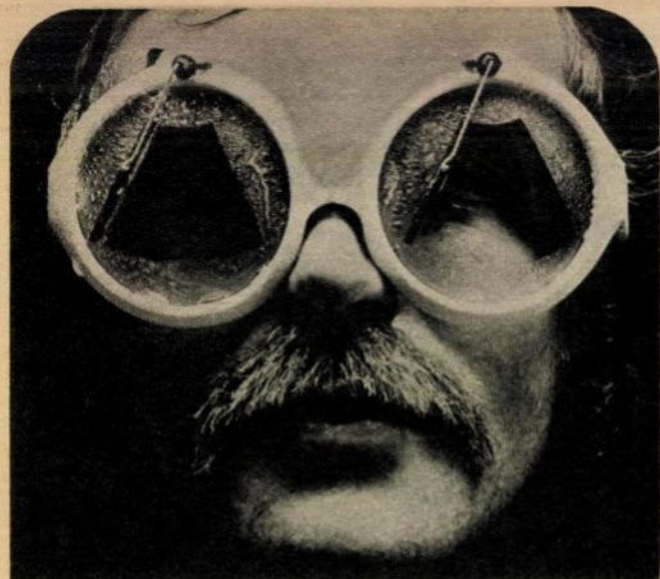


**MŰSZAKI VIZSGA MINDENKINEK •**

**• FEKHELY A KOMBIBAN**

**A KROKODIL ÉS A MOTOROS •**

**• AZ ELSŐ HAZAI TURBO-LADA**



# Világos példa

a sötét szélvédőről ennek a törölőlapátos szemüvegnek képe, amely nem más, mint jó ötlet egy svéd reklámhoz. A cég ugyanis olyan vegyianyagot hirdet, amely megfelelő hígítással a kocsi ablakmosó tartályába töltve minden esetben, télen-nyáron egyaránt jó tisztítóhatást segít elő.

Szerencsére, megfelelő vegyianyagban nálunk sincs hiány, a keverékhez szükséges víz pedig még könnyebben beszerezhető. Legalábbis indulás előtt, de még útközben sem okozhat túl nagy gondot a mosófolyadék pótlása. Különösen akkor nem, ha viszont magunkkal mondjuk egy rugalmas falú műanyagpalackban tartalékot...

Aki pedig most azt kérdezi, hogy miért pazaroljuk a helyet ilyen alapvető dolgok említésére, azoknak azt kell válaszolnunk, hogy a mostani csapadékos idő diktálta ezeket a sorokat. Az utcai, no meg az országúti forgalom képe azt mutatta, hogy nappal is nagyon sokan járnak szinte fekete, vagyis sáros, összefröcsköt szélvédővel. Márpedig azon át éppolyan rosszul lehet látni, mint a homályos szemüvegen.

## **a m** AZ AUTÓ-MOTOR 1980/6. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL

Fél évszázada közlekedünk „szabályosan” (Dr. Szitár László)	-- --	4-5
Műszaki vizsga mindenkinek (Almássy Tibor)	-- -- -- --	6-7
Emberek, utak, balesetek... Békés megyében. (Seleszt Ferenc)	-- --	8-9
Mozaik	-- -- -- --	10-11
Autósoknak - Sorszámok	-- -- --	12
Fekhely a kombiban	-- -- -- --	13
Ismerd meg hazádat! Sárvár III. (Túri P.-Almássy T.)	-- -- -- --	14-15
A motorizált Japán (Moldvai Tibor)	-- --	16-17
Autós szemmel a Szovjetunióban 2. (Székely Tamás)	-- -- -- --	18-19
Autók és árak - Vásárnaptár	-- -- --	20
A „33”-as Alfa	-- -- -- --	21
Fontos és pontos adatok! 1.	-- -- --	23-25
Ferropassit és Plino C (Lovász Károly)	-- --	26-27
Emlékezés az „évszázad ralijára” (Márton István)	-- -- -- --	29-33
Régi autó - Modell - Bélyeg és kerék	-- --	35
Fényátmenet (Földvári András)	-- -- --	36
Tavaszwáró (F. A.)	-- -- -- --	37
A tárgyalóteremből (Dr. Imre Iván)	-- --	39
Őszintén szólva	-- -- -- --	40
AM-posta	-- -- -- --	41
A kerékkel kezdődött...	-- -- --	43
A „Csúcsgorgalom” postája - Keressük a legjobb gépjárművezetőt	-- -- --	44-45
Egy tucat henger (R. Gy.)	-- -- --	46
A krokodil és a motoros (-espé-)	-- --	47
Laverda „Zeta” 500	-- -- -- --	48-49
Az első hazai Turbo-Lada (Fekete Kálmán)	-- -- --	50-51
Válaszok az Autófelügyeletől	-- -- --	52
Ruhára várva (S. P.)	-- -- -- --	53
Mi lett vele? Hambach László (-r-)	-- --	54
Látogatás a támaszpontokon (Surányi Péter)	-- -- -- --	55
Óh, azok a fiatalok! (G. R.)	-- -- --	57
Bajnokságok végeredményei - 1979 (2)	-- --	58
A jégmotoros VB-ről	-- -- -- --	59
Keresztretjéveny - Találja ki	-- -- --	60
Humor	-- -- -- --	61
Dél-afrikai GP (G. Rossi)	-- -- -- --	63

CIMLAPUNKON: A „33”-as Alfa

HÁTLAGUNKON: Irány a tavasz!



# IRÁNYELVEKBŐL - IRÁNYVONAL

E napokban tartja XII. kongresszusát a Magyar Szocialista Munkáspárt. Sok százezer párttagot képviselve vitatják meg a kongresszus választott küldöttei az MSZMP KB korábban kiadott irányelveire épülő beszámolót, amely értékeli az elmúlt öt esztendő eredményeit, számot vet fejlődésünkkel, szól lehetőségeinkről és gondjainkról, ugyanakkor segítséget ad előretökélésünkhöz.

Az ezt megelőző hetekben maguk a párttagok vitatták meg az irányelveket. Mérlegre tették: hogyan hajtották végre a XI. kongresszus határozatait egyének és közösségek, vezetők és vezetettek. És hogy a „vezetettek” hogyan vettek részt a maguk tevékenységének meghatározásában, megítélésében, és hogyan szóltak bele a vezetőknek s a maguk kisebb-nagyobb kollektívájának a dolgaiba. Vagyis: miként éltek a szocialista demokrácia lehetőségeivel. Az irányelvek erre is kitérnek: „A párt változatlanul alapvető feladatnak tekinti a szocialista demokrácia fejlesztését, a tömegeknek a közügyekbe való bevonását.” Mert: „A demokratikus fórumoknak fontos

*szerepük van a társadalomban meg-  
levő különböző érdekek feltárásában,  
egyeztetésében, az egész társadalom  
alapvető érdekeinek érvényesítésében.”*

Elgondolkoztatók az irányelveknek a mi szakmánkra vonatkozó pontjai. A XI. kongresszus határozata értelmében a közlekedés minden ágának fejlesztésekor figyelembe kellett venni „a köztük kialakítható gazdaságos munkamegosztást”. Ez az azóta eltelt években a közúti közlekedés szerepének erősítését jelentette. A Központi Statisztikai Hivatal legutóbbi közleménye szerint a múlt esztendőben is „Mind az áruszállításban, mind a személyszállításban tovább nőtt a közúti közlekedés aránya”. De a mostani irányelvek szerint, tekintetbe véve az energiahelyzetben világszerte bekövetkezett változásokat: „A távolsági áru- és személyszállításban növekszik a vasút szerepe.” És olvashattuk a figyelmeztetést: „Az áruszállítást jobb munkamegosztással, nagyobb szervezettséggel, s ennek révén jelentős üzemenyag-megtakarítással kell lehoynolítani.”

S a személyautók tovább szaporod-

nak. Mert az irányelv: „A személygépkocsik száma a népesség lehetségeivel összhangban növekedjék.” A személyautó-állomány a múlt évben is 81 ezerrel nőtt, s 1979 végén már mintegy 875 ezer személygépkocsi volt a lakosság tulajdonában. Ami azt jelenti: már ma is minden tizenkettedik embernek — vagyis: minden harmadik-negyedik családnak! — van autója. De az irányelv változatlanul az, hogy: „A személyszállításban a jövőben is a tömegközlekedés kapjon elsőbbséget.”

Nem lehet feladatunk, hogy most az irányelveknek minden emberre, az egész társadalomra kiható útmutatásait elemezzük. Az irányelvek alapozzák meg a pártkongresszus munkáját. Ezek adnak segítséget ahhoz, hogy e gondokkal, nemzetközi konfliktusokkal terhes időben a vita során kialakuljon az egységes állásfoglalás, a végleges határozat. És az ország lehetőségei, adottságai számbavételével az irányelvekből kialakuljon az az irányvonal, amely az elkövetkező években megteremti eddigi eredményeink megszilárdításának, az előrehaladás ütemének feltételeit.



**A**z első Kresz ma már csak muzeális emlék. De értékes emléke a magyar közlekedésügynek. Eppen ezért rendezett annak 50 éves jubileumára egy kis „törpe” kiállítást a Közlekedési Múzeum.

A kiállítás bevezető sorai kinagyítva idézik a harmincas évek belügyminiszterének megállapítását, hogy a forgalom elviselhetetlen növekedése már elodázhatalanná teszi a szabályozást. Így aztán 1930. január 1-én életbe lépett az első igazi Kresz: „A Közúti Közlekedési Rend és Közrend Egységes Szabályzata”. (Ebből lett a ma is fogalomként használt rövidítés.)

Fél évszázada közlekedünk tehát „szabályosan”.

A Kresz alapját egy nemzetközi egyezmény adta, amelyet Magyarországgal együtt 59 állam írt alá, és amelynek szövegét nálunk is törvényerőre emelték.

A nemzetközi egyezmény irányelveit határozott meg, amelyeket aztán a két minisztérium bőségesen „kidolgozott”. Nem kevesebb, mint hét részből, kilenc fejezetből, összesen 123 paragrafusból áll az első Kresz.

Az igazság kedvéért meg kell állapítanunk, hogy már korábban is voltak különböző rendeletek, rendelkezések, szabályok. Az elsőt 1897-ben adták ki. Ezzel együtt nem kevesebb, mint 25 rendelet (rendelet, szabály) veszítette hatályát 1930. január 1-én az új Kresz értelmében.

Országszerte 1930. január 1-től kellett az új szabályok szerint közlekedni, bár néhány paragrafus csak május 17-én vált hatályossá. A 89–92. paragrafus életbe léptetéséig pedig meghatározatlan időre elodázták. Ide tartoztak az ország területére lépő külföldi gépjárműveknek s azok vezetőinek nyilvántartására (nemzetközi okmányaikra) vonatkozó rendelkezések, a határszéli forgalom problémái, valamint a nemzetközi egyezményhez nem csatlakozott országokból érkező gépjárművek és azok vezetőinek ügyei.

Egyébként az 1926-ban Párizsban kötött nemzetközi egyezmény rögzítette a csatlakozott államok betűjelzéseit, amelyek között hazánk a nagy „H” betűt kapta.

# Fél évszázada dünk „sza

De nézzük, milyen rendelkezések hatálybalépését halasztották 1930. május 17-ére.

A 8. § (3) szerint, ha a járművek olyan útkereszteződésnél találkoznak, ahol a közlekedési rendőr vagy csendőr nem irányít, a bal felől jövőnek, illetve a főútvonalon haladónak van előnye.

A 10. § a vezetők jelzési módjait sorolja fel:

„a) lassításnál és megállás esetén a jobb kar felnyújtása,

b) jobbra forduláskor a jobb kar vállmagasságban való vízszintes kinyújtása, balra forduláskor a jobb kar derékszögben való hajlítása, úgy, hogy az alsó kar és a nyitott tenyér az áll alatt maradjon...”

Ha történetesen a járműnek teteje volt, és a sofőr nem tudta felfelé kinyújtani a karját, akkor „a b) pont alatt megállapított jelzést kellett használni”...

A 20. § főleg a gyalogosokat intette. Persze május 17-e után: „a gyalogosok is kötelesek az úttesten a legnagyobb figyelemmel és körültekintéssel a járművek és a *málhás állatok forgalmának zavarása nélkül* áthaladni”.

Állatokat közutakon csak *arra alkalmas hajcsárok* vezethettek. De csak is a bal oldalon! És az állatok számához viszonyítva csak megfelelő számban!

A 100. § d) pontja a kerékpárok szintelen tüvegű lámpával, hátul pedig piros prizmával való közlekedését írta elő szürkülettől napfelkeltségig. Május 17-től, hogy legyen idő a felszerelésre.

A 112. § az állati erővel vont járművek kivilágításáról rendelkezett. Csengőt csak a számba fogott lovak számára engedélyezett.

Az 1929-ben fogalmazott rendelet érthető módon még bőven foglalkozott az állati vonóerővel. Így például a 105. § a befogott állatok számát is szabályozta. Kétkerekű kocsik elé leg-



feljebb öt (!) lovat, négykerekű teherkocsi elé legfeljebb 8 lovat vagy 6 ökröt, négykerekű személykocsi elé pedig legfeljebb 6 lovat volt szabad fogni, de rügös lovat egyet se! Harapósat pedig csak szájkosárral. A durva ütlegelest tiltották!

Az ostort városokban és községekben tilos pattogatni, ha szabadon hajtott, nyerges vagy málhás állatok találkoznak, mondta ki a 110. §.

Az általános rendelkezések természetesen mindjárt a szabályzat elején voltak találhatóak. Így a 3. § lakonikus rövidséggel mondta ki, hogy: „Az úttesten annak menetirány szerinti bal oldalán kell haladni”. A 14. § pedig azt, hogy közlekedési eszközt csak józan egyén vezethet.

A 6. § szerint a szembejövő járműnek balra kell kitérni, a kir. hercegeknek, a posta járműveinek és a zárt sorokban haladóknak útból lehetőség ki kell térni. Az államfőnek azonban mindenképpen.

Hangjelzések. Az állati erővel vont járművek és a kézikocsik vezetői, továbbá a lovasok, hajcsárok hangos szóval, egyéb járművek vezetői pedig „külön készülékkel” kötelesek figyelmeztetni az úttesten haladókat.

Gyalogosok. Szembejövő gyalogjárónak lehetőleg balra kell kitérni, az elől haladót pedig jobbról kell előzni. (3) A gyalogjárón csoportokban haladni, vagy ott csoportosan állodálni tilos.

Lovasok. Városokban és forgalmasabb útvonalakon csak a 16-ik életévét betöltött olyan egyén lovagolhat, aki — tud... Ijedős, harapós, rügös lovon az sem!

Világítás. A gépkocsin elől legalább két, hátul egy lámpának kell lennie. Az első lámpákat úgy kell felszerelni, hogy azok egyike bal, másik pedig jobb oldalon legyen...

A készülékeknek (gépkocsik) biztosan kell működniük és úgy kell elrendezve lenniük, hogy a kigyulladás vagy robbanás veszélyét a lehetőség határára belül kizárják!

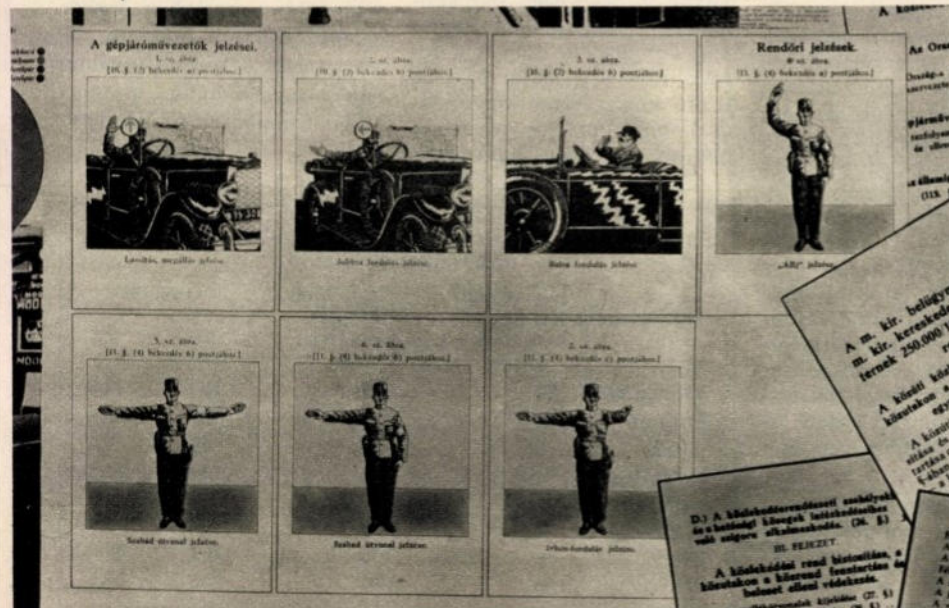
A gépjárművek... kerekeit „gummiból”... készült abroncsokkal kell ellátni. E rendelet életbelépésétől számított egy év elteltével tömör „gummiabroncsot” használni tilos.

Sok egyéb mellett a rendszámtáblákról is intézkedik az első Kresz. Előírja, hogy „Törvényes munkaszüneti napokon délután 2 óra után próbarendszámmal ellátott gépjárművel közlekedni tilos”. Viszont a királyi hercegek gépkocsijaikon nem kötelesek rendszámtáblát viselni...

Míndezek csak kiragadott kuriozitások. Valójában az első Kresz tartalmazta már mindazt, amit a nemzetközi egyezmény célszerűként javasolt. Csupán a technika fejlődött... és sokszorosan nagyobb lett útvonalaink forgalma, mint amiről a 30-as évek belügyminisztere annak idején „elviselhetetlenként” megemlékezett.

DR. SZITÁR LÁSZLÓ

# da közlekedés bályosan”



# MŰSZAKI VIZSGA MINDENKINEK

## Sok a fékhibás autó!

Örömmel fogadták az autósok nemrégiben a bejelentést, hogy ismét (tavaly októberben volt legutóbb) díjtalan műszaki átvizsgálásra és tanácsadásra nyílt lehetőségük. A kezdeményezés osztatlan sikerét bizonyította a többi között, hogy a nagyszabású közlekedésbiztonsági akció alkalmával — január 26-án és 27-én — sokkal többen jöttek el a Mozaik utcai vizsgálóállomásra, mint amennyi autó szemléjére akkor — mindössze két nap alatt — egyáltalán sor kerülhetett.

A KPM Autófelügyelet fővárosi és Pest megyei közlekedésfelügyelete a Budapesti Rendőr-főkapitánysággal, az Országos Közlekedésbiztonsági Tanáccsal, valamint a Fővárosi Közlekedésbiztonsági Tanáccsal együttműködve, a közlekedésbiztonsági napok keretében végül is több mint félezer autóval (és azok tulajdonosaival) tudott foglalkozni. Az újszerű szolgáltatás legfőbb vonzereje minden bizonnyal az volt, hogy egyben lehetőséget kínált a forgalmi engedély meghosszabbítására is. Akinek ugyanis az időszaki műszaki vizsgán amúgy is meg kellett volna jelennie — és itt az autóját hibátlannak találták — a vizsgadíj befizetése után, ott helyben, minden további nélkül érvényesítették, illetve meghosszabbították a forgalmi engedélyt. Egyben jó alkalmat kínált az akció a személyautó adásvételét megelőző műszeres átvizsgálásra, konzultációra. A szakemberek időt szakítottak arra, hogy részletes és hasznos tanácsokat adjanak a kocsik üzembelen tartásával és forga-

lombiztonságával kapcsolatos kérdésekre is. Vállalkoztak kisebb munkákra: a fényvetők, vagy akár a porlasztók pontos beállítására, beszabályozására, valamint a fogyasztást közvetve befolyásoló CO-érték rögzítésére.

Akiknek a járművét hibátlannak minősítették, a vizsgadíj befizetésével, valamint magánautók esetében a kötelező gépiárműfelelősségbiztosítási díj befizetését igazoló lap átadásával kérhették járművük forgalmi engedélynek meghosszabbítását. Több mint kétszáz hibátlannak minősített autó forgalmi engedélyt hosszabbították meg végül is, természetesen csak a vonatkozó rendelet által meghatározott időre.

Vid András, a KPM Autófelügyelet főmunkatársa ugyanakkor arról is tájékoztatott minket: a közlekedésbiztonsági napok hangulata, a megjelentek, illetve a vizsgálatra türelmesen várakozók nagy száma is egyértelműen igazolta, hogy a műszaki biztonságot szolgáló (és minden más érdektől mentes) szemle a közvélemény széles körű érdeklődésével találkozik és roppant népszerű autós szolgáltatási forma. Ezt bizonyítja a többek között az is, hogy meglepően sok „null-kilométeres” (szinte az átadótelepről éppen akkor kihozott) kocsi is eljött erre a szemlére. Csak azért, hogy bizonyosságot szerezzenek: vajon az új autón is minden rendben van-e?

Természetesen a közlekedésfelügyelet munkatársai számára is gyümölcsöző volt az ügyfelekkel való kötetlen találkozás, hiszen az „egy-

szerű autóhasználók” és a „hivatalos személyek” közötti őszinte véleménycsere lehetőségét adott arra, hogy igazán segítők, közlekedésbiztonságot erősítő szándékkal sok és sokszor vitatott, úgynevezett kényes téma is szóba kerülhessen.

A közlekedésbiztonsági napok tapasztalatait összegezve az Autófelügyelet főmunkatársa külön is utalt arra, hogy meglepően sok autó fékberendezése volt balesetveszélyesen rossz, elhanyagolt állapotban.

Az önként „felvezetett” autók mintegy a felének a fékjei voltak csak elfogadható állapotban.

Külön is elgondolkasztató, hogy nagyon sok, viszonylag újszerű autó fékje csak azért nem fogott jól a szemle során, mert a hideg, párás reggelen, a műszaki vizsga helyszínére vezető úton a szórt latyok is bőségesen felcsapódtak. Olyannyira, hogy bekevert valahogy a dob és a ferdo, illetve a féktárcsa és a tuskó közé. Aztán úgy adódott, hogy az első fékezésre (persze, merőben hatástalan

fékezésre) már csak a műszaki szemle színhelyén, a Mozaik utca vizsgálóállásán került sor. Elgondolni is rossz, hogy mi történt volna, ha útközben valaki e kocsit elé lép... Pedig az autósok (minthogy a fék egyébként rendben volt) semmi mást nem kellett volna tennie, mint hogy néhány méteren a gázt és a féket érzéssel egyszerre nyomva, mintegy „bevasalni”. leszáritani a féket.

Végeredményben 583 autót vizsgáltak meg a legutóbbi akció során, s közülük 327 — 40 százalék — megfelelőnek bizonyult. Meglepően sokat — 137-et — minősítettek közvetlen balesetveszélyesnek. A további sorrend szerint 219 kocsit (37 százalék) hibásnak, de nem közvetlen balesetveszélyesnek minősítettek. Fényszóró-beállításra 112, az alapjáratú CO-beszabályozásra pedig 120 esetben került sor. És mindent összevetve nem rossz arány, hogy összesen 202 autó műszaki vizsgájának érvényességét minden további nélkül meghosszabbították.

Tervezik egyébként, hogy a jövőben gyakrabban rendeznek önkéntes műszaki szemléket és az akcióba — hogy az apróbb javításokhoz minden szükséges alkatrész, felszerelési kellék is kéznél legyen — az Autókert is bevonják.

ALMÁSSY TIBOR

\*

A KPM Autófelügyelet tájékoztatása szerint a legközelebbi díjtalan műszaki átvizsgálásra a Mozaik utcában éppen ezen a héten, március 22-én, szombaton nyílik lehetőség.

Az észlelt hibák gyakoriságának főbb hibacsoportonkénti megoszlása az alábbi:

Hibacsoport	Közvetlen balesetveszélyes	Nem közv. balesetveszélyes	Összesen	
			db	%
Kormány	22	115	137	23,5
Futómű	17	152	169	29,—
Alváz	3	39	42	7,4
Felépítmény	4	123	127	21,8
Világító, jelző	8	194	202	34,6
CO- <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	—	165	165	28,3
Fék	106	159	265	45,5



Szokatlan torlódás a Mozaik utcában. Mindenki türelmesen várakozott

← Kipufogógáz-ellenőrzés: két- és négyütemű motornál



Szinte vadonatúj kocsik a vizsgálóálláson. És csaknem mindig kellett rajtuk valamit állítani

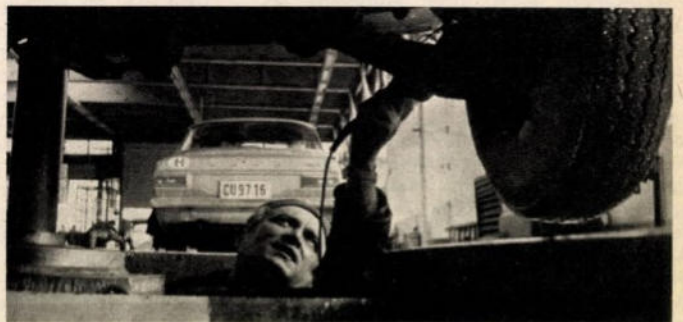


Fékkellenőrzés és fényszóró-beállítás



Fékerőmérés

(FAVICS PÉTER felvételei)



A jármű alsó vizsgálata és gömbesuklók kopottságának ellenőrzése



Csökken a várakozók száma



Már távozóban — és újra érvényesített műszaki vizsgával

# EMBEREK, UTAK, BALESETEK

## Békés megye

Nem is olyan régen még úgy élcelődtek a Békés megyébe érkező autósokkal, hogy csukott szemmel is észreveszi, mikor lépi át a megyehatárt. Az ezt jelző tábla és az út minőségének változása között ugyanis olyan szoros volt az összefüggés, hogy azt rázkódásban lehetett érzékelni.

Ez szerencsére ma már a múlté, amit bizonyít néhány szám is. A KPM kezelésében levő utak építésére és fenntartására az V. ötéves terv eddig eltelt időszakában több mint 1 milliárd forintot fordítottak. Ami a megoszlást illeti, az összeg jó részét a három kétszámjegyű út, a 44-es, a 46-os és a 47-es burkolatának erősítésére, Békéscsabán a városközpontot elkerülő 44/A út kialakítására, öt forgalomirányító jelzőkészülék létesítésére és három híd építésére fordították. A hidakról egyébként egy kicsit többet is érdemes mondani. Békés ugyanis azon megyék egyike, ahol a legtöbb a folyókat átívelő hidak száma. Összesen 10 van belőlük, a Körösök fölött, s közülük 8 acélszerkezetű, kettő pedig — a köröstarcsai és a december 20-án átadott körösladányi — előregyártott elemekből, szabadon szerelt betonhíd. Ez utóbbit egyébként a tervezettnél egy évvel korábban adták át, és már megkezdődött a hasonló technológiával készülő dobozi híd építése is.

### A balesetek okairól

Az autósokat tehát ma már kedvező utazási feltételek fogadják az 5632 négyzetkilométer területű Békés megyében, ahol mintegy félmillió ember él. A gépjárművek száma meghaladja a 72 ezret, amelynek háromnegyed

része személyi tulajdonban van. Az elmúlt 5 évben kiadott 25 ezer gépjárművezetői engedély is bizonyítja: milyen viharos volt a megye motorizációja.

A balesetek száma szerencsére nem nőtt ilyen ütemben, sőt 1978-hoz képest csökkent. Míg 1978-ban 65 halálos, 323 súlyos és 370 könnyű sérüléssel járó baleset volt a megyében, addig 1979-ben 53 volt a halálos, 291 a súlyos és 396 a könnyű sérüléssel járó baleset. Sajnos volt egy tömegszerencsétlenség is: december 3-án a Lökősháza és Elek között közlekedő Volán-autóbusz gépkocsivezetője a fényserompó piros jelzése ellenére a vasúti kereszteződésre hajtott, és az ott haladó személyvonattal összeütközött. Ennek következtében az autóbusz utasai közül 11-en életüket veszítették, hatan súlyosan, 22-en könnyebben megsérültek. (A vétkes buszvezetőt azóta már elítélték.)

A baleseteket előidéző okok között egyébként a sebességi, a haladási, a kanyarodási szabályok megszegése, az előbbség meg nem adása, illetve a figyelmetlenség, gondatlanság szerepel. Orvosokat, pszichológusokat foglalkoztat a balesetek naponkénti megoszlása, amiből sok mindenre lehet következtetni. Általában a hét végén növekszik a balesetek száma, ami a nagyobb forgalom mellett a figyelem csökkenésére, a „kiengedésre” enged következtetni, míg az ugyancsak növekvő hétfői balesetek a lassú visszaállásra utalnak.

De essék most szó kellemesebb dolgokról. A Békésbe érkező autóst nemcsak javuló utazási körülmények fogadják, hanem a Körösök völgyének természeti szépsége, a városok idegenforgalmi nevezetessége. Haladjunk

most képzeletben a kétszámjegyű főutak mentén, de előbb időzzünk a megyeszékhelyen, amelyen a 44-es és a 47-es számú út is áthalad. A 80 ezer lakosú Békéscsaba a Dél-Alföld központja, fejlődő iparral, erős mezőgazdasággal. Közlekedése az utóbbi időben gyökeres változásokon ment át, korszerű négysávos utak, jelzőlámpás kereszteződések létesültek, amelyek könnyítik, segítik a helyi és a tranzitforgalmat. A látóvonalok közül a Munkácsy Múzeum és a szlovák tájház érdemel említést, illetve megtekintést.

### 84 hektár szépség

A 44-es út Békésszentandrás határáról az országhatárig szeli át a megyét. Békésszentandrásról alig 4–5 kilométerre van Szarvas, a tudományos központ és az iskolaváros. Az Öntözési Kutatóintézet, a Debreceni Agrártudományi Egyetem kihelyezett kara és az Óvónóképző Intézet bizonnyítja, hogy Tessedik Sámuel méltó követői énekelnek itt. De van más is Szarvason, amit úgy hívnak: 84 hektár szépség, vagyis az 1800-as években alapított, ma már országos hírnévű arborétum. Szarvas és Békéscsaba között történelmi nevezetességű hely Kondoros, ahol a híres betyárcsárda sok látogatót vonz. Az út Békéscsabán át vezet Gyulára, amelynek két nevezetessége is van. Az egyik az országosan, sőt már a határokon túl is ismert fürdő, amely évente több mint 1 millió vendéget fogad. A másik Közép-Európa egyetlen épségben megmaradt középkori téglavára, amely nyaranta Gyulai Várjátékok néven ad otthont a színháznak, művészetnek. A 44-es út végállomása a néhány éve létesített közúti átkelő Romániába.

A 47-es Szeged—Debrecen közti út

December 3. Tizenegy emberéletet követelt a közlekedési tragédia



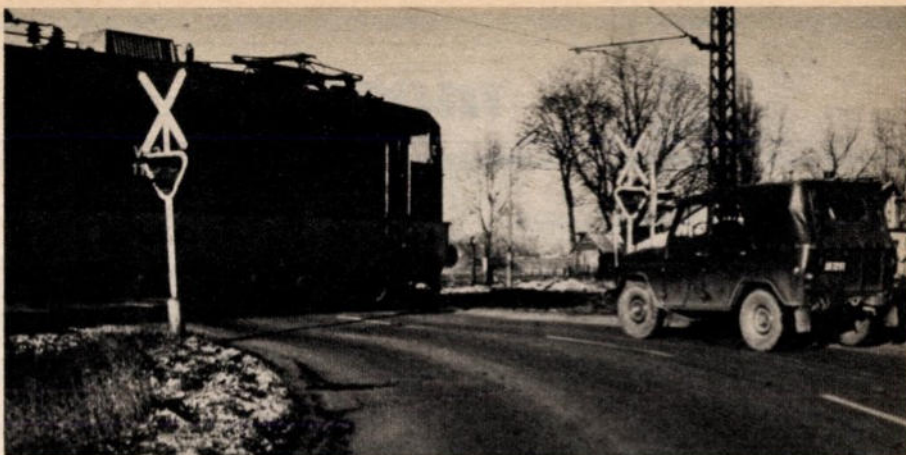




**Békéscsaba belterületén is rendszeres a közúti ellenőrzés**

a Sárréten át az Alföld Gyöngyszemének nevezett Gyopárosig, Orosházaig vezet. Ezen az útvonalon érintjük a legtöbb hidat: Szeghalom és Békéscsaba között négy híd íveli át a Körösöket. Látnivaló itt is bőven akad, akár csak a 46-os számú Mezőberény—Gyoma—Mezőtúr és persze a többi alacsonyabb rendű út mentén is. Békés megye tehát ma már nemcsak történelmi múltjáról, hanem idegenforgalmi látnivalóiról, vendégszeretetéről is híres.

**SELESZT FERENC**



**A legtöbb vasút-közút kereszteződésben fénysorompó segíti a biztonságos áthaladást**

(Lónyai László felvételei)



**A megyeszékhely több forgalmas csomópontján működik jelzőlámpa**



**A híres Kner Nyomda előtti forgalmas helyen rendőri forgalomirányítással segítik a közlekedők biztonságos átjutását**

**AZ AUTÓS ÉS MOTOROS TÁBOR**

minden tiltakozása ellenére Belgiumban is bevezetik az autópályák használati díját. A más országokban ismert fizetési rendet azonban ebben a sűrűn lakott, kis területű országban nem lehet meghonosítani, ezért a kormány úgy határozott, hogy az autósokra, motorosokra – az eddig fizetett forgalmi adón felül – az autópályák használata fejében (évi) általános útdátót is kiszab. A motorosok „sztrádaadója” évi 210 frankba fog kerülni, az autósok viszont járművük motorjának erejétől függően fizetnek majd. A külföldiek megadóztatásának módja egyelőre vita tárgyát képezi.

**A RENAULT**

francia állami autógyár terjeszkedni kíván Portugáliában. A liszaboni kormánnyal kötött egyezmény szerint a jövőben számottevően növelik a Renault piaci részesedését Portugáliában. A szerződés rekordértékű, 600 millió dolláros közös beruházást irányoz elő, amelyet fele-fele arányban finanszíroz a francia és a portugál kormány.

**A RÓMAI KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM**

alkalmazottainak le kellett mondaniuk a szolgálati kocsiról, mivel minisztériumuk nem fizette meg idejében az anconai repülőtér tervezési munkáit. A megbízott cég erre panaszt emelt, mi-



Solymár határában, egy februári reggelen, ez a tehergépkocsi a sikos úton egy kényszerű hirtelen fékezés következtében megcsúszott és az árokba borult. A gépkocsivezető nagy lélekjelenlétét bizonyítja, hogy az utolsó másodpercben a boruló autóból kiugrott, s így személyi sérülés nem történt.

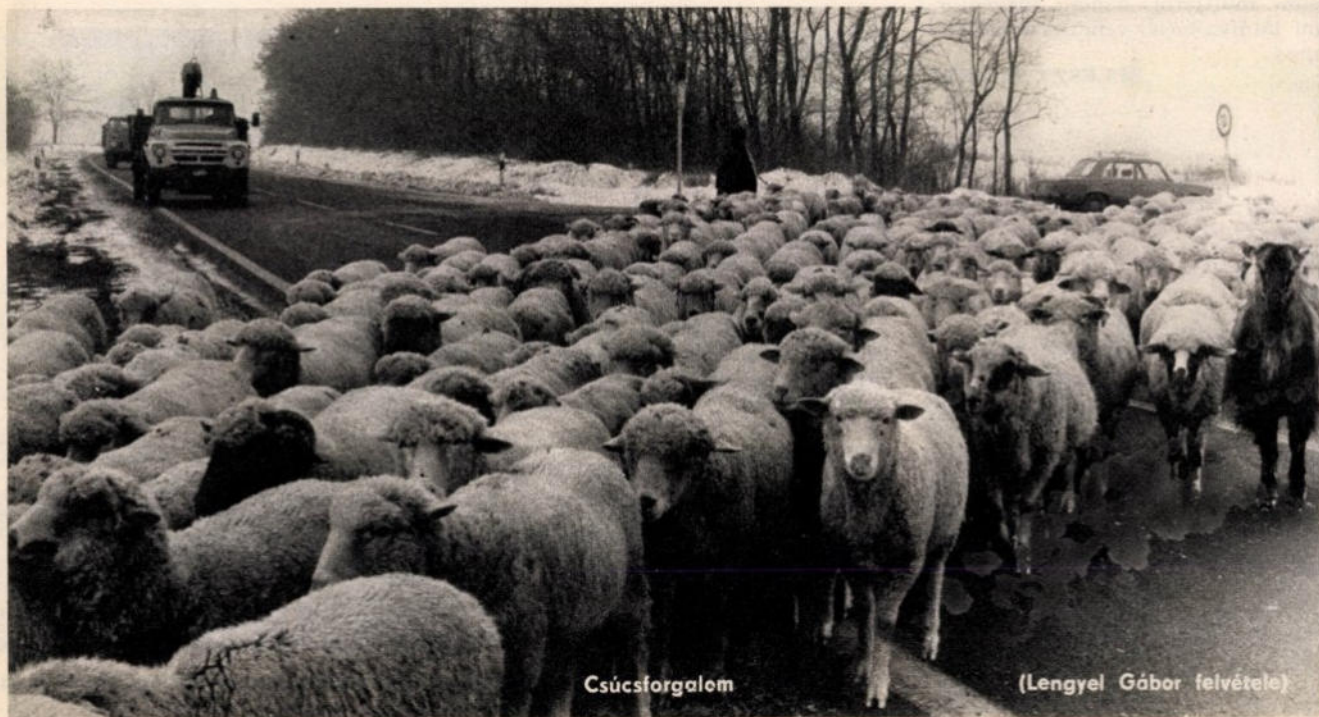
(Majorosi Attila felvétele)

re megjelent a bírósági végrehajtó és lefoglalta a minisztérium összes szolgálati kocsiját.

**ÚJ SEBESSÉGKORLÁTOZÁST**

vezettek be az NDK-ban és Romániában. Lakott területeken az NDK-ban a maximális sebesség 50 kilométer,

országúton legfeljebb 80, az autópályákon pedig változatlanul 100 kilométer. Romániában a gépkocsik hengerűrtartalma szerint szabályozták a sebességet: 1100 köbcentiig 70, 1100–1800 között 80, 1800 fölött 90 kilométer, lakott területen pedig egységesen 60 kilométer a maximum.



Csúcsforgalom

(Lengyel Gábor felvétele)

**A SPANYOLORSZÁGI MARBELLA LAKÓI**

nem akartak hinni a szemüknek, amikor oroszlánt pillantottak meg egy autó tetején. A gyorsan riasztott rendőrség kiderítette, hogy az oroszlán egy magánszemély tulajdona, aki éppen Marbellában nyaral. Az állat már hazamosabb ideje szunyókált a szálloda teraszán, majd fölébredve elveszítette egyensúlyát és két emeletnyi magasságból az autóra zuhant. Az esést sértetlenül úszta meg, az autó teteje viszont alaposan behorpadt.

**A ROKKANTAK VILÁGÉVE**

alkalmából autóbust alakítanak át a mozgássérülteknek – határozták el a Volán KISZ-titkárai. Kezdeményezésük országos jelentőségű, Budapesten százezer, Magyarországon 400 ezer mozgássérült él. Az ENSZ felhívása alapján világméretű mozgalom van kialakulóban.

**BEFEJEZTE**

a Renault autógyár még a karácsonyi ünnepek előtt az R16 típus gyártását. Ebből az autóból, amely másfél évtizeddel ezelőtt forradalmasította az európai gépkocsipart, összesen 1 657 000-et gyártottak. Időközben az R6 gyártását is beszüntették, s tavasszal hagyja el a szerelőszalagokat az utolsó R12-es.

**A DÍZELMOTOROS DACIÁK**

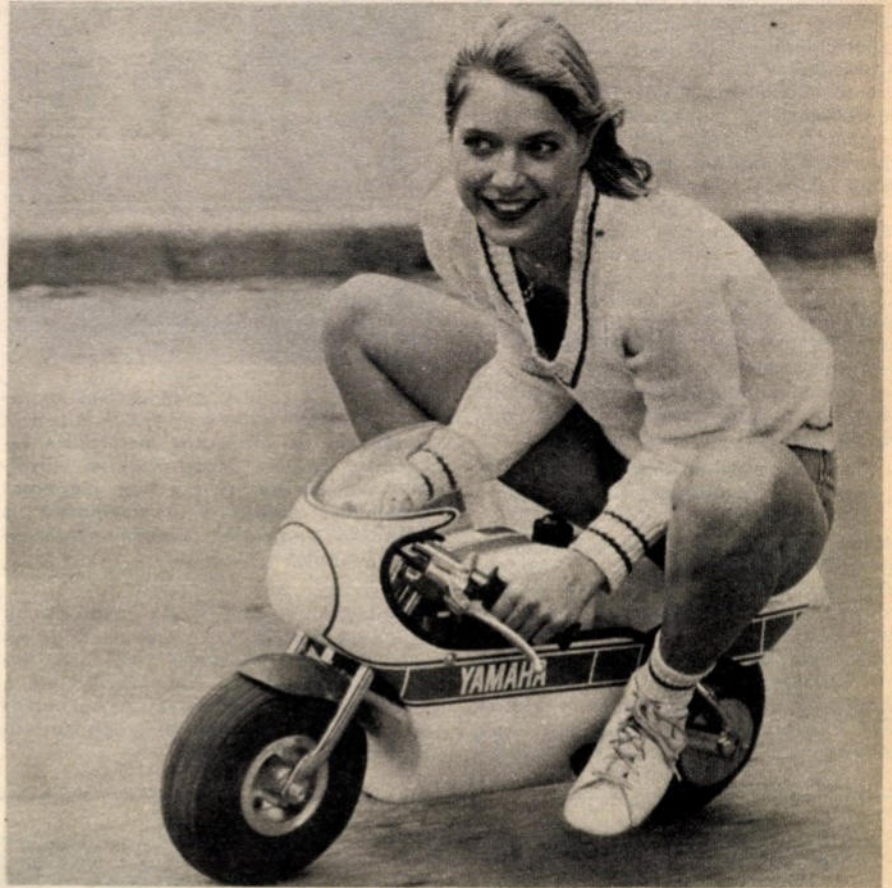
eredményesen tették meg Románia útjain a több ezer kilométeres próbatutat. Az új dízelmotornak ugyanolyan a teljesítménye, mint a Dacia benzínmotorjának, ezzel szemben 100 kilométerenként átlagosan csupán 5,5 liter üzemanyagot fogyaszt.

**KIPRÓBÁLTÁK**

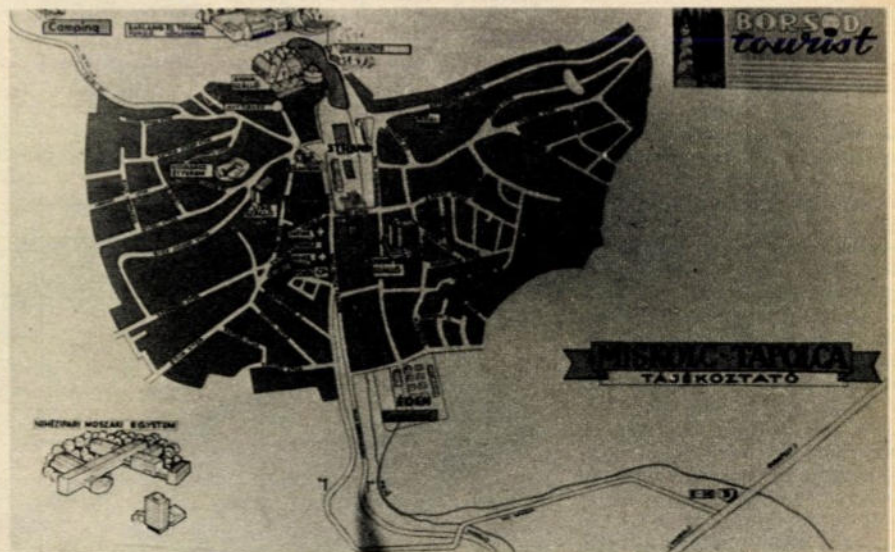
azt a 400 autót, amelyet az olimpia szervező bizottsága rendelt a rigai autógyárból. Az autók a Moszkva–Görögország–Moszkva, a Bulgária–Kilimandzsáró–Bulgária és a Balti-tenger–Csendes-óceán útvonalon vizsgáztak. Négy típus fut majd az olimpián. A RAF 2908-as mikrobust a szervező bizottság munkatársainak szánták. Ebben színes tévékészülék és rádiótelefon van. A RAF 2909-et a kerékpárversenyzők követésére és a verseny alatti műszaki segítségnyújtásra képezték ki. A 2910-es maratoni futás, a 2911-es pedig a távgyaloglás versenybíráit és segítőt szállítja majd.

**A MENTŐORVOSOK**

gyakran motorkerékpáron közlekednek Párizsban. Megállapították ugyanis, hogy az orvosok az óriási járműtömegben motorkerékpárral átlagosan 10 perccel gyorsabban érhetnek a baleset színhelyére, mint a mentőautóval.



Üzemanyag takarékoság



Kedves figyelméssel lepte meg az autós turistákat a Borsod Tourist. A térképpel megkönnyítette a tájékozódást a kedvelt kirándulóhelyen, a parkoló feltüntetésével még fölösleges helykereséstől is megkímélte az autósokat. A tábla kis szépségihája, hogy csak tükörből nézve helyes, ugyanis ami a valóságban balra, az a térképen jobbra található...

(Bojár Sándor felvétele)

# Autósoknak

## A SKODA 105 S ÉS A 120 L

forgalomba hozatala óta hallottam és olvastam e típusok gázpedálkezelési nehézségeiről – írja Nagy István, hevesi olvasónk.

– Amióta nekem is egy 120 L került a birtokomba, a panaszok jogosságáról magam is meggyőződhettem. Az autó induláskor rángatott, megugrott, majd a motor lefulladt.

Mindezeknek oka az volt: nagy erővel kellett a gázpedált nyomni anélkül, hogy a motor fordulatszámja emelkedett volna. Ugyanis túl nagy a visszahúzó rugó ereje és a bowden súrlódási ellenállása. Eleinte úgy tűnt, hogy a gázpedál kezelését megszokom, ám ez nem vált valóra, ezért valami megoldáson törtem a fejem. Tüzetes vizsgálatot végeztem a gázadagoló szerkezet körül és két alapvető hibára bukkantam:

1. erős a visszahúzórugó
2. rövid a szívótorokra szerelt fordító-szerkezet karja.

Először a visszahúzó rugót cseréltem gyengébbre, majd a húzókart hosszabbítottam meg. Az utóbbi úgy történt, hogy a bowden-csatlakozókat a közepén elvágtam és 30 milliméter hosszú lemezcsíkot hegesztéssel toldottam hozzá. Összeszerelés után az eredmény meglepő volt. Finoman, lágyan tudtam kezelni a gázpedált és ez a mai napig változatlan. Természetesen a bowden



ezek után is igényli a rendszeres olajozást. (A fotón látható – nyíljal jelzett – húzókaron az átalakítás még nincs elkészítve, csupán illusztrációként közöljük. Amennyiben a húzókart meghosszabbítjuk, akkor a bowdentartót is ajánlatos megfelelő szögben meghajlítani. A szerk.)

\*

Értesítést kaptunk a Skoda gyártól, hogy új típusú karburátort szerelnek fel a futószalagról most lekerülő kocsikra. De nemcsak a porlasztó lett más, hanem a gázbowden-csatlakozás is. Az új megoldással kiküszöbölték a gázpedál eddigi nehézkes kezelését.

## KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK

### LAPZÁRTAKOR

1980. március 7-én

DACIA	16 274
LADA 1200 (Budapest)	108 896
LADA 1200 (Debrecen)	61 726
LADA 1200 Kombi	16 404
LADA 1300 (Budapest)	20 111
LADA 1300 (Debrecen)	11 897
LADA 1500	31 711
LADA 1600 (Budapest)	5 876
LADA 1600 (Debrecen)	2 220
MOSZKVIC 2140	9 265
POLSKI FIAT 126p	26 345
POLSKI FIAT 1500	16 610
SKODA 105—S (Bp.)	8 446
SKODA 105—S (Debr.)	4 544
SKODA 105—S (Győr)	5 719
SKODA 120—L (Bpest)	7 052
SKODA 120—L (Debr.)	3 998
SKODA 120—L (Győr)	4 326
TRABANT Lim. (Bp.)	24 187
TRABANT Lim. (Győr)	10 210
TRABANT Spec. (Bp.)	37 212
TRABANT Spec. (Győr)	20 143
TRABANT Kombi (Bp.)	5 360
TRABANT Kombi (Győr)	1 727
TRABANT Hycomat	9 075
WARTBURG Lim.	17 829
WARTBURG Lim. (tolótetős)	4 002
WARTBURG de Luxe	24 396
WARTBURG de Luxe (tolótetős)	6 350
WARTBURG Tourist	8 492
ZAPOROZSEC	30 570

## A „SAFEGUARD” TERELŐSÍNT

tavaly szeptemberben mutatták be az osztrák közlekedési szakembereknek.

A mindössze 33 centiméter magas sín formája olyan, hogy nekiütéskor még a legnagyobb közúti járművek kerekei sem mászhatnak fel a tetejére. A járművet nem dobja veszélyes helyzetbe az útpályán, hanem egyenes vonalban tereli tovább. A kocsikban még nagy sebességű ütközéskor sem keletkezik komoly kár, legfeljebb az abroncs és a keréktárcsa sérülhet meg. Az eddig ismert és alkalmazott fém vagy beton terelőpalánkok a karosszériára, a „Safeguard”-rendszer viszont a kerekre hat. Így a nagy lassítási erők eleve elkerülhetők, a jármű utasaira csak a feltétlenül szükséges oldalsó terelőerők fejtenek ki hatást. Ezzel magyarázható, hogy a 200 ütközési kísérlet során (100 km/h sebesség és 30 fokos ütközési szög is előfordult) egyszer sem történt személyi sérülés.

A kísérletek nyomán a bé-

csi közlekedésbiztonsági felügyelőség ajánlást dolgozott ki, hogy az osztrák úthálózat bizonyos pontjain védőkorlát helyett szereljék fel az új terelősíneket. A rendszer irónként kétsávos utakon alkalmazható, hogy a mögöttes járművek a sínek ütköző autót megelőzhessék.



Ütközés 100 km/h sebességgel, a jármű alig, vezetője egyáltalán nem sérült meg

A terelősín előregyártott elemei 200 ütközéskísérlet után sem igényelnek javítást

Lapunk legutóbbi számában, ezen az oldalon említést tettünk: akinek olyan újítása, ötlete vagy netán más egyéb javaslata van, ami az autósokat érdekli, küldje be szerkesztőségünkbe. Mi igyekszünk azt közzétenni, hogy mások is birtokába jussanak. Természetesen csak olyan anyagok közlésére vállalkozunk, amelyek nem ütköznek a közlekedésbiztonság előírásaiba. Rövid idő alatt jó néhány érdekes elgondolást kaptunk olvasóinktól. Ime köztük az egyik:

### Az ötlettől . . .

Az igaz, hogy a nyár még messze van, de az eljövendő túszezonra már most kell felkészülni. Mi még tavaly alakítottuk át a Lada kombinkat „hálókocsinak” — írja Karsádi György Szigetszentmiklósról.

### . . . a megvalósulásig . . .

A hátsó ülést és a támlát kiszereztem, hogy ne foglaljanak el hasznos teret. Húsz milliméter vastagságú pozdorzalemezből kivágtam a képen látható formát, amelyre 4 centiméter vastagságú habszivacsot ragasztottam, majd fekete műbőrrel bevontam. Ez a lap a hátsó ajtón behelyezhető az utastérbe. A fekhely négy lábbon áll, amelyek fából készültek és műbőr bevonattal láttam el őket. A szerkezet a két első ülésnek, oldalt a két hátsó kerékdobnak, hátul pedig a hátsó ajtónak támaszkodik, s ezáltal stabilan áll. A fekhelyre egy kétszemélyes gumimatracot helyeztem, úgy, hogy a fejrész a hátsó ajtó felé legyen. Beszállás az alváshoz oldalt, a hátsó ajtón történik. A lábakon álló fekhely alá az összes szükséges holmit be lehetett pakolni. Az oldalsó és a hátsó ablakokra pedig elhúzható függönyök kerültek.

### . . . és az előnyökről

Feleségemmel kettesben a nyáron három és fél hétig jártuk Csehszlovákia és az NDK tájait, ötezer kilométert utazva, kempingekben megszállva, egy-két nap után továbbmenve. Nagy előnye a fekhelynek, hogy megszabadultunk a sátorveréstől és -bontástól (főleg esős időben nem kellemes tevékenység), ugyanakkor a hidegebb esős éjszakákon sem fáztunk és áztunk meg. Előnyös volt az is, hogy a sokszor telített kempingekben azért egy kocsinak való helyet mindig tudtunk találni magunknak.

# Fekhely a kombiban



Idegenvezető: TÚRI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

## A 8-AS ÚTRÓL: SÁRVÁR III.

Sétálva, barangolva győződhetünk meg róla, hogy a sárvári Nádasy-vár mai felszereltségével és berendezésével kulturális gyöngyszem a javából.

A körülötte húzódó, volt vízesárok helyén parkot alakítottak ki. A várpark hatalmas fái, sétányai, padjai kellemes felüdülést, pihenést kínálnak. Az ötszögletű, szépen kiképzett védőbástyáival külön impozáns megjelenésű várat körülsétálva kapunk igazán teljes képet nagyságáról, megbízható védelmi rendszeréről. Itt, a várfal tövében állították fel Tinódi Lantos Sebestyén szobrát, Szabó István szobrászművész megnyerő alkotását.

A város központjában néhány műemlék jellegű épületet láthatunk. A főutcán szépen ötvöződnek a régi és az új épületek együttese. Reprezentatív berendezésű étterem és söröző a „Fekete bég”-hez címzett vendéglő, esti szórakozási lehetőséggel.

Minden bizonnyal kevesen tudják, hogy a vár körül húzódó 11 holdas területű védett parkon kívül Sárvárott még két jelentős természetvédelmi terület található.

Az egyik mindjárt a vár szomszédságában van, csupán a műutat kell

Sellő

Az évszázados tölgy alatt —  
anya gyermekével



ALMASSY TIBOR felvételei

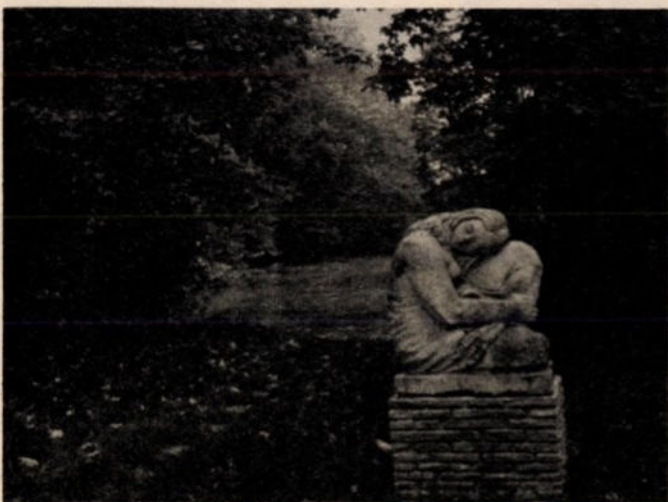




Furulyázó pásztor



Az alkotások mindegyike külön-külön is figyelmet érdemel



Merengő



Szoborpark

„átlépni”, s máris a természet csendet és nyugalmat sugárzó szigetén vagyunk. Már a belépéskor — bal kéz felől — ég felé törő két hatalmas akác fogadja a látogatókat, jobboldalt pedig az örökzöld növények választékos társasága szegélyezi utunkat.

Az Erdészeti Tudományos Intézet Kísérleti Allomásának háza az előttünk feltáruló szép liget (mezei virágokkal ékesített, közel kerek alakú, tágas tér) bal oldalán helyezkedik el. Jobbra sétálva hatalmas, évszázados, tű- és lomblevelű fák, valamint örökzöld bokrok rengetegébe érkezünk. A 16 holdas természetvédelmi terület legidősebb platánfáit 1813-ban ültették, de találunk itt őshonos mocsártölgyeken, égereken, köriseken kívül szép egzotikus növényritkaságokat is. A fák legértékesebb példányai a 300 évet is meghaladó korú, hatalmas törzsű és koronájú mocsáritölgyek, amelyek a Gyöngyösből duzzasztott mesterséges tó partján állnak. A sétányok mellett a fák, bokrok, cserjék nevét mindenütt olvashatjuk.

A Gyöngyös patak szép ívelésű hídjánál Németh Mihály szobra köti le figyelmünket: a zöld háttér, a patak csobogása szinte életre kelti a kecses mozdulattal tovalibbenni készülő sellőt. Pár lépéssel odább — a tó partján — az ölébe hajló, merengő nőt ábrázoló szobor művészien megformált alakja csillan a tó tükrében is, hogy gondolatai senki és semmi által ne zavartassanak. Ahogy a csecsemőjét szoptató anya előrehajtott fejével védi gyermekét, úgy védi a 300 éves tölgy koronája az Anya gyermekével, lenyűgözően szép szoborkompozíciót. A pásztorokra jellemző szerénységgel, erőt és egészséget sugárzó egyszerűséggel megformált furulyázó pásztor szobrát szintén a tó partján, az évszázados fák alatt szemlélhetjük. Nem messze innen, szerény kis nyíl mutatja, hogy a szoborkerthez itt jobbra kell fordulni.

Németh Mihály szobrászművész alkotásainak bemutatására külön kis terület szenteltek. Az arborétum Gyön-

gyös patak által határolt szegletében bensőséges hatású — az alkotások életre keltéséhez minden szempontból kedvező — szabadtéri szoborparkot létesítettek.

A művész lírai megfogalmazású, megkapóan szép alkotásai rendkívül igényes elrendezésben sorakoznak a védfalak fölkéiben és természetesen a szabad ég alatt is. Az itt kiállított alkotásai is mindenki számára érthetőek, gyönyörködtetőek. A négy évszázak ragyogó megfogalmazása, a földműves, a furulyázó pásztor, a pihenő és a táncoló nő, a különböző témájú szoborkompozíciók, és valamennyi más szobor a mester tehetségét, elkötelezettségét dicséri. A zöld gyepen, a sétányok mentén, valamint a fölkéiben felállított alkotások mindegyike külön-külön is figyelemre érdemes.

E szabadtéri szoborkiállítás felkérésére és megismerése — mi magunk háromszor tértünk oda vissza — mindenki számára maradandó élményt jelent.



1



2



3

1

Oszaka talán a legellentéteesebb városa Japánnak. A hagyományos építészet mellett itt a legszembetűnőbbek a modern technikai megoldások. A várost több irányban – és persze, több szintben is – keresztezik a gyorsforgalmú utak, amelyeken torlódás nélkül, takarékosan juthatunk úticélunkhoz. Ezekre a gyors pályákra meghatározott helyeken be lehet lépni, és a megtett távolság után járó díjat kilépéskor az útcédula alapján kell kifizetni. Ami az idegent mindenesetre meghökkenti, hogy ezek az utak a meglévő épületek elbontása nélkül készültek. Ebből adódik, hogy a többszintű magasutak helyenként a lakóházak ablakaitól mindössze 1-2 méterre kigyóznak. Ez a körülmény viszont az ott élőknek nem lehet valami kellemes.

2

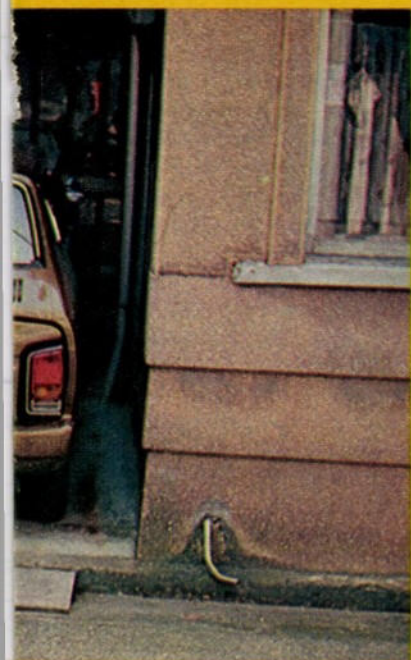
Japán autópára több olyan típust is előállít, amelyekkel magunkfajta ember itt Európában aligha találkozhat. Ezúttal azonban nem is a Subaru márkájú kiskocsi, mint inkább a parkolás módja kötötte le a figyelmünket. Lám, a tranzistorok hazája az autók parkolási módjával is „tranzisztorizál”. Külön figyelmet érdemel, hogy a gumiköpenyek épségére még az ilyen kis szintkülönbségű szegély esetében is gondosan – ráfutó rámpákkal – ügyelnek.

3

Hirosimában, az áruház előtti parkolóban. A motorosnak nem kell a bukósíkját a kezében szorongatnia, attól tartva, nehogy valaki elloppja. A kormányon ugyanis olyan zárószerszert van, amelynek a horgába a bukósíkján levő karika beakasztható. A használata egyszerű: a horgba akasztott ka-

# A MOTORIZ



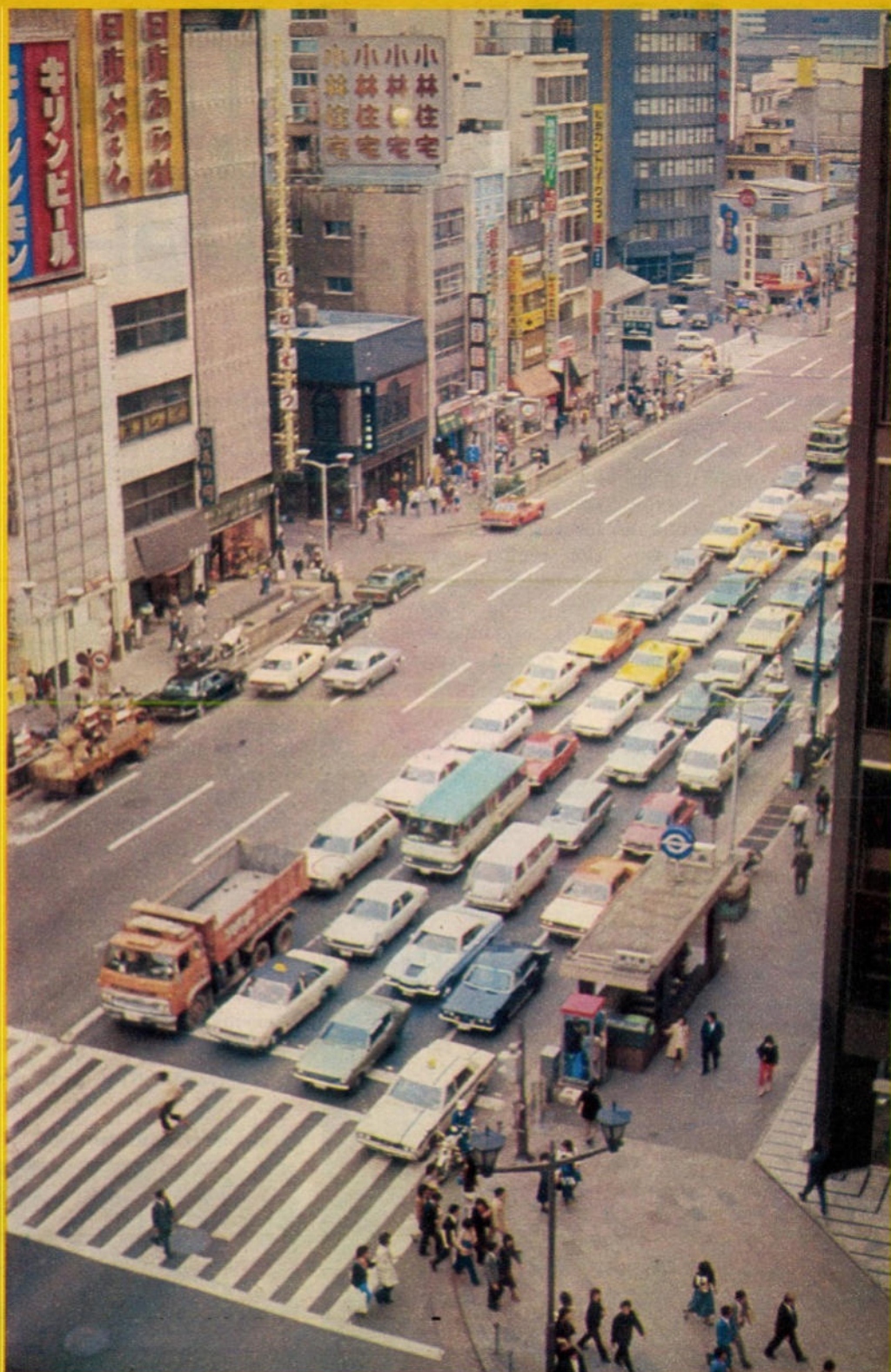


rikákat a kulccsal olyan helyzetbe lehet hozni, hogy a levelei csak a nyitás után válik ismét lehetővé. Ilyesmit bizony jó volna itthon is gyártani...

4

Csúcsforgalom Tokióban a Ginza sarkán. A forgalom áramlási irányának megfelelően váltakozik a parkolási rend, s így az utak átbecsátóképesége is kedvezőbben alakul. A Ginza eredetileg a szórakozóutcát jelentette, ma már azonban egy városnegyednek jelölnek így Tokióban. Az élet itt éjszakára indul be, ezért a forgalmi táblák is csak erre az időszakra korlátozzák a járműforgalmat. A táblák hétkönap 13-1 (éjjel 11) óráig a gyalogosok mellett megengedik a kerékpárosok forgalmát is. Vasár- és ünnepnap 12-21 óráig azonban csak a gyalogosok közlekedhetnek.

(MOLDVAI TIBOR képriportja)



4

# ZÁLT JAPÁN

# AUTÓS SZEMMEL A SZOVJETUNIÓBAN

## Kijev, Leningrád 2.

A Szovjetunió nagyvárosai közül hazánkhoz Ukrajna fővárosa, Kijev van a legközelebb. A másfél millió lakosú nagyváros fekvése sok tekintetben hasonlít a mi Budapestünkére. A Dunát a Dnyeper helyettesíti. A jobb parti városrészek a dombokra kúsznak fel, a bal parton nincsenek emelkedők és lejtők.

A magyar turistának Kijevet emlegetve azonnal a Krescsatyik, a város főútvonala jut eszébe. Magyar szemmel nézve, az ukrán főváros „főutcája” két funkciót is ellát egyszerre: ez a helybeliek Rákóczi útja és Váci utcája. A kétszer kétsávos, osztott pályás, enyhe ívű, pompás fasorral szegélyezett Krescsatyik nem a

legszelebb útvonala a fővárosnak. A közlekedéstervezők a jövőre is gondolnak: a cirkusz előtti útszakasz kétszer hat, illetve hét sávra szélesedik ki! A 21. század közepén is jól használható útszakasz alatt szerencsére tisztán tartott és jól megvilágított, teljes biztonságot adó gyalogos-aluljáró vezet át.

A Szovjetunió második legnagyobb városa az I. Péter cár által alapított Leningrád. A forradalom városa mind a mai napig megőrizte azt a felettebb különleges gépjárművet, amelyet a múzeum udvarán bárki megtekinthet: Lenin páncélautóját. Azt a történelmi gépkocsit, melynek tetején állva köszöntötte a finnországi száműzetésből hazatérő Vlagyimir Iljics az üdvözlé-

sére összesereglett hatalmas tömeget.

A történelmi múltból ugorjunk át a jelenbe! A Néva-parti város közlekedése jól szervezett. A tömegközlekedés jelentős részét a metró bonyolítja le. Több vonala behálózza az egész várost. Ugyanolyan szerelvényeket működtetnek, mint amelyeket a budapestiek is jól ismernek. A metróközlekedést nagyon meggyorsítja az utasok udvariassága, fegyelmezettsége. A megállóknál várakozók nagy teret hagynak a kiszállóknak. S akik már beléptek a kocsiba, azok sem állnak meg az ajtóban. De szép is lenne, ha egyszer már mi is meghonosítanánk ezt!

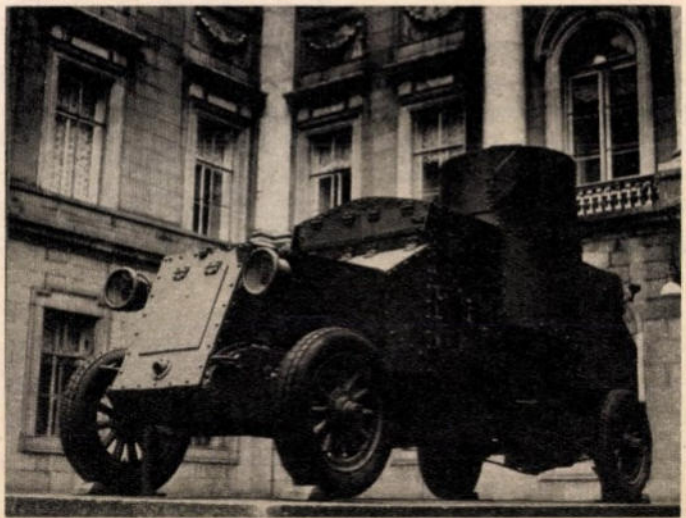
De lépünk a közutakra! Ladával persze, hiszen ebből van a legtöbb. Méghozzá meglepően sok ezerhatászas! Leningrád közúthálózata kifejezetten jó: az utak zöme széles, burkolatuk kifogástalan, az automatikusan működő forgalomirányító lámpák és a detektoros érzékelővel ellátott zöldhullám – sebességjelző lámpák biztonságos közlekedést tesznek lehetővé a gépjárművezetők számára.

A város legszebb és legfontosabb útvonala a



Légi felvétel a Néva-parti városról

Lenin híres páncélautója



Nyevszkij sugárút, a leningrádiak büszkesége. Az útvonal 4,5 kilométer hosszú, s csaknem nyílegyenes. Csupán a moszkvai pályaudvarnál törik meg kissé. A Palota tér és a Felkelés tere közti szakasz maga is 3 kilométernyi. A villamossíneket már rég eltávolították, hogy az útfelület egészét átadják a gépjárműveknek. Attól még messze vagyunk, hogy ez a főút túltelített legyen, azonban — a helyes közlekedéstervezés következtében — időegységenként rendkívül sok autó halad át rajta.

Erdekes volt számunkra, hogy még nagyon rossz idő esetén is szokatlanul nagy tömeg hömpölyög a csaknem 5 milliós nagyváros járdáin.

**Kép és szöveg:  
SZÉKELY TAMÁS**

**Leningrád: a Palota tér**

**Kijev: kétszer hatsávós út a városközpontban**



# Autók és árak

Részlet a Merkur használtautó-telepén március első felében értékesített gépkocsik áraiból:

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

TÍPUS	Jel	Evjárat	Ara ezer forintban
<b>BUDAPEST (Röppentyű u. 73.)</b>			
Dacia 1300	BM	1977	87
Lada 1200	SA	1972	29
Lada 1200	SM	1976	62
Lada 1200 K	SA	1977	50
Lada 1500	SM	1975	76
Lada 1500	SM	1978	111
Lada 1600	SM	1979	128
P. Fiat 1500	SA	1974	27
P. Fiat 1500	SA	1976	42
P. Fiat 1500	SA	1977	52
Skoda S-100	SM	1976	52
Skoda 105 S	SM	1977	70
Skoda 105 S	BM	1979	80
<b>BÉKÉSCSABA (Szarvasi út.)</b>			
Lada 1200 K	SM	1975	62
Lada 1300	SM	1978	94
Lada 1500	SM	1977	102
Lada 1500	SM	1976	47
P. Fiat 1500	SM	1974	45
P. Fiat 1500	SA	1975	25
P. Fiat 1500	SA	1976	50
Skoda S-100	SM	1975	16
Skoda 120 L	SM	1978	74
Volga M-24	SA	1975	38
Volga M-24	SA	1975	37
<b>DEBRECEN (Monostorpályi út.)</b>			
P. Fiat 1500	SA	1978	70
Skoda S-100	SM	1975	17
Skoda 120	SM	1978	70
Skoda 105 S	SM	1978	76
Volga M-24	BA	1978	118
Wartburg 353 dL	SM	1977	65
Wartburg 353 dL	DM	1978	83
<b>GYŐR (Rét u. 27.)</b>			
Lada 1200 K	SA	1975	25
Lada 1500	SM	1977	106
Moszkvics 2137	SA	1978	55
P. Fiat 1500	BM	1970	24
P. Fiat 1500	SA	1974	21
P. Fiat 1500	SA	1976	46
P. Fiat 1500	SA	1977	65
P. Fiat 1500	SA	1977	55
<b>KECSKEMÉT (Szolnoki hegy 7.)</b>			
Lada 1200	BM	1974	54
Lada 1200	BM	1978	85
Lada 1200	BM	1979	102
Lada 1300	BM	1979	103
Lada 1500	BM	1976	92
Moszkvics 412	SA	1975	19
P. Fiat 126	SM	1979	69
P. Fiat 1500	SM	1974	44
P. Fiat 1500	SA	1976	49
Renault R-16	BM	1972	56

Skoda S-100	SM	1975	37
Skoda 105 S	BM	1979	72
Skoda 120	BM	1979	85
Skoda 1203 VAN	BM	1979	195
Volga M-24	BM	1972	24

## MISKOLC (Lórántffy Zs. u. 49.)

Dacia	SM	1976	50
Lada 1200	SM	1972	31
Lada 1200	SA	1977	45
Lada 1200	SM	1976	54
Lada 1200	SM	1974	61
Lada 1500	SM	1978	117
Lada 1600	SM	1979	131
P. Fiat 1500	SA	1975	31
P. Fiat 1500	SA	1977	38
Skoda S-100	SM	1974	32
Skoda S-100	SM	1975	29
Skoda 105 S	SM	1978	61
Skoda 105 S	SM	1978	67

## PÉCS (Fürst S. u. 6.)

Lada 1200 K	SA	1975	31
Lada 1200 K	SM	1977	93
Lada 1500	BM	1978	111
Lada 1500	BM	1979	118
Lada 1600	SM	1978	128
Lada 1600	SM	1979	139
Moszkvics 412	BM	1971	22
Moszkvics 2140	BM	1978	67
P. Fiat 126	BM	1978	57
P. Fiat 1500	SA	1974	24
P. Fiat 1500	SA	1976	50
P. Fiat 1500	SA	1977	45
Skoda 105 S	SM	1978	73
Skoda 105 S	SM	1979	81
Trabant 601 S	BM	1978	57

## SZEGED (Vásárhelyi P. u. 4.)

Lada 1200	SA	1977	45
Lada 1200	SM	1979	98
Lada 1300	SM	1978	99
Lada 1500	SM	1978	110
P. Fiat 126	SM	1979	66
P. Fiat 1500	BM	1973	43
P. Fiat 1500	SA	1975	47
P. Fiat 1500	SA	1976	62
Trabant 601 K	SM	1978	61
Volga M-24	SA	1975	32

## SZÉKESFEHÉRVÁR (Csíkvári u. 14.)

Lada 1200	SA	1978	48
Lada 1300	SM	1976	83
Lada 1300	SM	1979	103
Lada 1500	BM	1978	102
P. Fiat 1500	SA	1975	39
P. Fiat 1500	SA	1975	37
P. Fiat 1500	SA	1977	58
Skoda S-100	BM	1971	11
Skoda S-100	SM	1974	30

## SZOMBATHELY (Zanati u. 2.)

Moszkvics 1500	BM	1977	91
Moszkvics 412	SM	1971	8
P. Fiat 1500	SA	1976	41
P. Fiat 1500	SA	1977	52
Skoda S-100	SM	1975	23
Skoda 105 S	SM	1977	62
Zaporozsec 968	SM	1973	14

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

## A SZABADPIACOKRÓL

**BUDAPEST.** Megkezdődött a tavaszi vásár a szabadbörzén is. Legutóbb sok más eladóval együtt 10 óra körül érkezünk ki a piacra, de már parkolóhelyet sem találtunk, sőt a környék tele volt gépkocsival. S valami teljesen szokatlant tapasztaltunk: már nemcsak autót árultak, hanem tartozékokat is, elsősorban rádiót, magnetofont, sőt az élelmesebbek a vidékieknek, kerttulajdonosoknak fűnyíró és egyéb kisgépeket is ajánlottak. Persze a vásár fő célja mégiscsak a gépkocsieladás volt, s az alku előtti kínálati árak a következőképpen alakultak: Lada 1200 (IH-IO) 40-48 ezer forint, Lada 1200 (UO-UY) 65-75, Lada 1300 (ZL) 85, Lada 1500 (UY-ZG) 90-93, Dacia 1300 (ZO) 85, Fiat 850 (CR) 17, Fiat 127 (UI) 70, Skoda S-100 (UH-UY) 52-55, Trabant 601 (IR-UK) 30-44, Trabant 601 K (UR-ZC) 52-60, Wartburg 353 (IP-IR) 50-55, Wartburg 353 (US-ZL) 70-83, Wartburg T (UY) 70, Zaporozsec (UH-UL) 25-28 ezer forint.

**DEBRECEN.** A februári rossz időben még csak 100 kocsi árultak, márciusban majdnem duplájára emelkedett a kínálat. Megtelt a piac érdeklődőkkel, néhány Lada gazdát cserélt, azonban a Trabantra vágyók nem boldogultak az eladókkal, mert megmerevedtek az árak, sikertelenek voltak az alkuk, és így üzletkötést nem is láthatunk a népszerű kiskocsik környékén. Jellemző árak: Trabant 601 (IP) 44 ezer, Trabant 601 (CY) 25, Moszkvics 412 (UF) 37, Lada 1200 (IK) 48, Lada 1200 (ZF) 80, Lancia 1800 (ZJ) 180 ezer forint.

**MISKOLC.** Nagyon sok érdeklődő fordult meg az eladó 150 autó körül. Jócskán akadt üzletkötés is. Néhányat feljegyeztünk: Lada 1200 (IH) 35 ezer, Lada 1300 (ZK) 78 ezer, Trabant 601 S (ZH) 47 ezer forintért. Kínálati árak: Moszkvics 412 (IP) 38 ezer, Lada 1200 (IH-IK) 40-55, Lada 1200 UB-UC) 55, Lada 1200 (ZE-ZK) 75, Lada 1300 (ZK-ZM) 85, Trabant 601 (CP) 25, Trabant 601 (IB) 34, Trabant 601 (UH) 45, Trabant 601 S (ZH) 55, Trabant 601 K (ZG) 60, Skoda S-100 (IH-IZ) 30-40, Skoda S-100 (ZK) 65, Wartburg 353 (UB-UH) 40-55, Wartburg 353 dL (ZM) 90 ezer forint.

**PÉCS.** A pécsi piac tartotta a rekordot, már több mint 500 kocsi árulnak a szabadpiacon. Ennek ellenére — feledve a kínálat-kereslet törvényét — az árak rendkívül magasak voltak. Jellemző, hogy a legöregebb Trabant 601 (CO) ára is 21 ezer forint volt. A többi árat meg sem érdemes említeni.

## AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

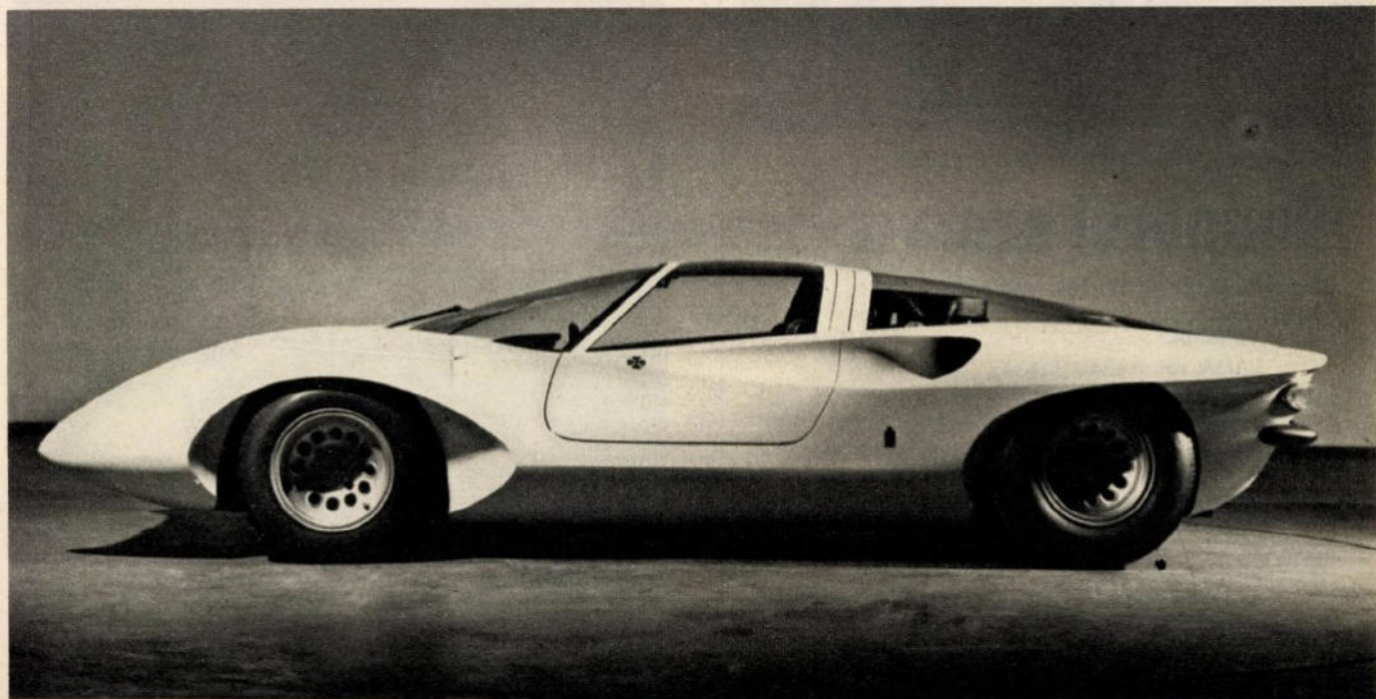
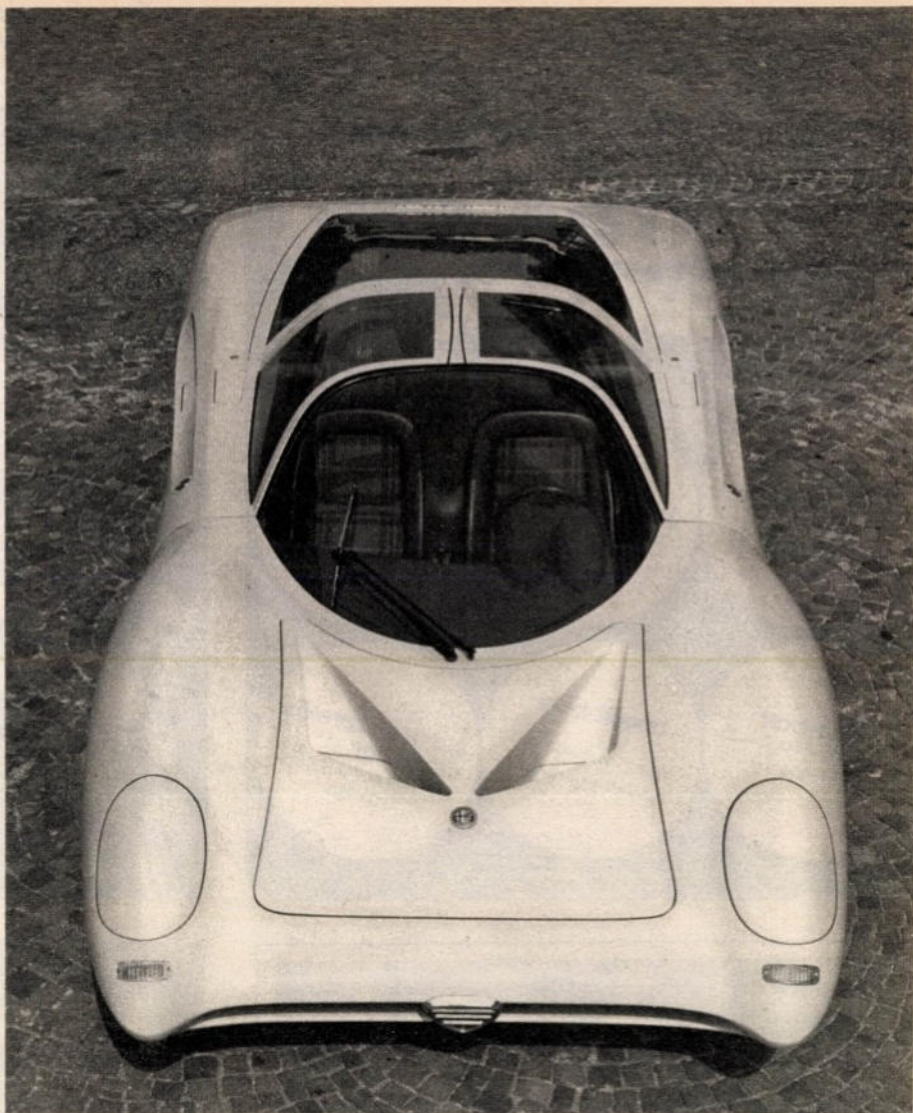
<b>Március 23.</b>	Csongrád
Debrecen	Csorna
Eger	Debrecen
Kalocsa	Hatvan
Komárom	Kecskemét
Miskolc	Kiskunhalas
Nyíregyháza	Kiskunmajsa
Siklós	Kisújszállás
Siófok	Miskolc
Szeged	Nagyatád
	Nyíregyháza
<b>Március 30.</b>	Szarvas
Békés	Szeged
	Zalaszentgrót

# A „33”-as ALFA

amelynek előlnézeti képét címlapunkon találjuk, nem új modell és nem is sorozatban készülő autó. Már a 70-es évek elején szerepelt a nagy nemzetközi kiállításokon, hirdette az olasz vonalvezetés, a csekély légellenállású karosszéria előnyeit. A karosszériát ugyanis Pininfarina emberei tervezték és a korabeli 1998 cm<sup>3</sup>-es, V8-as, 235 lóerő (172,5 kW) teljesítményű Alfa Romeo motorral, illetve az Alfa más szerkezeteivel próbálták ki.

Azt is tudjuk, hogy 260 km/h sebességet lehetett elérni ezzel a 720 kg önsúlyú típusal, amelynek mintáját követték a későbbi Ferrari „P. 5” formatervezői.

A kocsi részletmegoldásait szemléltetve eszünkbe juthat több más azóta született sportautó is, mint ahogy a nagyfelületű szélvédőre szánt egylapátos törülőkár a szériakocsikon sem hat már idegenül. A „33”-as minta tanulmányozása, no meg az újabb autótechnikai célkitűzések ismerete alapján úgy véljük, hogy a 80-as évekre is maradt mondanivalója e kocsi tervezőinek.





# KERAVILL X KERAVILL X

## AUTÓS BOLTOK

### Trabant-bolt

Bp. XI. Bartók Béla út 41.  
666-727  
Bp. XXI. Rakóczi út 91.  
147-461

### Wartburg-bolt

Bp. V. Dimitrov tér 5.  
182-106  
182-143

### Polski-Fiat-bolt

Bp. XIII. Tahi u. 74.  
408-544

### Skoda-bolt

Bp. XI. Schönherz Z.u.31.  
451-618

### Zsiguli-bolt

Bp. XX. Helsinki út 1.  
Csepeli útrajonál

### autófelszerelési szaküzlet

Bp. VI. Lenin krt. 99.  
122-853



Minden  
vizsgaköteles  
motorkerékpárt  
rendszámmal  
és forgalmi  
engedéllyel  
ellátva  
árusítunk  
A  
CORVINBAN



BUDAORSI VEGYESIPARI SZOVETKEZET

## Budaörsi szerviz

Budaörs, Csata u. 17. Tel.: 668-844

### Vállaljuk:

LADA valamennyi típusa,  
SKODA S100, 110, 105S, 120L,  
Trabant 601, Wartburg 353 személygépkocsik  
garanciális és garancián túli javítását,  
korszerű diagnosztikai átvizsgálás,  
motor, futómű, fékek, fényszórók  
műszeres ellenőrzése, beállítása,  
kerekek statikus és dinamikus  
kiegyensúlyozása,  
korrózióvédelem,  
vizgára előkészítés és helyi vizsgáztatás,  
karambolos gépkocsik javítása.

## A Dunamenti Takarító Főágazat

vállalja

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

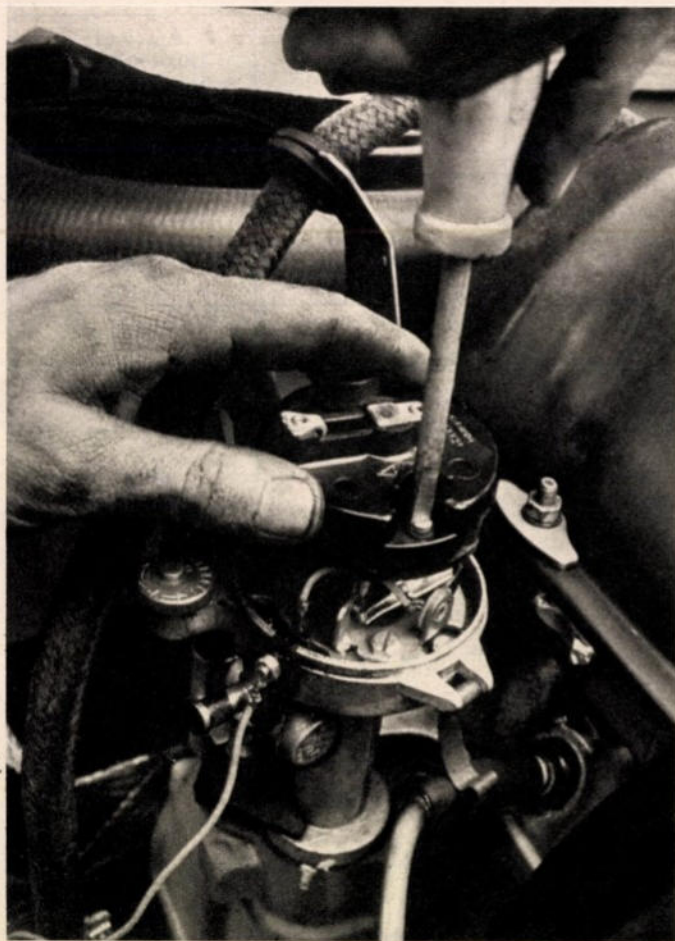
Címünk: Budapest, Szamuely u. 58. 1093

Telefon: 170-408, 181-807

# FONTOS

# 1

# ÉS PONTOS ADATOK!



**A**utósok körében parázs vita szokott folyni arról, hogy ki, milyen gyártmányú és viszkozitású motorolajat, kenőanyagot tart célszerűnek. Ki erre a márkára, ki a másik cég termékére teszi le a voksot! Például a Ladások egy része esküszik az Agip-olajra. Van, aki a Shell gyártmányát helyezi előtérbe. Viszonylag kevesen használják az Áfor termékeit. Pedig...! No, nem csoda a külföldi olajimádat akkor, ha az autók kezelési utasításában ajánlásképpen az importmár-

ka neve szerepel. Téves az a hiedelem, miszerint a tőkés importból származó kenőanyag a szerkezetek élettartamát növeli a hazai termékekkel szemben. Ma már az Áfor egyes olajfajtái azonos minőségűek az importtermékekkel, noha az áruk olcsóbb.

A tévhitnek eloszlatása elsősorban a szervizek feladata. De ez csak úgy lehetséges, ha adott esetben tudják is a szakemberek, hogy mikor, mit kell ajánlani.

A KPM Autóközlekedési Fő-

osztálya felkérésére a Magyar Szénhidrogénipari Kutató-fejlesztő Intézet összeállított egy táblázatot, amely a hazai személyautópark főbb típusaihoz ajánlott Áfor-kenőanyagokat tartalmazza.

De nemcsak a kenőanyagok körül tapasztalható bizonytalanság. Sok tévhit kering az autósok körében egyes beállítási adatok tekintetében is. Nos, úgy érezzük, hogy a helyes értékek közlése rendkívül fontos és nélkülözhetetlen.

Az AFIT II. sz. Autójavító

Vállalat ugyancsak készített és a szervizek számára kiadott egy olyan táblázatot, amely a hazai forgalomban döntő arányú személyautók fontosabb műszaki beállítási adatait tünteti fel. Ennek alapján folyamatosan közöljük lapunkon is ezeket a minden érdekelt autós számára alapvető számokat, jelzéseket és az ajánlott hazai motorolajat, illetve más kenőanyagot.

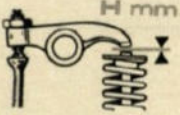
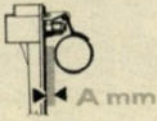
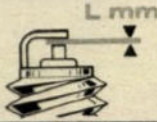
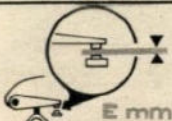
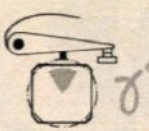
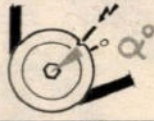
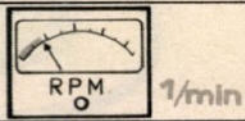

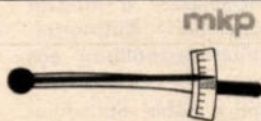

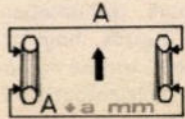
A – nálunk legdöntőbb – Lada típusokra vonatkozó adatokkal kezdjük az ismertetést.

LADA 1200,  
1300




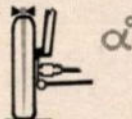


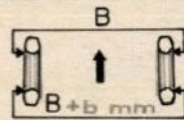
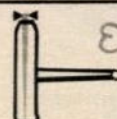


LADA 1500



LADA 1600

SZELEPHÉZAG mm Szívószelep Kipufogószelep		Hidegen 0,15 0,15	Melegen 0,2 0,2	Hidegen 0,15 0,15
BENZINSZINT Úszó távolsága a fedéltől tömítéssel mm		7,5±0,25	7,5±0,25	6,5±0,025 2103-1107010-01 számú porlasztónál, az ettől eltérőnél az 1500-as adat a mérvadó
GYÚJTÓGYERTYA Elektródahézag mm BAKONY típus		0,5—0,6 BL 4 P	0,5—0,6 BL 4 P	0,5—0,6 BL 4 P
MEGSZAKÍTÓHÉZAG mm		0,4±0,03	0,4±0,03	0,4±0,03
ZÁRÁSSZÖG °		55°±3° 61%±3%	55°±3° 61%±3%	55°±3° 61%±3%
ALAPELŐGYÚJTÁS °		6°±1°	4°±1°	4°±1°
ALAPJÁRATI FORDULATSZÁM fok/min		775±25	775±25	775±25
ÉKSZÍJ-FESZESSÉG mm (Behajlás)		10—15	10—15	10—15
MEGHÚZÁSI NYOMATÉK Hengerfej Hímbatengely mkp		M12 11,5	M8 3,8 2,2	M12 11,5
GUMIABRONCS LEVEGŐNYOMÁS Mpa Elöl Hátul		0,166 Mpa (1,7 bar)	0,156 Mpa (1,6 bar)	0,156 Mpa (1,6 bar)
KERÉKÖSSZETARTÁS mm		Üresen 4±1 Terhelten 3±1	Üresen 4±1 Terhelten 3±1	Üresen 4±1 Terhelten 3±1



		 LADA 1200, 1300	 LADA 1500	 LADA 1600
KERÉKDŐLÉS °		Üresen $0^{\circ}05' \pm 20'$ Terhelten $0^{\circ}30' \pm 20'$	Üresen $0^{\circ}05' \pm 20'$ Terhelten $0^{\circ}30' \pm 20'$	Üresen $0^{\circ}05' \pm 20'$ Terhelten $0^{\circ}30' \pm 20'$
UTÁNFUTÁS °		Üresen $3^{\circ}30' \pm 30'$ Terhelten $4^{\circ} \pm 30'$	Üresen $3^{\circ}30' \pm 30'$ Terhelten $4^{\circ} \pm 30'$	Üresen $3^{\circ}30' \pm 30'$ Terhelten $4^{\circ} \pm 30'$
CSAPTERPESZTÉS °		$6^{\circ}11'$	$6^{\circ}11'$	$6^{\circ}11'$
KERÉKÖSSZETARTÁS (Hátsó futóműnél) mm		—	—	—
KERÉKDŐLÉS (Hátsó futóműnél) °		—	—	—
FÉKPEDÁL-HOLTJÁTÉK mm		3—5	7—10	3—5
TENGELYKAPCSOLÓPEDÁL- HOLTJÁTÉK mm		20—30	20—30	20—30
MOTOROLAJ		Multiszuper M-SE 15W—50	Multiszuper M-SE 15W—50	Multiszuper M-SE 15W—50
SEBESSÉGVÁLTÓMŰ ÉS KIEGYENLÍTŐMŰ		Hykomol-K 85 W—90	Hykomol-K 85W—90	Hykomol-K 85W—90
KORMÁNYMŰ		Hykomol-K 85 W—90	Hykomol-K 85W-90	Hykomol-K 85W—90
GYÚJTÁELOSZTÓ		Motorolaj	Motorolaj	Motorolaj
KERÉKCSAPÁGYAK		LZS-2	LZS-2	LZS-2
KARDÁNTENGELY		LZS-1	LZS-1	LZS-1
EGYÉB CSAPOK, CSUKLÓK és ÁLLÍTÓSZERKEZETEK		Motorolaj, illetve LZS-2	Motorolaj, illetve LZS-2	Motorolaj, illetve LZS-2

# FERROPASSIT ÉS PLINO C

Ha az autós tüzetesen pásztázza végig az ápolási cikkeket árusító boltok polcait, számos olyan holmit talál, amiről fogalma sincs, hogy mire használható. A legkülönfélébb folyadékok, paszták tömege ingerli vásárlásra, noha lehet, hogy egyszeri használat után többet elő sem veszi. A külföldről importált autóholmik között sok olyan akad, amelyik hiányt pótol, ám sok olyan is van, amit a hazai gyártmányokkal helyettesíteni lehetne. Önként adódik a kérdés: vajon mi szükség van olyan áruk behozatalára, amit itthon is tudnánk gyártani? A válasz igen egyszerű, csak a külkereseket kell megkérdezni. Ahhoz, hogy mi olyan áruhoz jussunk, ami számunkra nélkülözhetetlen, olykor párhuzamosan hasznontalan holmit is vásárolni kell. Ez a fajta árukapcsolás nem ismeretlen fogalom a kereskedelemben, így kár arra további szót pazarolni. Persze azért az is igaz, hogy a „hasznontalannak” minősített holmit is fel lehet olykor használni.

A polcokat mustráló autósokban az a gondolat is felmerülhet, vajon szükség van-e a sok kenceficére. Nos, aki visszatekint az ötvenes, hatvanas évekre, s az akkori választékokra, bizony a polírvíz és -pasztán kívül nem sok egyébre emlékezhet. E két szer volt az autószépességápolásának minden eszéköze. És a motorházban belül? Nos, oda megfelelt a szennyet oldó gázolaj is. (Sajnos, sok helyen még ma is.) Nem valószínű, hogy valóban szükség van az ápolószerek tömegére, de több olyan akad közöttük, amelyet a rendszerető, pedáns autós nem nélkülözhet. Kiváltképp, ha ára is megfelelő.

Itthon is készülnek kitűnő minőségű autóápolási cikkek. A szegedi Medikémia egyes termékei például méltán viselik a kiváló emblémát. Ám a többi gyártó sem akar a versengésben lemaradni, így elegendő minél jobb terméket a piacra dobni.

Mi most a Ferrokémia Ipari Szövetkezetben jártunk ez ügyben. Az iránt érdeklődtünk, mit gyártanak és milyen újdonsággal lepik

meg a közeljövőben az autósokat.

\*

Angyalföldön, a szövetkezet központjában, dr. Szegeő Ferenc vegyész-mérnök, műszaki-gazdasági tanácsadó válaszolt a kérdéseinkre.

## Miként védekezzünk a rozsdá ellen?

Hivatalosan már itt a tavasz. Rengeteg autó viszontagságos körülmények között vészeltte át a telet. Sokuknál maradandó nyomot hagyott a sós lé. Mit ajánl vajon a szakember a korrózió továbbterjedésének megakadályozására?

— Kitűnő minőségű felületvédő és bevonóanyagokat gyártunk. Az Autotil Chassis és a Ferrotil hatásos szer a rozsdá ellen. Mindkét anyag minden fém kiválóan megvéd hosszú időn keresztül a korróziótól, tehát kitűnően alkalmazható a járművekhez is. De a rozsdát el kell távolítani, mielőtt a védőanyagot vagy a festéket a lemezre kennénk. Erre a Ferropassit nevű termékünket ajánlanám. Kisebb tárgyakat célszerű az oldatha mártani, míg nagyobb felületek kezelésekor műanyag sörtéjű ecsettel kenjük be a rozsdás felületet.

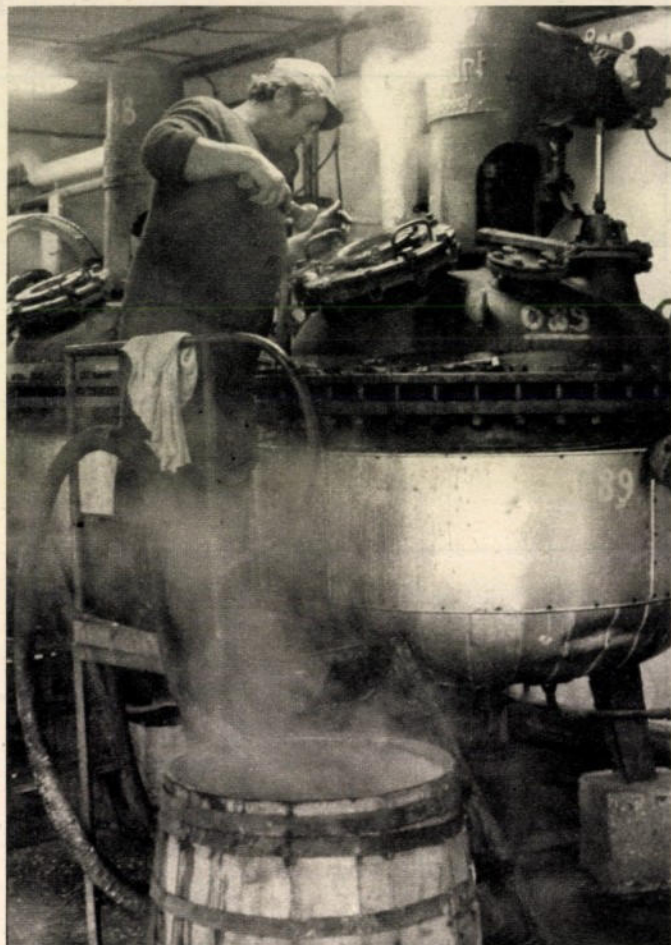
— Sokszor előfordul, hogy a korródálás mély nyomot hagy a fényezésben, lyuk keletkezik, amit el kell tüntetni. Milyen tömítőanyagot tudnak ajánlani az autósoknak?

— A Ferroflox Elastic két-komponenses tömítőanyag, amelynek a tapadási tulajdonsága akár egy ragasztással is felér. Ez a massa rövid időn belül kökeményre szárad és ragyogóan lehet reszelővel is alakítani.

## Mossuk, de mivel?

— A szépen csillogó autót nagyon mutatós. Milyen termékek van önöknek a ragyogás megteremtéséhez?

— Az Afit-üzemekben is használt Lakk-Pur autóshampont, a fékezett hatású



Sistereg, füstölög a hordó, az autokláv. Új termékhez készül az alapanyag. Nem irigylésre méltó a gépkezelő helyzete. Bizony, a sok jó áru előállítására korszerűbb műhely is elkelne

szert. A hagyományos mosószer használatáról szólva el kell mondanom, hogy ezeknek az a nagy hátrányuk, hogy anionaktívak, és a lakkozott felület gyantatartalmát kioldják. Ezáltal a korródálást is elősegítik. Az időjárásnak, a gyantatartalom csökkenésének és a mosószer korróziós hatásának az együttes „eredménye” az, hogy rövid időn belül matt lesz a fényezés. Az általunk előállított Lakk-Pur shampoo zömmel nem tartalmaz ionos mosóaktív anyagot, ezért nincs hatással a lakk gyantatartalmára. Mivel a mosószerben szilikon is van, ennélfogva vízlepergető, hidrofobizáló hatású. Mivel a lakkozott felület mikroszko-

pikus méretű pórusait kitölti, ezáltal csökkenti a korródálás lehetőségét. A shampoo kitűnően eltávolítja a karosszériára rakódott szennyeződést és ami ugyancsak előnye: nem kell mosás után a kocsit szarvasbőrrel vagy Vileda-kendővel szárítani. A Lakk-Pur shamponnal mosott felület száradás után ugyanis por- és víztaszító tulajdonságúvá, emellett magas fényhatásúvá válik. Motorter tisztítására szintén az Afit használja az MXM nevű gyártmányunkat. A mosószerben olyan anyagok találhatóak, amelyek csökkentik a korrózió keletkezésének a veszélyét és nem támadják meg a nem fémes anyagokat. Így például a gumicsövek, a



A szövetkezet termékeit nem szükséges reklámozni, ezt megteszik az áruk önma-gukért. Hogy időnként mégsem lehet mindegyikhez hozzájutni, ebben bizonyára mi-nőségük és kaposságuk is szerepet játszik (Bojár Sándor felvétele)

kábelek nincsenek kitéve ár-talmas hatásoknak.

## Milyen termékeik vannak még?

— Az autósszakmában di-csériék az önök fagyállófolya-dékát. Joggal?

— A Frigo L 90 valóban kitűnő készítmény. De ké-szül már és a közeljövőben kapható is lesz a Frigo L 100-as, az lesz aztán az igazi.

A Ferrozin nevű fékfolyadékat nemrégén kezdtük gyártani. A Shell-cég szállítja az alapanyagok egy részét, a többi hozzávaló pedig a mi készítményünk. Legutóbb a Shell amszterdami laborató-riumában ellenőrző vizgá-latokat végeztek a folyadék-al. Az eredmény: pozitív. Ugyanis a fékfolyadék for-ráspontja jóval 220 Celsius-fok felett volt és ez már ki-tűnőnek mondható.

Az ugyancsak itt készülő Plino C szintelen, savas kém-hatású folyadék, amely a gépjárművek hűtőjében levő vízkő eltávolítására szolgál. Rendkívüli előnye az, hogy nem támadja meg a vitzér fémes részét.

Szövetkezetünkben készül a különböző célokra használ-ható Vileda-kendő. A tubu-sos Pollux pedig kitűnő kéz-tisztító szer. A Diszpergum ragasztócsaládban is megta-láthatja az autós a maga szá-mára használható termé-ket.

## Mi van új a láthatáron?

— Milyen termékeikre szá-míthatunk a közeljövőben?

— Ha ezt most elmonda-nám, akkor a konkurrencia megelőzne bennünket. Így hát a leendő új gyártmá-nyainkról nem kívánok rész-

letesen szólni. Annyit azon-ban elárulhatok: mi minden évben igyekszünk valami autós újdonságot készíteni.

— A látottak alapján meg-győződhattünk arról, hogy önöknek valóban sok nép-szerű termékük van. De ép-pen népszerűségük miatt nem válnak-e hiánycikké-ké?

— Hogy olykor hiányzik egyik-másik termékünk, ar-ról nem mi tehetünk! Mi annyit gyártunk, és győzzük is szusszal, amennyit a ke-reskedelem rendel tőlünk. Ám a hiba legtöbbször nem bennünk van...

\*

Amilyen körülmények kö-zött dolgozik a Ferrokémia, eddigi eredményei előtt ka-lapot kell emelnünk. A fő-városban és vidéken talál-ható telepek munkáját össze-

hangolni sem könnyű fel-adat. Emellett egyik-másik üzeme már „muzeális” érté-kű. Mégis szép eredményeket könyvelhet el a szövetkezet kollektívája. A telephelyek termelvényei — széles körű gyártási profil révén — a vegyipar majdnem minden területén érdekelték, és még több iparágat is ellát vegyi segédanyagokkal. A szövet-kezetnek az elmúlt években is fő célja volt az élvonalba sorolható termékek kifejlesz-tése. De nemcsak önmagára számít ez a közösség, hanem az üzletfeleire, a különböző ipari vizsgáló intézményekre és minőségellenőrző intéze-tekre is. Várják véleményü-ket, javaslatukat arra vonat-kozóan, hogy mit, hol és mi-ben fejlesszenek.

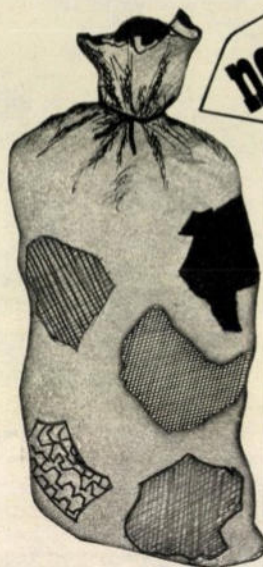
Várják segítségüket, mert tudatában vannak a közös erőfeszítés adta lehetőségek-nek, új sikereknek.

LOVÁSZ KÁROLY

indul a  
**pam \* pam \***  
**pamutakció**  
április **1** ~ május **10**.

**ne dobja ki, nyerhet!**

minden  
**20 ft**  
értékű  
háztartási  
textilhulladék  
átadásakor  
sorsjegyet  
is kap



**A TAVASZI SZEZONRA! MOTORKERÉKPÁROSOK!  
KÉSZÍTSÉK FEL IDŐBEN MOTORKERÉKPÁRJAIKAT!**

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

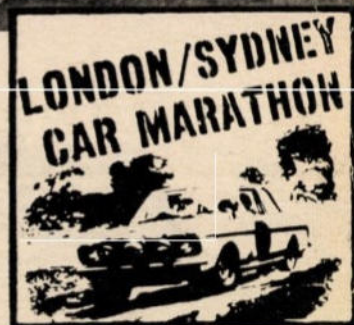


Pannónia motorkerékpár-alkatrészek nagy választékban kaphatók a  
PANNÓNIA MÁRKABOLT-ban Budapest VI., Nagymező u. 37.

A KISKERESKEDELMI BOLTOK MEGRENDELÉSÉT VÁRJA A  
MOBIL ÉRTÉKESÍTÉSI IRODA Budapest VI., Nagymező u. 37.



**MOBIL**  
JÁRMŰ ÉS ALKATRÉSZ KERESKEDELMI VÁLLALAT



A London–Sydney maratoni verseny autói még a rajthelyen a Westminster hídnál. Előterben a 98-as Moszkvics, amelyet Uno Aava vezetett

# *Emlékezés az „évszázad ralijára”*

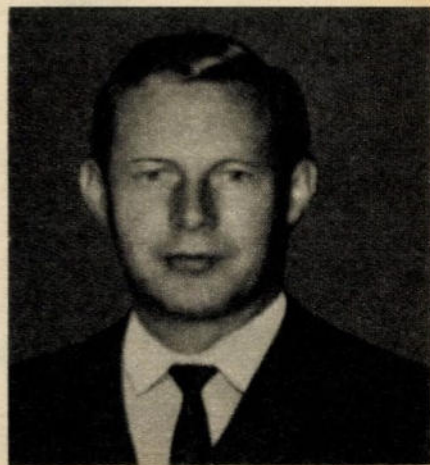
A közelmúltban Észtországban jártam a közlekedési dolgozók szakszervezeti delegációjának tagjaként. Utunk során észet közlekedési vállalatok munkájával, életével, dolgozóival ismerkedtünk. Látogatásaink során eljutottunk a legnagyobb észet közlekedési vállalat, a „Tallinni Autóbuszpark” vállalat központjába is. A vendéglátó szakszervezeti vezetők a telep megtekintése után felkísértek bennünket a vállalat igazgatójának szobájába, ahol szőke hajú, sportos moz-

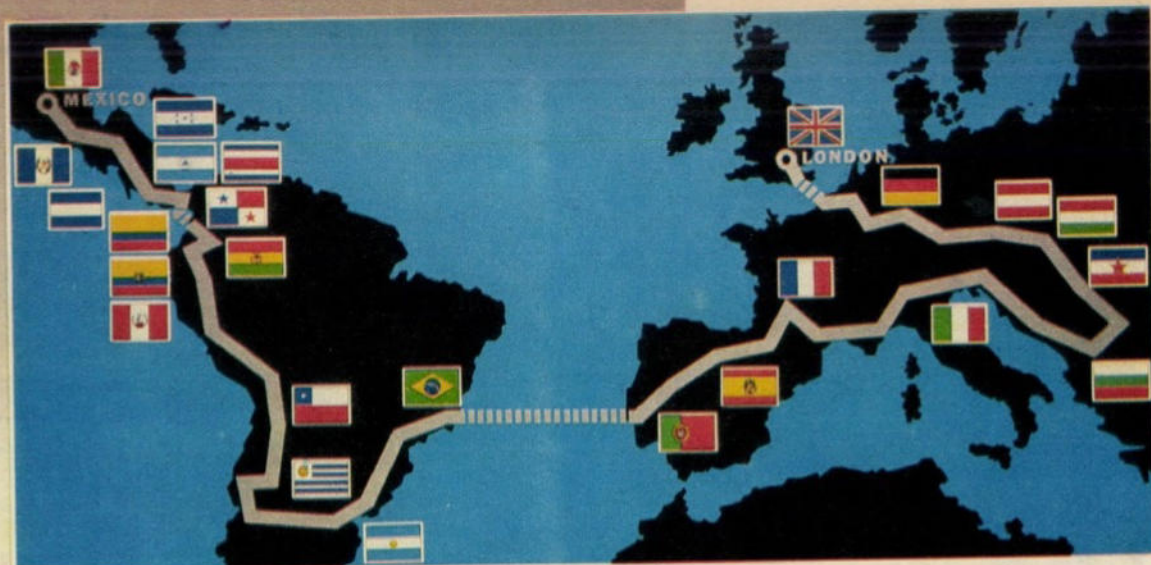
gású, mosolygós arcú férfi fogadott bennünket.

– Uno Aava – mutatkozott be, és mindjárt helyet kínálta vendégeit. Aritka hangzású névre felfigyeltem.

– Nem ő volt a London–Sydney rali egyik szovjet résztvevője? – fordultam tolmácsunkhoz.

A kérdést nem is kellett fordítani, az igazgató szerényen mosolyogva bólintott felém, arcán a jóleső népszerűség derűjével.





A Moszkvics kocsikkal megismételték, sőt túlszárnyalták az 1968-as világversenyen elért sikert, hiszen 1970-ben London és Mexikó között 25 ezer kilométeres távon ugyancsak célba értek. A világ eddigi legnagyobb távú autóversenyén akkor 96 kocsi indult, de csak 23 jutott el a célig. Ezek között három Moszkvics tudott legyőzni minden akadályt! A tudósítók, akik részt vettek a 30 napig tartó pokoljárásán – amelynek során csupán két hajót jelentett pihenést – a legnagyobb elismeréssel szóltak a versenyzőkről és autóikról. Ők ugyanis legyőzték az Andokot, a hóval és jéggel borított 4837 méteres magasságot, majd az olyan trópusi tájakat, ahol árnyékban mértek 30 fokot.

Igen, Uno Aava a Moszkvics-gyár ralicsapatának egykori „menője”. 1968-ban tagja volt az évszázad ralijának kikiáltott maratoni túraversenyen induló szovjet csapat legénységének. Ez a verseny tette nevét az autósportban egy csapásra népszerűvé, hiszen az elért nemzetközi siker felért egy nem hivatalos világbajnokság helyezéssel.

Talán az autósportot régebben figyelemmel kísérik, és az AM olvasói emlékeznek még rá, hogy a „Daily Telegraph” című angol újság 1968 novemberében útnak indította az autósport történetének addig leghosszabb távú rali-versenyét, mintegy tizenhétézer kilométeres távon, London és az ausztráliai Sydney között. A benevezett és elindított 98 kocsi között ott volt az Avtoexport négy kocsiból álló Moszkvics csapata, az akkor még újdonságnak számító 412-es Moszkvicsokkal. A 233 órás megállás nélküli száguldás után mindössze 48 kocsi érte el a Sydney-i célt és ezek között ott volt a szovjet csapat teljes létszámban. Ilyen teljesítménnyel egyetlen gyár sem büszkélkedhetett a Moszkvicsén kívül.

Az összesített csapatversenyben elért





negyedik hely akkor tűnik igazán nagy-szerű teljesítménynek, ha figyelembe vesszük, hogy a mintegy 75 lóerős széria 412-esek a 180–200 lóerős Porschékkal, Mercedesekkel és Fordokkal szemben érték el helyezésüket.

Ez a konstrukció volt a ma gyártott Moszkvicsok jellegét meghatározó irányvonal, amely egy korszerű, strapabíró, kényelmes és olcsó családi autót hozott létre.

Az egyéni versenyben Aava, mint a második legeredményesebb szovjet versenyző az abszolút sorrendben a 22. helyen végzett. Olyan márkákat előzött meg, mint például a Ford Cortina GT, a BMC 1800, a Citroën vagy a Volvo. Ez a nemzetközi siker eddigi sportpályafutásának csúcsa volt. Ezen a versenyen – mint a 98-as rajtszámú Moszkvics pilótája – számára ismeretlen trópusi, sivatagi vidék leküzdése jelentette a legnagyobb feladatot. Északi ember lévén, a téli, havas, jeges utakhoz és versenyekhez volt szokva.

Az ausztráliai szakasz megpróbáltatásairól így vallott:

– Őszintén szólva, nem is gondoltam, hogy a hatezer kilométeres ausztráliai

szakaszt 69 óra alatt teljesíteni lehet. Azt már tudtam, hogy az ausztrál sivatagban irtózatos hőség uralkodik és óriási távolságokra lehet csak egy házat, vagy egy forrást találni. De végül is minden nehézségen úrrá lettünk és mind a négyen, Moszkvicsosok találkoztunk Sydneyben.

Uno Aava otthon, Észtországban is népszerű; többszörös észt és szovjet bajnok, a „Sport mestere” büszke cím tulajdonosa.

A bajnok ma a több száz magyar Ikarust foglalkoztató buszvállalat igazgatójaként irányítja a tallinni tömegközlekedés e fontos ágát. Szobájának ajtaja közvetlenül a folyosóról nyílik, bárki, bármikor bejelentés nélkül beléphet hozzá. Ha pedig a telepen, vagy a műhelyekben jár, munkatársai szinte baráti közvetlenséggel üdvözlők.

Az 1980-as moszkvai olimpia eseményei nemcsak Tallinn, hanem vállalata számára is nagy feladatot jelentenek; mint ismeretes: az olimpiai vitorlásversenyek színhelye Tallinn lesz. Az olimpiai rendezvények tömegközlekedési és turisztikai feladatait vállalata népszerű sárga Ikarusai látják majd el.

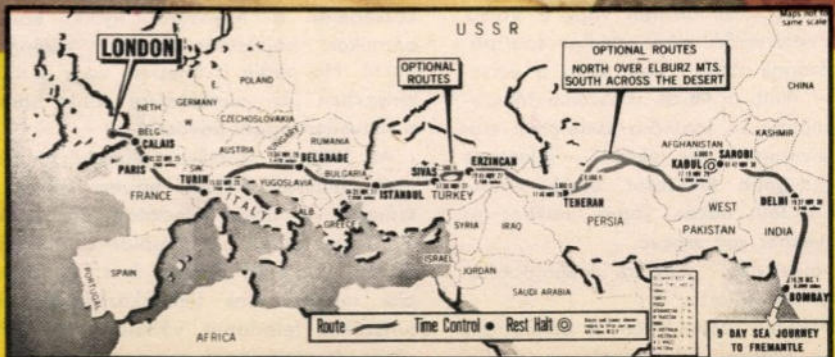
A baráti beszélgetés során elmondta, hogy szeretik a magyar buszokat. Jó kapcsolataik vannak az Ikarus gyárral, rendszeres a szakemberek kölcsönös látogatása. Gépkocsivezetők közül többen tették meg Ikarusszal az egymillió kilométert főjavítás és baleset nélkül; az ezért járó jutalom magyarországi üdülés a Balatonnál.

Uno Aava nem szakadt el az autósporttól. Vállalata fiatal versenyzői eredményesen szerepelnek a szovjet és észt autócross- és ralibajnokságokon, amelyeken nem nélkülözik az autósport területén tapasztalatokban gazdag igazgatójuk támogatását.

Ma is rendszeresen eljár versenyekre, természetesen nézőként. Az autózás változatlanul életeleme, Volgájával nagy túrákat tesz meg családjá társaságában.

Búcsúzóul vállalata jelvényét tűzi zakómra, viszonzásul csillogó Volán-jelvény kerül az övére. Sporteredményeihez hasonló munkasikereket kívánva búcsú-zunk Uno Aavától, a bajnoktól.

MARTON ISTVÁN







Itt követhetjük a London–Sydney közötti verseny útvonalát, és a célban, a tengerparton álló Moszkvicson – éppúgy, mint a londoni rajtképen – felfedezhetjük a 98-as rajtszámot. A kocsijól bírta ezt a terhelést is, mármint a gyári csapat tagjainak és a csinos házigazdáknek a súlyát. A szélvédőkeret felső peremén ül Uno Aava. De láthatunk itt olyan Moszkvicsokat, amelyek a másik verseny 25 ezer kilométerét maguk mögött hagyva, ugyancsak legyőzhetetlennek tűnő útszakaszokon is sikeresen átgázolva 1970 májusában jutottak el Mexiko-Citybe, a lelkes kíváncsiak gyűrijébe.



*Emlékezés az „évszázad ralijára”*

# KEDVES (AUTÓS) SZÜLŐK!

Akár van gépkocsijuk, akár nincs,  
nyilván Önöknek is megoldandó feladat,  
hogy 8. osztályos gyermekük továbbtanulása,  
pályaválasztása sikerüljön.

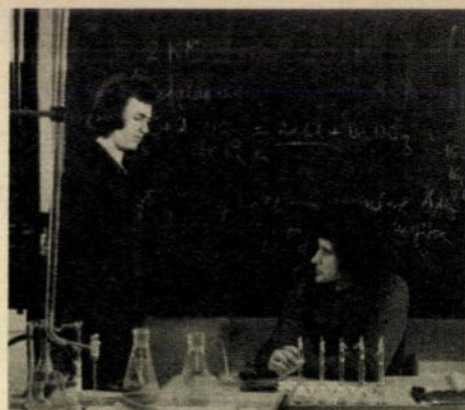
Ehhez mi is szeretnénk egy tanáccsal hozzájárulni:  
a CHINOIN GYÓGYSZERGYÁR jó lehetőséget kínál  
a szakmatanuláshoz. Fiúk jelentkezését gyógyszergyártó  
(vegyész), lakatos, hegesztő, villanszerelő, esztergályos,  
csőszerelő szakmunkástanulónak várjuk.

Lányokat gyógyszergyártó tanulónak felvesszünk.

Tanulóinkat korszerű tanlaboratóriumban,  
gyógyszeripari tanműhelyben képezzük ki.

Vállalati ösztöndíj!

Római-parti csónakházunkban  
sportfelszerelésről is gondoskodunk.



Címünk: CHINOIN GYÓGYSZERGYÁR  
Oktatási osztály  
Budapest IV., Tó utca 1-5.  
Tel.: 690-900/531,  
és Chinoin Nagytétényi Gyáregység  
Személyzeti osztály  
Budapest (Nagytétény) Bányalég u. 2.  
Írásbeli jelentkezés:  
1325 Budapest, Pf.: 110.

A MŰSZAKI KÖNYVKIADÓ és az ÁLLAMI KÖNYVTÉR-  
JESZTŐ VÁLLALAT a tisztelt olvasók figyelmébe ajánl-  
ja az alábbi szakkönyveket. A Műszaki Könyvkiadó e  
műveket – az olvasói igények szerint – folyamatosan  
megjelenteti.

Bárczy Barnabás: Differenciálszámítás.  
Példatár. 1980. Füzve: 27,- Ft  
Bárczy Barnabás: Integrálszámítás. Példa-  
tár. 1979. Füzve: 26,- Ft  
Bodonyi Ferenc: Kémiai összefoglaló 1979.  
Füzve: 20,- Ft  
I. N. Bronstein-K. A. Szemengyajev: Ma-  
tematikai 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 fű-  
tés 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 szer-  
vetlen kémia alapjai 1979. Kötve: 55,- Ft  
Dr. Szalay Béla: Fizika 1979. Kötve: 90,- Ft  
Dr. Ternai Zoltán: Autós műszaki tan-  
könyv 1978. Kötve: 75,- Ft  
Dr. Zsombory László: KRESZ-tankönyv  
1976. Füzve: 30,- Ft

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

## AUTÓSZÖV

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

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

- Vevőszolgálati munkákat 10 000 km-es teljesítményen belül.
  - Garanciaidőn túli átvizsgálásokat.
  - Szerkezeti és elektromos egységek javítását.
  - Műszeres vizsgálatok elvégzését árendeménnyel.
  - Időszakos műszaki vizsgára előkészítés, zárttechnológiás rendszerű helyszíni vizsgáztatást.
  - Karosszéria javítást, fényezést, karambolas gépkocsik javítását. (AB kárfelvétel a helyszínen.)
- TIPUSTÓL FÜGGETLENUL végzünk:
- Korrózió elleni alváz- és üreges védelmet.
  - Kárpitosmunkákat (hűtőtakaró, ülés-huzat, szőnyeg).
  - Gépkocsi-üvegezést, hozott anyagból is! Javítások OTP hitellelre is!
  - Használt alkatrészek + autóápolási cikkek árusítása.

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

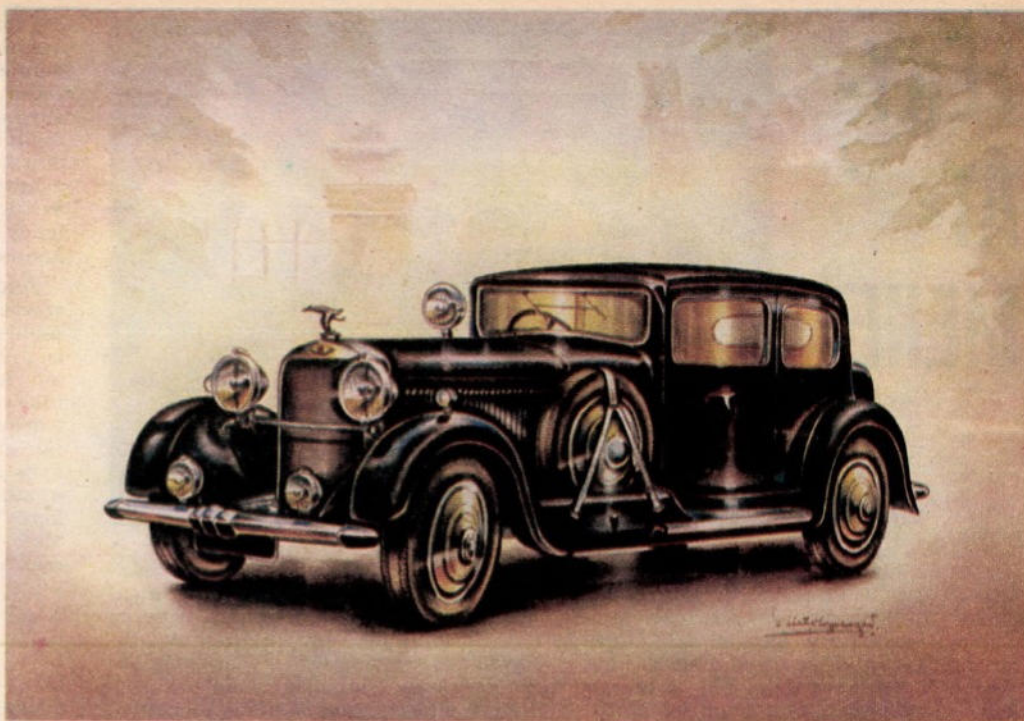
Előjegyzés, érdeklődés: 285-863; 477-500 telefonon.

# RĚGI AUTŐ

– a francia jřmőipar egyik hıres kęszıtmęnye ez a nem kevesebb, mint 7983 cm<sup>3</sup>-es, hathengeres, 180 lőerős, soros motorral előállított

## HISPANO SUIZA

amely 1931-ben került forgalomba és nemcsak elegáns formájával, hanem 160 km/h sebességével is az élvonalbeli kocsik közé tartozott. Mi pedig ezt követően, ezen a helyen, a harmincas évek több érdekes típusát vesszük majd sorra.



## MODELL

Sok-sok 1:43 léptékő, főként sport- és versenyautó, illetve személygépkocsi bemutatása után itt most egy 1911-es Benz omnibus nagyon szép kivitelő kicsinyített mását, műanyagból készített modelljét látjuk. Az eredeti példány az említett esztendőben a berlini utcákat járva szállította az utasokat, e másolat pedig NDK-beli, VEB-ESPEWE néven ismert gyártmány.

## BĚLYEG ÉS KERĚK

Az afrikai Togói Köztársaság egy keskeny földcsíkon fekszik, a Guineai-öbölre támaszkodva. Első bélyegeit 1897-ben még mint német gyarmat bocsátotta ki. 1919-től francia gyarmat, alkotmányjogi függetlenségét 1960. április 27-én nyerte el. Legutóbbi autómotívumú bélyegsora hat címletben jelent meg, ebből ezúttal három címletet mutatunk be. A 35 frank névértékő bélyegen Benz 1894. évi gépkocsiját láthatjuk. Az 50 frank címlető bélyeg a francia De Dion Bouton 1903. évi kocsiját mutatja be, a 60 frank névértékő bélyeg képén pedig a német Cannstatt-Daimler 1899. évi típusát láthatjuk.

Svédország 1979-ben múzeumi győjteményéből mutatja be – 1,70 korona névértékő bélyegén – az egyik, XVII. századi koronázó hintőjét.

Dr. Jasinszky István



# FÉNY- ÁT- MENET



Budapest, Bécsi út, főútvonal. Ennyi látszik az átkelő gyalogosból — ha közben zseblámpát lóbal

Favics Péter felvétele

Az egyik budapesti főútvonalon csapnivaló volt a világítás. A környéken lakók minden este vészes fékcsikorgásra kapták fel a fejüket, a félelmetes hangok újból és újból a zebra környékéről hallatszottak. Egy este azután a csikorgást tompa puffanás követte, embert gázoltak a zebrán. Nem tudom, hogy rendes világítás mellett bekövetkezett volna-e a baleset. Talán igen, talán nem. De tény, hogy amióta új lámpák sugározzák fényüket az útra, amióta sárga fényzőn vigyázza a gyalogosátkeelőhelyet, azóta csak ritkán hallik a fékcsikorgás.

Mióta szűkösen mérik az energiát, Magyarországon is előtérbe került a takarékoság. A közvilágítás csökkentése javaslatból rendelet lett, éjjeli helyett már este tíztől fele fényrel világítanak a lámpák.

Amikor teljes a világítás, akkor is elég sötétek a városok, falvak. Még a nagyvárosok, az esti csillogására büszke Budapest utcái is homályba merülnek. Közvilágításunk szabványai kevesebb fényvel beérnének, mint a legtöbb európai országé, csakhogy világításunk ezt a szabványértéket sem éri el. Pontosabban, az útvonalaknak legfeljebb 8—10 százaléka kap megfelelő megvilágítást.

Közvilágításunkra nehéz ráfogni, hogy pazarolja a fényt. Kár, a pazarlással könnyű lenne takarékoskodni, de érdemes-e azon, ami amúgy is kevesebb a kellenél?

Lássuk, mit takarítunk meg a lámpák csökkentett fényével. A hazai energiának 27 százalékát használják fel villamos energia termelésére. E 27 százaléknak egy része a távfűtést és a melegvíz-szolgáltatást látja el energiával, közvilágításra csak negyvened része jut. Az összes energia 0,3 százaléka. Annyi már látható, hogy az itt elérhető megtakarítás, még ha egyáltalán nem világítanánk, akkor sem oldhatná meg energiagondjainkat. De ne legyünk könnyelműek, tudjuk, sok kicsi sokra megy.

A baj csak az, hogy a fényre, az amúgy is szűköse szabott fényre szükségünk van. A közvilágítás nyereséges vállalkozás. Nyeresége sajnos aligha mérhető, hiszen a be nem következett

baleseteket, az el nem követett bűncselekményeket és a kellemes utca-képet nem lehet összeadni. De ha összehasonlítjuk egy kivilágított városnak és ugyanannak a városnak sötétben maradt lámpák idején bekövetkezett adatait, máris kézzelfoghatóvá válik, amit mindenki tud, hogy a sötét veszélyes.

Egy angol felmérés szerint, amikor a közvilágítást minden városban és faluban a felére csökkentették, 100 ezer fontot takarítottak meg. Csakhogy a súlyos és halálos balesetek száma 30 százalékkal növekedett, ami csak pénzben kifejezve 6 millió font veszteséget okozott. Az NSZK-ban a kétmilliósi megtakarítás 18 millió márkába került, nem szólva az emberi tragédiákról.

Nem tudjuk, hazánkban hogyan alakulnak ezek a számok — pontos adatok nincsenek —, de gyanítható, hogy a súlyos aránytalanság nem függ az országhatároktól.

Világunk takarékoságra int, és a takarékoságnak szinte állandó jelzőjévé vált az ésszerű szó. E két szónak mindegyike egyaránt fontos.

— A közvilágítási terveket az *Energiaterv*nek kell jóváhagynia, pontosabban a *világítástechnikai csoportnak* — mondja e csoport nyugalmazott vezetője, dr. Gelléry Emil, aki ma is a Magyar Elektrotechnikai Egyesület közvilágítási munkabizottságának vezetője. — *Csoportunk a korábbi, energiaválságról nem tudó években sem hagyott jóvá pazarló terveket. Sok bírálat is ért bennünket szigorunkért, azért mert számos országban többet enged meg a szabvány. Mi takarékosok voltunk, de a takarékos szabvány túl magas elmaradott közvilágításunkhoz képest. Magyarországon a közvilágítás 20 százalékát adják korszerű fényforrások, ha a fénycsöveket is ezek közé soroljuk. Ezek szerint korszerűen világítottak kéne lennie például a Váci útnak is, pedig méréseink szerint a fénycsövekből a szükségesnek tized fényre jut az úttestre. Van néhány jól világított utunk, de aki egy mellékutcába kanyarodik róluk, jóformán teljes sötétségbe kerül.*  
A kimutatások szerint az éjszakai

órákban a forgalomhoz képest megnő a balesetek száma. És ami még veszelmesebb, ezekben az órákban fokozódik a sérülések súlyossága is. Az autósok — éppen a gyérülő forgalom miatt — bátrabban lépnek a gázpedálra, állandósul a gyorsajtás, sok gyalogos pityókás-részenen támoalyg az úton, az este tízkor végzők kénytelenek munkahelyükről a felére csökkentett fénybe lépni.

Felére csökkentett fény? Az előírás szerint a féléjjeles világítást félnél kisebbre nem szabad csökkenteni. Mégis sok fénycsöves lámpában a háromból kettő elalszik. Az ötvenéves, út fölött himbálódzó lámpákban a 250 wattos higanygőz fényforrásokat oltják el, és tovább pislákol a hagyományos 100-as izzó. Könnyebb a helyzet a kétizzós higanygőz világítású utakon, feltéve, hogy a tíz után áram alatt maradó körte nem romlott el már jóval korábban.

Az előírások szerint a kiegészítő izzó 8 napon belül kell kicserélni. Elég bő határidő. Mégis sokszor hetekig sötétben maradnak lámpák, olykor hosszú utcák is. A fénycsövek védőburái gyakran olyan mocskosak, hogy este tíz előtt is önként felére csökkentik a lámpák fényerejét.

— *Egy út megvilágítása akkor jó — mondja a közvilágítási munkabizottság vezetője —, ha az autós összefüggően látja az utat, az út szélét, és ettől az úton levő akadály sötét tömegével váltak el. A vezető körvonalát — sziluettet — lát, de ha az útra eső fény nem megfelelő, a sziluettek is elvesznek.*

Nem is olyan régen az éjjeli fényre kapcsoláshoz órák lehetett igazítani. Most is meg lehet tenni, legfeljebb negyedórával korábban mutat tized az óra. De a huncutul lecsipett negyedóra közel sem olyan jelentős, mint a hanyagul elfeledett gyalogátkeelőhely-világítás. Ahol korszerűsítik a közvilágítást, nincs semmi baj, gyakran elütő színű fény jelzi világosan a zebrát. De miért ilyen lassan jutunk előre?

— *A gyalogátkeelőhelyeken már kevés az, amit sziluettlátással vesz észre az autós — magyarázza dr. Gelléri Emil. — Látni kell az egész zebrát és a járdát a zebra környékén, úgy, hogy 60 méterről észre lehessen venni a gyalogost, mozdulatait, arcát, azt, hogy felfigyel-e a közeledő autóra vagy sem.*

A közvilágítás nemcsak a közlekedést, hanem a közbiztonságot is befolyásolhatja. Hiánya a bűnözést segíti, hiszen gyakran hallunk sötétben, elhagyott helyen elkövetett bűntényről. Ez már nem autós téma? Lehet, de a sötét takarásban megrongált kocsi, kifosztott járművek azért a szakmai körökben sem ismeretlenek. Még a sötétben elcsent autóval okozott balesetek sem.

A bűncselekmények megelőzését szolgálja, a balesetek számát csökkenteni, ez az, ami igazán ésszerű lenne.

FÖLDVÁRI ANDRÁS

# Tavaszcseré

Tanulságos film pereg – egyelőre még csak a stúdióban. Az utómunkák még hátravannak, de a majdnem kész kisfilm, a Vasárnapi autósok így is izgalommal tölti el a nézőt.

A film rendezője, Borsodi Ervin egy család Budapestről Győrbe vezető útját és visszatérését meséli el, bemutatva a hétvégi utak hangulatát, felvillantva az útra, az utazókra ügyelők munkáját, és a semmire sem ügyelők veszélyes játékaikat.

Az egynapos kirándulás végén a csillogó család-kedvence Lada itt-ott hordatlan, összetörve érkezik meg szokásos parkolóhelyére, utasai elgyötörtén szállnak ki az autóból.

Itt ér véget a film, és itt

kezdődik a következő hét, amelynek hétfőjén vidáman és felfrissülten kéne munkába vetnünk magunkat.

A tavasz közeledtével feltartóztatlanul megindul az autó-láva, a nagyvárosok dühös krátere az országútra veti a sózott utak haván rohasztott kocsikat. Ki a szabadba, a nyaralóba, a rokonokhoz, barátokhoz. Füst, ólom és gáz kíséri az utasokat, zaj, tülekedés, idegeskedés telepszik az autók ülésére. Néhány óras verekedéssel azért csak eljutunk úticélunkhoz, hogy erőt gyűjthessünk a visszatéréshez.

A hazaút rendszerint még keserveesebb. Kevés a tempós hajtásra alkalmas széles út, viszont sok a dugóképző szűk keresztmetszet. A rossz körülményeket pedig elviselhetet-

lenné tudja tenni néhány vakmerő nagykönyökű, és a sok bosszúálló rendcsináló közös tevékenysége.

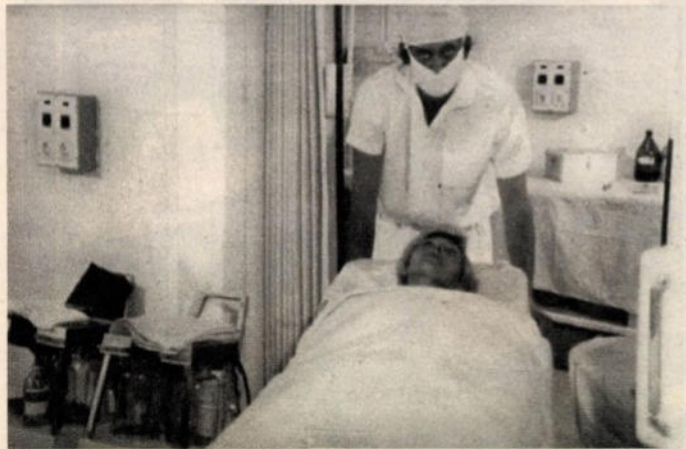
Aki utazott már csúcsforgalomban metróval, láthatta a kocsiból kizúduló tömeget és azt is, hogy ha rendesen sorba állva közelítik meg a mozgólépcsőt, egyenletesen apad a várakozók oszlopa. Ha pedig olyanok gyűlnek össze, akik szívesen csökkentenék utazási idejüket egy kis furakodással, jó néhány lépcső üresen küszik fel a mélyből.

Valahogy így van ez az autóval is, azzal a nem kis

különbséggel, hogy csöppet sem azonosak a kétféle összeütközés következményei. A hétfői derűs munkakezdés helyett morcos alakok sorakoznak a kárfeltevő helyeken. Baleseti híreket mindig rossz hallani. A hétvégi utak áldozatai pedig – ha lehet – valahogy még értelmetlenebbül halnak meg; mint a hétköznapok forgalmában elgázoltak. Idén is meg kell halnia hetente 8–10 embernek, mert a hétvégén jól akarta érezni magát?

Már közeledik a tavasz...

F. A.



Öt kocka a filmből. Felelőtlenség, türelmetlenség – és következményei



# KAR A BENZINERT...



A „sportos”  
vezetés drága mulatság!  
Percenként egy forinttal  
többe kerül, mint ha nyugodtan  
alkalmazkodik a forgalom  
áramlásához.



ENERGIAFELÜGYELET

*zsebre megy*

# A tárgyaló- teremből

Néhány éves gyakorlatú személygépkocsi-vezető lakott területen, nappal, száraz úttesten, kétirányú, párhuzamos forgalmat lebonyolító védett úttestenen kb. 55–60 km-es sebességgel haladt, amikor a gépkocsisor tagjaként megközelítette az útkereszteződést s az azon túli kijelölt gyalogosátkelőhelyet. A gyalogátkelőhely magasságában a jobb oldali járdán egy 3–4 főnyi csoport tartózkodott, olyan testhelyzetben, ami egyértelműen áthaladási szándékukra utalt. Az úttest jobb oldalának külső sávjában a forgalom gyér volt, a közelben, a vádlottnál jóval előbbre csak egy autóbusz haladt, amely zavartalanul keresztezte a gyalogosátkelőhelyet, miután a gyalogosok elengedték maguk előtt.

Az autóbusz elhaladtával a zebra távolabbi szélén a járdáról az úttestre lépett egy idős gyalogos, és

normál léptekkel megkezdte az áthaladást. A vádlott, habár az adott helyzetben semmi sem korlátozta a látási lehetőséget, nem észlelte kellő időben a gyalogost, s közeledtére csak akkor figyelt fel, amikor az már behaladt a belső sávba. Ekkor kezdett fékezni, a használt sebesség mellett azonban a baleset már nem volt elkerülhető: a fékhatá. alatt levő kocsi elütötte a gyalogost, és 8–9 méterre az úttest közepére előre dobta. A jármű, keresztezve a gyalogátkelőhelyet, 16,8 méternyi állóra fékezési nyom hátrahagyásával állt meg.

A gyalogos olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy hat nap múlva a kórházban elhunyt.

A vádlott nem vitatta bűnösségét, csupán arra hivatkozott, hogy sebessége nem volt eltúlzott, mert gépkocsisor tagjaként közlekedett. A bíró-

ság viszont ezt a sebességet a kereszteződésben szükségszerűen felmerülő elsőbbségadási kötelesség teljesítésére eltúlzottnak találta.

Vajon az adott esetben a vádlott felelőssége kizárható-e, illetve felelősségének súlya csökkenthető-e azért, mert a forgalom ritmúsához igazodva közelítette meg az elsőbbségadást igénylő gyalogos átkelőhelyet? Ennek a védekezésnek nincs alapja. Az elsőbbségadási kötelesség a járműsor tagjait, kijelölt gyalogátkelőhely felé közeledve az adott gyalogosmozgáshoz, illetve a várható gyalogosmozgáshoz viszonyítva önállóan, külön-külön terheli. Az elsőbbségadási kötelesség teljesítésére való felkészülés alól senkit nem mentesít mások esetleges közlekedési szabályszegése sem!

Ez esetben a gyalogosok áthaladásra várakozva tartózkodtak a járdán. Igaz, hogy a külső sávban haladó autóbuszt a gyalogos elengedte maga előtt, de ezt követően, éppen mivel a külső sáv forgalommentes lett, lelépett az úttestre, mégpedig — ami döntő — a vádlott belső sávban haladó kocsijának sebességéhez viszonyítottan féktávolságon kívül. Ez pedig nem mutat arra, hogy a gyalogos szabálytalanul közlekedett volna.

Mint hogy a gyalogos lelépése az úttestre idejében észlelhető volt, az elsőbbséget, kellő figyelem esetén, a gyalogos mozgásához igazodva, meg lehetett volna adni. Így hát a baleset oka — éspedig kizárólagos oka — a vádlott késői fékezése.

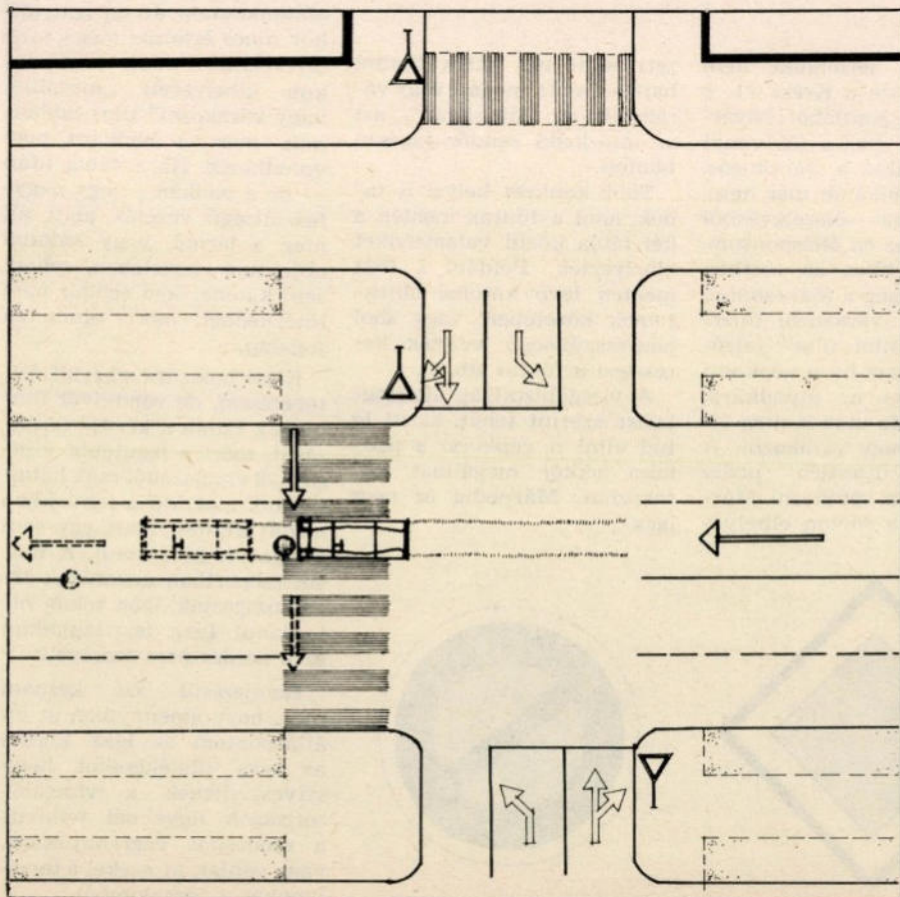
A bíróság műszaki szakértő véleményével támasztotta alá a baleseti felelősséget. Eszerint a gyalogos 5,1 m utat tett meg az elütésig, 4,6 másodperc alatt. A vádlott a fékezést 1,86 másodperccel az elütés előtt határozta el, tehát fékezési késedelemben volt. Amikor a gyalogos az úttestre lépett, a kocsi kb. 62 méterre volt az elütési ponttól, féktávolsága pedig kb. 30 méter! Még egy 70 km-es sebességgel haladó kocsi is megállítható lett volna az adott helyzetben.

Járműsorzlopban haladásakor a járművezetőnek az áthaladásra várakozó gyalogosok úttestre lépésére, mint veszélyre, számítani kell. Az elsőbbségadásra felkészülés ilyen helyzetben — sebességcsökkentéssel — rendszerint lehetővé is teszi az elsőbbségadást. Fokozott figyelem hiányában azonban ez sem teljesíthető.

A vádlott megszegte a Kresznek a gyalogosokkal szembeni magatartásról szóló 43. §-a (2) bekezdésében foglalt rendelkezéseit.

A bíróság — tekintetbe véve a vádlott előéletét, balesetmentes vezetését, beismerő és megbánó magatartását, valamint családi körülményeit (felesége ekkor várt gyermeket) — 1 évi, fogházban letöltendő szabadságvesztést szabott ki, és 1 évre tiltotta a járművezetéstől.

DR. IMRE IVÁN



Sokakat érintő, közérdeklődésre számot tartó kérdéssről írt levelet Juhász Imre szakoktató (Debrecen, Honvéd u. 7.). Levelemben olyan kérdést feszeget, amely kihat a holnap autósainak vizsgaeredményére, a ma autósának pedig a pénztárcájára. Írására, gondolataira mindazoknak érdemes odafigyelni, akiknek közvetve vagy közvetlenül köztük van közlekedési rendünkhöz.

Igy szól olvasónk levele:

Mint a Magyar Autóklub Debreceni Autósiskola elméleti Kresz- és vez. technikai szakoktatója egy vitás tesztkérdéssel kapcsolatosan szeretnék nyílt állásfoglalást kapni. Előzmények az alábbiak:

Több alkalommal egy-egy tanfolyam elméleti vizsgáin a vizsgalapon szerepel egy kérdés, melyet a hallgatók — a vizsgabizottság értékelése szerint — rendszeresen hibásan oldanak meg.

A vizsgalapot természetesen számunkra is titkosak, ezért sokáig nem sikerült tisztázni pontosan a kérdést, sem a megjelölt válaszok közül a helyeset. A vizsgabizottsággal is vitába szálltam, de nem tudtam meggyőzni őt, de ő sem engem. Szerintem nekem van igazam, ám lehetséges, hogy tévedek.

Mivel a vizsgabizottság értékelése megfellebbezhetetlen, ezért akár igazam van, akár nem, kérem, szíveskedjenek az arra illetékesek válaszát az AM hasábjain közzétenni.

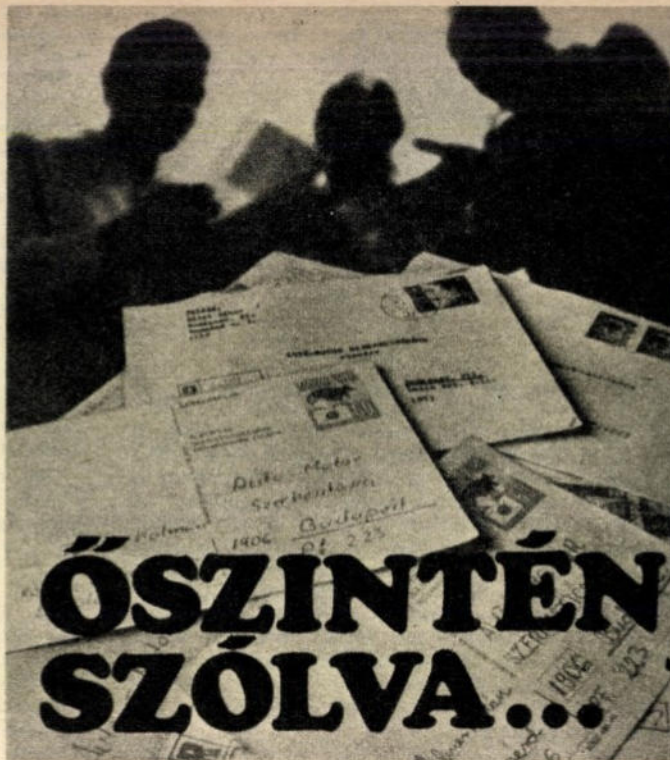
Kérdésem a következő:

„A két jelzőtábla közül melyik tiltja lakott területen kívül főútvonal útpadkáján a várakozást?”

- Az 1-es jelű.
- A 2-es jelű.
- Egyik sem.

A vizsgabizottság értékelése szerint a „c” válasz, az én véleményem szerint az „a” válasz a helyes.

A vizsgabizottság azzal védi álláspontját, hogy a tilalmi jelzőtáblák csak az „úttestre” vonatkoznak, az útpadkára nem. Ebből következik az, hogy a „várakozni tilos” jelzőtábla után, ha le tud állni a gépkocsi az útpadkára, akkor nem szeg meg semmiféle szabályt. A



## Útszéli vita...

„főútvonal” jelzőtábla nem tiltó tábla, de a Kresz 41. § (1) bek. b) pontjából következik, hogy csak a főútvonal úttestjén tilos a várakozás, az úttest padkáján már nem.

Ebből az összetevésből származik az én álláspontom. Az, hogy ebben az esetben semmi szükség a főútvonalon elhelyezett, „várakozni tilos” vagy „megállni tilos” jelzőtáblákra, mert ha a gépkocsi le tud állni az útpadkára, akkor a tábla után is meg lehet állni, vagy várakozni. A főútvonal úttestjén pedig úgysem lehet várakozni. Márpedig, aki a főúton elhelye-

zett fenti két tábla tilalmi hatálya alatt megáll vagy várakozik az „útpadkán”, azt az intézkedő rendőr jogosan bünteti.

Több konkrét helyet is tudok, ahol a főutak mentén a két tábla közül valamelyiket elhelyezték. Például a főút mentén levő katonai objektumok közelében, vagy ahol nagyfeszültségű vezeték keresztezi a főutat stb. ...

A vizsgabizottság állásfoglalása szerint tehát, ha itt le tud állni a gépkocsi a padkára, akkor megállhat, várakozhat. Márpedig ez nem igaz.

Miután a vizsgabiztos kifogyott az érvelésből, a legutóbb megjelent állásfoglalás 7. pontjára hivatkozott. Azt hiszem, ennek értelmezését nem kell magyaráznom, és azt hiszem, érvelésnek sem fogadható el.

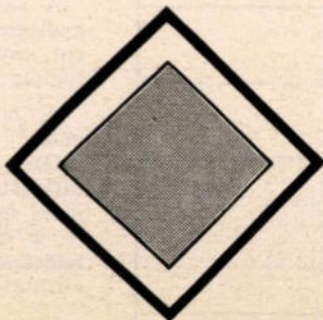
A vita után alaposan átnéztem a Kreszt, nem kerülte-e el figyelmemet a vizsgabizottság állásfoglalását alátámasztó rendelkezés, de nem találtam ilyesmit. Igaz: konkrét előírást sem találtam arra, hogy a fentiekben írt két jelzőtábla hatálya kiterjed az útpadkára is.

Nem akarom bő lére eresztani mondanivalómat, de azt még szövé teszem, hogy a Függelék I. fejezetében az „út” fogalmában benne van az „úttest” — járművek közlekedésére, valamint a „járda” a gyalogosok közlekedésére, a g) pontban az „útpadka” az „út” részének van nyilvánítva. Így tehát az „úton” elhelyezett tilalmi tábla értelemszerűen az úttestre és útpadkára egyaránt vonatkozik.

A 2/1976. KPM rendelet 21. § (4) bekezdése a vizsgabizottság álláspontját látszik alátámasztani, de ha igaz, akkor nincs értelme még a jobb tájékoztatás miatt is főútvonalon kihelyezett „megállni, vagy várakozni” tilos tábláknak, mert a padkára nem vonatkozik. Ha a tábla után — de a padkán — egy nagyfeszültségű vezeték alatt áll meg a jármű, vagy katonai objektum közelében, teheti, sem katona, sem rendőr nem intézkedhet, mert nincs rá jogalap.

Kissé hosszúra sikerült fejtegetésem, de rendkívül fontosnak látom a kérdés tisztázását, mert a legutóbbi vizsgán 28 vizsgázóból csak hatan buktak meg, de a fentiekben vázolt kérdés miatt egy sem vizsgázott hibátlanul. A másik csoportban ugyancsak 28-an vizsgáztak, igen sokan hibátlanul. Igaz, tesztlapjaikon ez a kérdés nem szerepelt.

Befejezésül azt kérném még, hogy amennyiben az én álláspontom az igaz, kérem az arra illetékeseket, hogy szíveskedjenek a vizsgabizottságok figyelmét felhívni a módosítás végrehajtására, vagy vonják ki ezeket a tesztlapokat a forgalomból.





## VELEMÉNY

### Belépés csak sárfogóval

A Kresz 1978. december 31-től kötelezően írja elő a hátsó kerekek mögé szerelt sárfogót. Nagyon kellemetlen olyan kocsi mögött közlekedni, amelyikről hiányoznak a gumilapok, különösen, ha nedves, havas az út. Elsősorban külföldi rendszámú autókról hiányoznak ezek a sárfogók, és nem tudom megérteni, hogyan engedhetik be az országba az ilyen kocsikat.

Szerintem nemcsak a vámszabályokról, hanem a kötelező közlekedési szabályokról is tájékoztatni kéne az idegeneket, ha máshol nem, a határon. Az előírásoknak nem megfelelő kocsikat nem lenne szabad beengedni az országba.

Viszont: a határon meg kellene teremteni a lehetőséget, hogy bárki megkaphassa — és felszereltesse — a sárfogókat.

Králik Imre  
AJka



### Ne tegye!

Ez a felvétel még tavaly készült Egerben, a 24-es főút városi átkelési szakaszának átépítésénél. Még szerencse, hogy az előírt haladási irány tábla fölött ott az „Allj! Elsőbbségadás kötelező” jelzés, mert így az autósoknak jut idő a körültekintésre. Gondolom, a ház lakói sem örültek volna a falon át érkező motorizált vendégnek. Jó lenne, ha a táblákat felállítók tudnák is, hogy mit írnak elő az autósoknak, motorosoknak, és akkor is ügyelnének a jelzések helyességére, ha csak ideiglenesen tűzik ki a táblákat.

Fülep Ernő  
Noszvaj



## ÉSZREVÉTEL

### Aranyszabály

Örvendetes, hogy a gyermekek közlekedési nevelése érdekében kifejlesztett propaganda sokat fejlődött az utóbbi években. Különösen érezhető volt ez 1979-ben, a nemzetközi gyermekév során.

Sajnos, a leglényegesebb dologba, a tartalomba súlyos hiba csúszott. Először egyik megyei lapunkban olvastam az „aranyszabályt”: „mielőtt a gyalogos az úttestre lép, először balra, majd az úttest közepén jobbra nézzen.”

Kicsit bosszankodtam, hogy még csak itt tart a cikk írója. Nemrég azonban a televízióban kétszer is láttam és hallottam az „aranyszabályt” a „Stop! Közlekedj okosan” gyermekműsorban.

Ez a jótanács kimondottan veszélyes. Az új Kresz (négyéves) nagyon sok útkereszteződésben is megengedi a bal oldal igénybevételét. Az oktatási anyagok készítésekor ne csak a széles sugárutakra gondoljanak a szerzők. Jussanak eszükbe a sokkal többek által igénybe vett, keskenyebb utcák! De gondolni kell az egyirányú utcákra is, amelyekre szintén nem igaz az „aranyszabály”. Ha pedig sok esetben kell mellőzni egy aranyszabályt, akkor az nem az.

Minden kitalált „aranyszabály” helyett oktassuk a Kresz szabályát úgy, ahogy a paragrafusban megfogalmazták. Ha a gyerekeknek még egyszerűbben kell megfogalmazni, akkor tanítsuk azt, hogy az úttestre lépés előtt nézzenek körül, de semmiképpen ne sodorjuk őket veszélybe rossz magyarázattal.

Németh Gyula  
Oroszlány

\*

Olvasonknak igazat adva hadd tegyük hozzá, a napokban került kezünkbe a tévésorozatról készült könyv első kötete, amelyben a bölcs kutyas többször is arra figyelmezteti cica barátját, hogy az útra lépés előtt balra is, jobbra is nézzen, azután megint balra.

A kutya egyébként azért meséli olyan nyomatékkal az átkelés fontos tudnivalóját, mert a cicus, aki csak tanultatja a közlekedés ismereteit, az „aranyszabályt” szajkózza. Úgy látszik, még a macskák is nehezen felejtik el a jól betanult aranybutaságokat.

## POSTA

### Levelezne

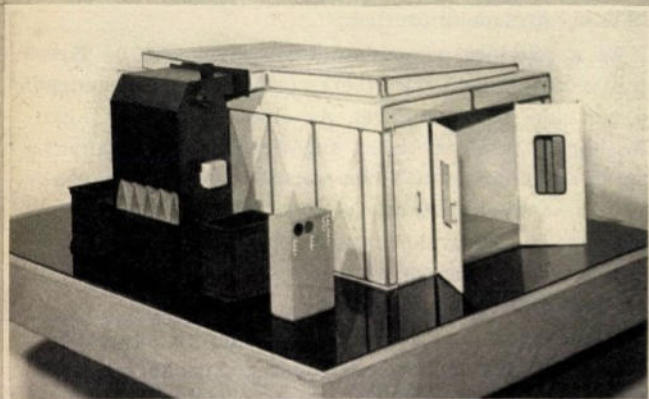
német nyelven a motorsportról Klaus Kröller (55 Nordhausen, Dr. Silberbroth-Str. 16, bei Henning, NDK), aki az AM lelkes olvasója, ámbár egy szót sem tud magyarul. A német nyelv gyakorlására alkalmasnak ígérkezik ez a levelezési lehetőség.

Ugyancsak levelezőpartnert keres két NDK-beli főiskolás fiatal, Anke és Thomas Glomb (437 Köthen, Friedrich-Ludwig-Jahn-Str. 15.), akiket a motorsporton kívül az utazás és a zene is érdekel.

Több mint 10 éves gyártási tapasztalat alapján gyárt fényező- és szárítófülkéket az AFIT AUTÓFELSZERELÉSI VÁLLALAT.

A különböző típusú fülkék nemcsak az autójavító iparban nélkülözhetetlenek, hanem az ipar egyéb területén is használatosak.

Lényegük, hogy megoldják a festendő alkatrészek, munkadarabok és különböző gyártmányok tiszta, pormentes levegőben történő festését és szárítását. A fényező-száritó fülkék rendelkeznek a BM-TOP és az előirt hatósági engedélyezésekkel.

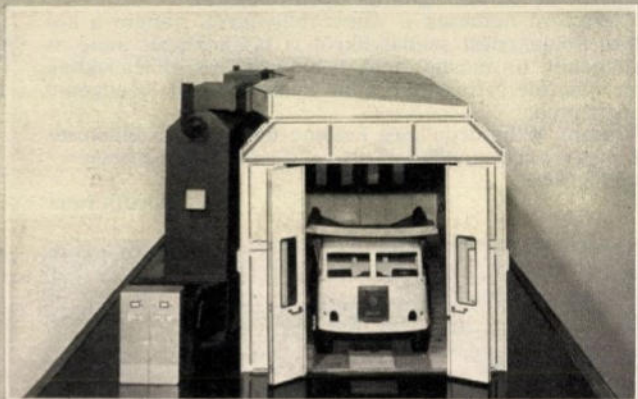


PKW 180/28 típusú kombinált fényező- és szárítófülke

**MŰSZAKI ADATOK:**

	Belső méretek		Ajtóméretek	
		bejárati	vészkijárat	
Magasság	2670 mm	2320 mm	2320 mm	
Szélesség	4000 mm	2150 mm	500 mm	
Hosszúság	7000 mm			

Léghevítő egység teljesítménye	180 000 kcal/ó
Légszállítás mennyisége	14 000 m <sup>3</sup> /ó
Légcsere üres helyiségben	180/ó
Tüzelőanyag:	
Fűtőolaj	10–22 kg/ó
Földgáz	8–10 000 kcal/Nm <sup>3</sup> 250 v. o. mm
Beállítható max. hőmérséklet	80 °C
Elektromos igény	380/220 V; 50 Hz; 18kW
Szárítottlevegő-igény	4–6 att. 400 l/p



TGK 1000/72 típusú haszonjármű-fényező és szárítófülke

**MŰSZAKI ADATOK:**

	Belső méretek		Ajtóméretek	
		bejárati	közbenes	vészkijárat
Magasság	4750 mm	4000 mm	4000 mm	2320 mm
Szélesség	5000 mm	3000 mm	4000 mm	500 mm
Hosszúság	14 120 mm			

Léghevítő egység teljesítménye	2×500 000 kcal/ó
Légszállítás mennyisége	2×36 000 m <sup>3</sup> /ó
Légcsere üres helyiségben	220/ó
Tüzelőanyag:	
Fűtőolaj	2×50 kg/ó
Földgáz	8–10 000 kcal/Nm <sup>3</sup> 250 v. o. mm
Beállítható max. hőfok	80 °C
Elektromos igény	380/220 V; 50 Hz; 50 kW
Szárítottlevegő-igény	4–6 att.; 1700 l/perc
mozgatható festőállvánnyal	800 l/perc
festőállvány nélkül	

A gyártást rövid határidőre vállaljuk.  
A helyszíni szerelést és üzembe helyezést is a vállalat végzi el szakembereivel.  
Érdeklődésre részletes ismertető anyagot küldünk.  
Kereskedelmi és Műszaki Osztályunk a szükséges információkkal mindenkor rendelkezésre áll.

## AFIT AUTÓFELSZERELÉSI VÁLLALAT

9401 SOPRON,  
VÁNDOR S. U. 7.

Telefon: 13-025/119  
11-405  
Telex: 24-9172



# A kerékekkel kezdődött

Őseinknek még a primitív fakerékkel kellett beérniük, s az már annak idején is nagy szolgálatot tett az embernek. A faküllős kerék hosszú időn keresztül az ember nélkülözhetetlen munkaeszköze volt. A gépjárműgyártással a kerék formája, anyaga is változott.

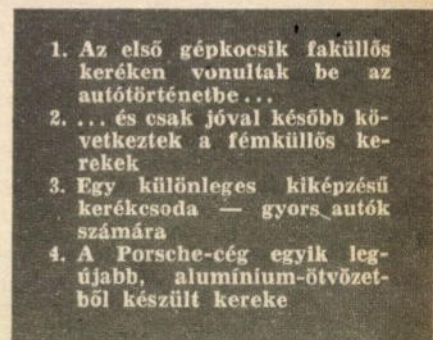
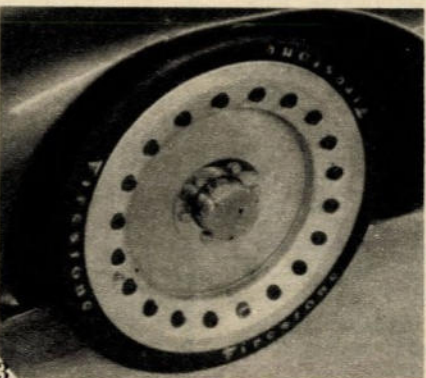
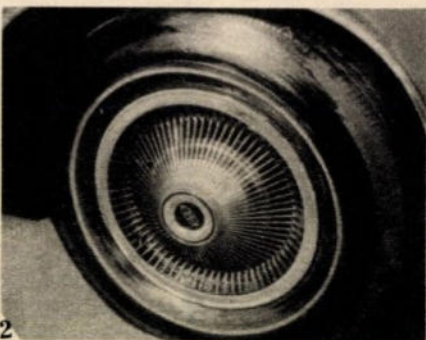
A kerék döntően befolyásolta a műszaki haladást. Legrégibb ismert ábrázolása mintegy 5500 évvel ezelőtől maradt fenn — az Eufrátesz völgyében találtak rá egy ásatás során. Gyakorlatilag a kerék tengelyre erősíthető, azon vagy azzal együtt elforduló, körtárcsa alakú, tömör, vagy agyból, küllőkből és koszorúból álló szerkezet, amely forgásával lehetővé teszi valamely tárgy, például a jármű tova-gördülését.

Ha az autótörténet kezdetének majdnem embernyi magasságú faküllős kerekeit a mai autókerekkel összehasonlítjuk, azonnal szembetűnik, hogy a kerék — tekintve a gépjárművek egyre nagyobb sebességét és igénybe-vételét — milyen irányban fejlődött: a keréktest mindinkább tömörebbé vált.

Az alacsonyabb, kisebb tengelymagasságú kereknek az a nagy előnyük, hogy a gépjármű testének (tömegének) a súlypontja közelebb kerül az úttesthez, és ezzel a gépjármű út-, valamint kanyartartása ideálisabbá vált. A korszerű — de tegyük hozzá, hogy igen drága — könnyűfém kereknek ezenkívül az a további előnyük (a hagyományos acéلبől gyártottakkal szemben), hogy könnyebbek, aminek a haszna nem szorul bővebb magyarázatra. Az alumínium—magnézium ötvözetből készült elektronkereknek többnyire szélesebb a futófelületük, előállításuk és kiképzésük pontosabban oldható meg, s ez végső soron a kisebb mértékű abroncskopásban jelentkezik.

A könnyűfém kerek nem tévesztendő össze az acéلبől készült, de díztárcsákkal felcícomázott kerekkel. A könnyűfém ötvözetből gyártott kerek elsősorban versenyautókon található meg — rendkívül nagy terhelést is kibírnak. Az amerikai Art Arfons „Green Monster” elnevezésű, Starfighter turbinamotorral felszerelt gépcsodáján — maximális teljesítménye 17 500 lóerő — minden kerékre 250 000 kg centrifugális erő hat. Ezt csak könnyűfém ötvözetből konstruált kerek képesek elviselni.

De a hagyományos, acéلبől készült kerek is lehetnek tetszetősek, néhány fotónk is ezt bizonyítja. A Buick —Riviera kocsi küllős kereke csak egyik példája annak a látványos kerékstílusnak, amelyet a Ferrari-cég —különbéféle variációkban — hosszú időn át gyártott.



1. Az első gépkocsi faküllős keréken vonultak be az autótörténetbe...
2. ... és csak jóval később következtek a fémküllős kerek
3. Egy különleges kiképzésű keréksoda — gyors autók számára
4. A Porsche-cég egyik legújabb, alumínium-ötvözetből készült kereke

# A „Csúcsforgalom” postája

SZERKESZTI: JUHASZ ANDOR

**KINAL:** — Wartburg 353-hoz alig használt kuplungkinyomó szerkezetet és tárcsát. Tel.: 145-122, Gódor — 1200 Lada motort, komplett BMW 700 Isettát Keresztesi Pál (Szajol 5081, Zalka Máté 16.) — Moszkvics 407-est bontásra Kovács Lajos (6726 Szeged, Fűrj út 63.) — 500-as Trabantot alkatrészenként (motor és seb-váltó felújított) Tóth Tibor (6723 Szeged, Murányi u. 22 B. II. 9.) — Skoda S 100 alkatrészeket Fekete Ferenc (3200 Gyöngyös, Kócsag u. 16.) — P20, P21 alkatrészeket Sinkó Endre (9777 Rábahidvég, Úttörőtelep 8.) — Trabant tuningirodalmat, kezelési-javítási könyveket kinal, vagy veteránirodalomra cserél Fülöp József (1141 Bp., Kalocsai u. 37.) — Trabant 500 karosszériát és egyéb alkatrészeket Kis-Fekete Tivadar (5000 Szolnok, Tanács u. 5.) — Kompletts verseny-gokartot, Berec András, 1022 Bp., Bogár u. 2.) — Háromkarburátoros Wartburg motort, gokart karburátort, Wartburg karosszériaelemeket Féth István (1209 Bp., Hunyadi u. 11.) — Az Autó-Motor újság 1960–1965., valamint 1972–1980-ig terjedő példányait Nagy László (8483 Somlószőlős, Kossuth u. 280.) — Fiat 238 mikrobuszt egyben vagy alkatrészenként Mogyaris László (7600 Nagykanizsa) — Steyr Fiat 1400-as 30 éves veterán autót Kiss Imre (6800 Hódmezővásárhely, Mandula u. 6.) — Fiat Coupé 850 alkatrészeket Jáger János (6600 Szentes, Dónát u. 1.) — Renault 10 karosszériaelemeket és komplett motort Neisz Gergely (9730 Kőszeg, Károlyi Mihály u. 32.) — Daciához tengelycsontot, kerécsapágyat, kuplungtárcsát és egyéb alkatrészeket Tóth Tibor (3300 Eger, Rákóczi u. 38.) — Trabant 601-hez fényoszórót, fékcsövet, kormányművet Regőczy Jakab (1125 Bp., Béla király u. 26.) — Polski Fiat 1500-as alkatrészeket Frisch Péter (1122 Bp., Krisztina krt. 17.) — Skoda Octáviához fecskéfarkú burát, kerettel Dr. Péter László (6771 Szőreg, Szegfű u. 27.) — BMW oldalkocsit Beck Attila (7522 Kaposújlak, Dózsa György u. 51.) — DKW Junior 1938-as kiadású veterán motorkerékpárt Varga Béla (9700 Szombathely, Váci Mihály út 31.) — Honda 125 sport, Simson 50 motocross motorkerékpárt Csepreghy László (1155 Bp., Széchenyi út 18.) — Zastava 750 alkatrészeket, gumiköpenyeket Szauder Lajos (1042 Bp., Petőfi u. 8.) — Lada tuning-alkatrészeket, Weber szívócsövet, vezérműtengelyt, bukócsövet, kagylólülést, Twinmastert Tóth Ferenc (1152 Bp., Szócs Aron u. 38.).

**KERES:** — Norton Manx, 7R AJS, 125-ös Mondial, 350-es Velo-cette motorkerékpárokat Boldizsár László (Bp. VII., Kertész u. 46.) — Skoda 100-asra 155-SR-14 radiál gumiköpenyeket Tóth Imre (6725 Szeged, Szivárvány u. 8.a.) — Favázás 1930–1949 közötti DKW karosszériát Godzsók Zoltán (3916 Bodrogkeresztúr, Vörös Hadsereg u. 9.) — Norton-hoz főtengelyt és egy forgattyúsházat vagy egy komplett motort, váltó nélkül, lehet 500-as, 600-as vagy 650-es is, Reiter Gyula (7400 Kaposvár, Béke u. 70.) — Jawa CZ 350 áramvonalidomot, 6V 75W feszültség szabályozót, párafás kuplunglamellát Sinkó Endre (9777 Rábahidvég, Úttörőtelep 8.) — Land Rover 88 lengéscsillapítókat, komplett futóművet, másféltonnás orrcsörlőt Kántor Sándor (1104 Bp., Kada u. 105.) — Sport CZ 175-höz vázát Szabó Sándor (1157 Bp., Zsókvár u. 61.) — P21 vagy MZ áramvonalidomot, P21 kezelési könyvet Martortosi József (6727 Szeged, Lówy Sándor u. 23.) — BMW R50 vagy R75 motorkerékpárt Bertók József (7501 Nagyatád, Pf. 28 B.) — Karambolos vagy rendszerű nélküli Fiat 500-ast Ivánca Imre (8191 Öskü, Ady Endre u. 41.) — MZ TS 250/1 motorkerékpárhoz berügőkart Vincze János (5067, Egyek-Telekháza, Zalka Máté út 50.) — Fiat 850-hez fékcsövet, függőcsapágyat, kipufogódobot, komplett motort Felin Ferenc (6000 Kecskemét, Széchenyi sétány 4.) — Rendszám nélküli ETS 250 MZ motorkerékpárt Agoston István (5900 Orosháza, Árpád u. 22.) — BMW Isettát Poláček István (2033 Sósút, Béke u. 5.) — Motoros márkatársat, aki az Autó-Motor újság kiolvasott példányait elküldené, továbbá MZ TS250 motorkerékpárhoz Ø 34 mm Bing porlasztót vagy MZ porlasztót Colf Petru (Str. Bogdanestilor, Bloc T7 app. 44. Timisoara 1900. Romania.) — Cross kormányt ifj. Gudmon-László (2370 Dabas, II. ker., Munkásor u. 6.) — Az Autó-Motor Magazin őszi kiadását Komlódi József, (7800, Siklós, Vörösmarty u. 8.).

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

## AZ UDVARIAS KÖZLEKEDÉS MEGTEREMTÉSÉÉRT!



A közlekedésbiztonsági vetélkedő helyezettjeire

# 600 000 forint

nyeremény vár!

Az Autó-Motor szerkesztőségének különdíja:

## 5000 forintos

autónyeremény-betétkönyv.

A legeredményesebb gépjárművezető fődíja:

1980 októberében átvehető

## SZEMÉLYGÉPKOCSI

Az alábbiakban közöljük a tesztkérdések befejező részét, valamint a válaszok beküldésére szolgáló megfejtőlapot. Az előző lapszámunk pedig az első tizenöt tesztkérdést tartalmazta.

A megadott kérdéseknél a válaszlehetőségek között csak egy helyes válasz van. Jelölje be a helyesnek vélt választ, hogy azután könnyebben tölthesse ki a megfejtőlapot. A megfejtőlapon kell közölni azt is, hogy ki milyen kategóriában kíván rajthoz állni.

## TESZTKÉRDÉSEK

### Második rész

Azok részére, akik gépjárművezetőként, valamelyik kategóriában kívánnak indulni.

**16.1. Melyik a motor leggazdaságosabb fordulatszáma?**

a) A legmagasabb fordulatszám kétharmada.

b) A legmagasabb fordulatszám.

c) A legalacsonyabb fordulatszám.

**17.1. Váltakozó irányú forgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékkel szabályozott útvonalon...**

a) a menetirány szerinti bal oldalt előzés céljára mindig tilos igénybe venni.

b) az ellentétes irányú forgalom céljára szolgáló forgalmi sávot még átmenetileg sem veheti igénybe.

c) az ellentétes irányú forgalom céljára szolgáló forgalmi sávot csak kanyarodásra veheti igénybe.

**18.1. Mire következtethet abból, ha éjjel a szembejövő gépjármű vezetője fénycsávval jelez?**

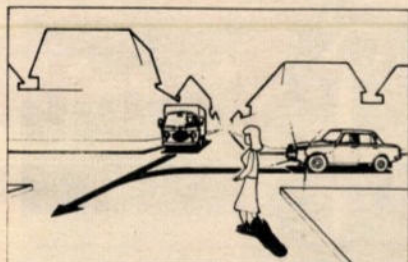
a) Figyelmeztető jelzést ad, hogy a távolsági fényszórókat kapcsolja be.

b) Figyelmeztető jelzést ad, hogy a helyzetjelző lámpákat kapcsolja be.

c) Figyelmeztető jelzést ad, hogy a távolsági fényszórókat kapcsolja át tompított fényre.

Azok részére, akik gyalogos vagy kerékpáros kategóriában kívánnak indulni:

**16.2. Az alábbiak közül melyik a helyes áthaladási sorrend?**



a) Teherautó — gyalogos — személyautó.

b) Gyalogos — teherautó — személyautó.

c) Teherautó — személyautó — gyalogos.

**17.2. Milyen sorrendben követik egymást a három lámpából álló fényjelző készülék jelzései?**

a) Piros; azután a piros és a sárga együtt; majd a zöld; utána a villogó zöld; és végül a sárga.

b) Piros; azután a piros és a sárga együtt; majd a zöld; utána a sárga.

c) Piros; azután a sárga, majd a zöld; utána a piros és a sárga együtt.

**18.2. Hol kell a gyalogosnak közlekednie, ha az úton sem járda, sem leállósáv, sem útpadka, sem kerékpárút nincs?**

a) Az úttest szélén, egy sorban; lakott területen csak az úttest menetirány szerinti bal oldalán.

b) Az úttest szélén, egy sorban; lakott területen és azon kívül egyaránt csak az úttest menetirány szerinti bal oldalán.

c) Az úttest szélén, egy sorban; lakott területen kívül csak az úttest menetirány szerinti bal oldalán, lakott területen bármelyik oldalon.

**MEGFEJTŐLAP KITÖLTÉSE:**

A kérdéseknél a megadott válaszlehetőségek között csak egy helyes válasz van. Azok, akik gépjárművezetői kategóriában indulnak, mind a

tizennyolc kérdésre (16/1., 17/1. és a 18/1.), akik gyalogos, vagy kerékpáros kategóriában indulnak, azok válaszolhatnak az előző lapszámban megjelent tizenöt kérdésre is, de mindenképpen a 16/2., 17/2. és 18/2. számú kérdésekre kell válaszolniuk. A helyesnek vélt válaszokat a megfejtőlapon „X” jelzéssel kell közölni. A megfejtőlap egyben arra is szolgál, hogy a jelentkezők azt is közöljék, hogy ki-ki milyen kategóriában kíván rajthoz állni. Mindenki csak egy kategóriában indulhat, de lehet több kategóriába is jelentkezni a sorrend feltüntetésével. Akinek gépjárművezetői engedélye van, a gyalogos—kerékpáros kategóriákban nem versenyezhet. Ha egy családból többen is kívánnak indulni és csak egy megfejtőlap áll rendelkezésükre, másolják át a megfejtőlapot egy nyílt levelezőlapra és ragasszák rá az Autó—Motor idei februári vagy márciusi előfizetési szelvényét.

A megye rovatban azt a megyét kérjük megjelölni, amelynek csapatában — a megyeszékhelyen megrendezett versenyen — kíván indulni. A levelezőlapot, amelynek hátoldalára felragasztotta az alább található és kivágható megfejtőlapot, a következő címre kell beküldeni: Autó—Motor Közönségszolgálat, Budapest, Pf. 1. 1400. (Telefon: 225-917.)

**BEKÜLDÉSI HATÁRIDŐ: 1980. április 8.**

MEGFEJTŐLAP																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9								
A																	
B																	
C																	
	10	11	12	13	14	15	16	17	18								
A																	
B																	
C																	
Jogosítvánnyal rendelkezik igen					nem												
A B C D E F					<b>PONTSZÁM</b>												
<b>NÉV:</b>					<b>MEGYE</b>												
_____					_____												
<table border="1" style="display: inline-table; width: 50px; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 10px;"></td> <td style="width: 10px;"></td> <td style="width: 10px;"></td> <td style="width: 10px;"></td> </tr> </table>									<table border="1" style="display: inline-table; width: 50px; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 10px;"></td> <td style="width: 10px;"></td> <td style="width: 10px;"></td> <td style="width: 10px;"></td> </tr> </table>								
_____					_____												
<b>MUNKAHELY:</b>																	
_____					_____												
<table border="1" style="display: inline-table; width: 50px; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 10px;"></td> <td style="width: 10px;"></td> <td style="width: 10px;"></td> <td style="width: 10px;"></td> </tr> </table>									<table border="1" style="display: inline-table; width: 50px; height: 20px;"> <tr> <td style="width: 10px;"></td> <td style="width: 10px;"></td> <td style="width: 10px;"></td> <td style="width: 10px;"></td> </tr> </table>								
_____					_____												

a  
m

a  
m

Jelentkezem a vetélkedő alábbi kategóriájában továbbversenyezésre:

- gyalogos — — — — —
- kerékpáros — — — — —
- segédmotoros motorkerékpár vez. — — — — —
- motorkerékpár-vezető — — — — —
- személyautó-magánvezető — — — — —
- személyautó hivatásos vezető — — — — —
- teherautó-vezető 3,5 to. alatt — — — — —
- teherautó-vezető 3,5 to. felett — — — — —
- autóbuszvezető — — — — —
- mezőgazdasági vontató — — — — —



iként a mesebeli szegény embernek egy tucat fia volt, úgy a valóságban egy tucat hengere van a világ két legkajakosabb motorke-rek-párjának. A képről is kitűnik, hogy a Honda CBX-ről és a Kawasaki Z 1300-ról van szó, és ezek a motorelefántok 6-6 hengeresek, ketten 148 kW (200 LE) teljesítmény-re képesek 2332 cm<sup>3</sup> össz-henger-űrtartalmukkal.

Ezenkívül még a szelep-vezérlés (dupla OHC) és a soros hengerelrendezés a közös, de a meghajtás, valamint a hűtési rendszer különböző. A Kawa vízzel vezeti el a hőt, az energiát a kardán továbbítja, és a motorja 12 szelepes, míg a Honda megmaradt a hagyományos léghűtésnél és lán-cos erőátvitelnél, de 24 szelep fészkel a könnyű-fém hengerfejben, összsú-lya 275 kg, míg a „vizes” Kawa 317 kilót nyom.

A két japán rakéta vég-sebessége a 200 km/h tá-jékán lehet, amikor is 8-9000 fordulaton pörög a főtengely, de ez, szavahi-hető próbamesterek sze-rint csak rövid ideig tart-ható, legalábbis a Hon-dánál, mert ez a CBX „idegessé” válik ilyenkor, nehezen fogad szót, és kellemetlenül rezonál. Nem sokkal jobb a helyzet a Kawánál, különösen bal kanyarban, amikor idő előtt akar „felállni”.

A 2×6 hengerek ér-téke – hozzávetőlegesen – negyedmillió forintnak megfelelő valuta.

R. GY.



# EGY TUCAT

# *hengere*

# A krokodil és a motoros

A krokodilus azon ritka gerincesek közé tartozik, amelyik nem szenved gerincfájási bántalmaktól. Már ez is megkülönbözteti az embertől, kivált-keppen a motorostól.

A motorkerékpározás, különösen, ha felkészületlenül és nem hozzáértően üzik, előbb-utóbb ízületi megbetegedéseket okozhat. Ezt támasztja alá dr. Szirtes Lászlóval, a Rudas Fürdő Kórház főorvosával folytatott beszélgetésünk.

— Doktor úr, saját tapasztalataimból indulok ki. Anyám, aki szülei figyelmeztetésére máig is mániákusan ügyel arra, hogy mindig megfelelően öltözködvé óvja magát az ízületi bántalmaktól, erősen reumás. Apám, aki füttyült ezekre az intelmekre, és végigmotorozta az életét, nem ismeri ezt a betegséget, igaz, a gerincét néha érzi. Van valami összefüggés az ízületi fájdalmak, és az ízületek megfázása között? Az orvosi tudományokban járattlan motorosokat, feltételezésünk szerint, ez érdekli elsősorban.

— Erzésem szerint, csupán az ízület megfázása nem lehet az ízületi betegségek alapja, de erre majd visszatérek. Az ízületi megbetegedések két fő csoportját különböztetjük meg. Az első a kopásos (degeneratív), a másik a gyulladásos ízületi, illetve gerincbántalom. Véleményem szerint a motorosok

— Erzésem szerint, csupán az ízület megfázása nem lehet az ízületi betegségek alapja, de erre majd visszatérek. Az ízületi megbetegedések két fő csoportját különböztetjük meg. Az első a kopásos (degeneratív), a másik a gyulladásos ízületi, illetve gerincbántalom. Véleményem szerint a motorosok

— Erzésem szerint, csupán az ízület megfázása nem lehet az ízületi betegségek alapja, de erre majd visszatérek. Az ízületi megbetegedések két fő csoportját különböztetjük meg. Az első a kopásos (degeneratív), a másik a gyulladásos ízületi, illetve gerincbántalom. Véleményem szerint a motorosok

sokat az előző megbetegedési forma jobban fenyegeti. Mert a kopásos megbetegedést kiválthatja a kor, vagyis a porc korral járó elhasználódása, de ezt rendkívüli mértékben siettetheti a végtag, és így a porc erős igénybevétele. Példaképpen említeném, hogy a légkalapácsosok könyöke a szokásosnál gyakrabban betegszik meg. Nagy többségükben az ízületi sérülések sem múlnak el nyomtalanul. A hidegnek is szerepe van a reumatológiai betegségek kiváltásában. A trópusokon lényegesen ritkább ez a betegség, mint Skandináviában.

A gyulladásos ízületi megbetegedések állnak szorosabban kapcsolatban a hideggel. Itt térek vissza a bevezető kérdésre. A többszöri megfázások után kialakulhatnak gennygócok a szervezetben, például okáért a mandulában. A gennygócok pedig sokféle betegséget, így ízületi gyulladást is okozhatnak.

— Milyen konkrét tanácsot adhat az orvos a motorosoknak?

— A motoros testtartása igen egészségtelen, és ehhez jön még a motor rezgéséből adódó károsító hatás, ami legfőképpen a csigolyák közötti porckorongot érinti. Minthogy az ízületi porcokba nem vezetnek erek: mozgásukkal (összenyomódásukkal és tárgulásukkal) pumpálják magukba az anyagcseréjükhöz szükséges nedveket. Következésképpen hosszabb motorozás közben hasznos szünetet tartani, és céltudatos mozgással felfrissíteni az elgémberedett tagokat. A gerinc csavaró mozgása a legjobb torna. A krokodil azon ritka gerincesek közé tartozik, amelyek a kutatások szerint nem szenvednek gerincbántalmaktól. Ezt jellegzetes mozgásuknak, „gyógytornájuknak” köszönhetik.

A motoron a rossz tartás, a hideg és a rezonancia (mikrotrauma) együttesen fejt ki egészségveszélyeztető hatását. Célirányos mozgással, megfelelő öltözettel a betegség kialakulása elkerülhető.

— A motorosok tehát átlagon felül ki vannak téve a reumának?

— Sosem motoroztam, de szigorúan orvosi szemmel nézve, az előbbieknél elmondottaknak megfelelően, feltétlenül. Különösen, ha nem vigyáznak az egészségükre.

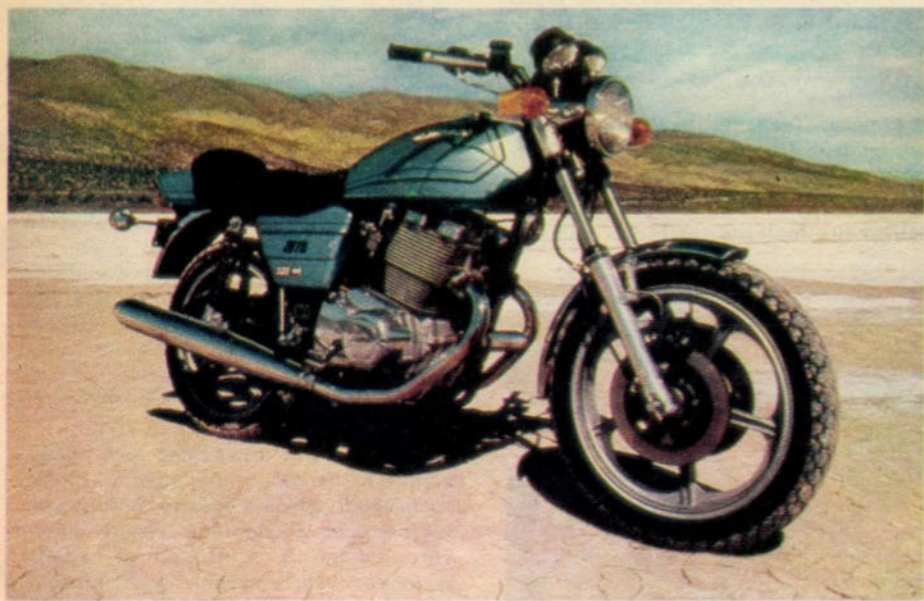
— espé —



Fotó: Székely Tamás

# Z LAVERDA

## Zeta 500



**M**ifelénk nem sokan ismerik ezt, az egykor mezőgazdasági gépeket előállító olasz cégből alakult motorkerékpárgyárt, hol 1950-ben elsőként 75 cm<sup>3</sup>-es, OHV vezérlésű kismotorokat készítettek, és viszonylag rövid idő alatt Európa elit márkái közé számított a Laverda, különösen a kéthengeres 750-esé révén. A háromhengeres, ezres modell pedig világsikert hozott a breganzei gyárnak.

Ezekből alakították ki a kisebb, 500-as kéthengerest, a Zetát, amelyet eredetileg hosszú távú gyorsasági versenyekre terveztek. (A 61 mm lökethossz meghagyásával, de a 72 mm-es furat 60 mm-re csökkentésével elkészítették a Zeta kisöccsét, a 350-es Laverdát.)

Az öntöttvas hüvelyű könnyűfém ikerhenger középvonalában futó lánc hajtja a hengerenkénti 4–4 szelepet. A tengerentúli modellnél 8,6:1 a sűrítési arány, és 8500 fordulaton 26,5 kW (36 LE) teljesítményt ad, míg a kontinens számára gyártott Zeta 31,6 kW (43 LE) a maximális nyomaték 6900 fordulaton, és 9,2:1 sűrítéssel.

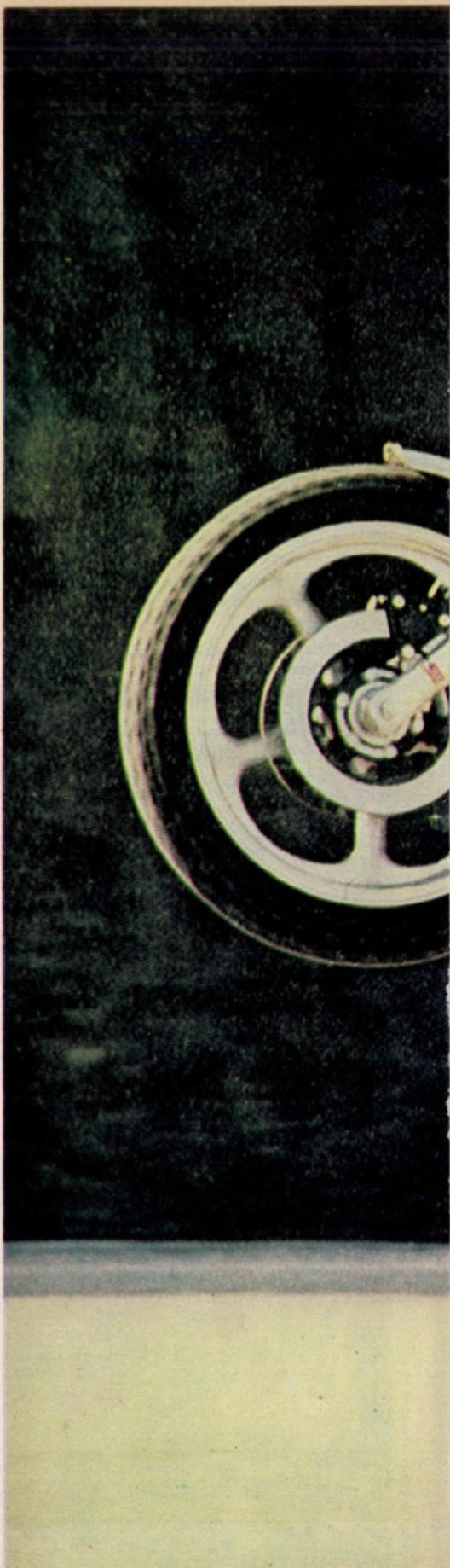
Sebességváltója hatfokozatú, amelynél a 4. a közvetlen, az 5. áttétele 0,87, és a 6. már 0,81:1 arányú, amely kedvező körülményeket feltételezve 175 km/h végsebesség elérését teszi lehetővé (gyári adat), míg az USA-modellnél (amerikai mérés szerint) ez 152 km/h.

A két darab, gyorszivattyús Dell'Orto (32) torkán 6,5 liter benzin csúszik le 100 km-enként a mindössze 14,5 literes tartályból. A váltóáramú generátor 6 V 150 W teljesítményű, gyújtása megszakító nélküli Bosch tranzisztoros.

A 175 kilós járművet a balfelöli, rugós oldaltámasz tartja, persze rendelkezik a hagyományos középállvánnyal is. Az ötküllös könnyűfém kerekein 100/90–18 hüvelykes gumik feszülnek.

Az olajcsillapítású Marzocchi teleszkópvilla rugózási útja 140 mm, a szabályozható hátsó rugók 90 mm-es keréklengést tesznek lehetővé, nyeregmagassága 80 mm. Mindhárom tárcsafék átmérője 260 mm. Az álló helyzetből induló Zeta 5,6 mp alatt éri el a 100 km-es iramot.

(Az ára, átszámolva, mintegy 70 000 forint.)







# Az első hazai TURBÓ - LADA

## avagy a kiskunlacházi csoda

Ime, már hazánkban is követik az autósport új, eddig csak nyugaton hódító divatját: elkészült az első, a Kiss-féle Turbó-Lada. Két magyar fiatalember tudásának és kezűgyességének eredménye. A Kiss testvérek jóvoltából most az Olvasó elé tárhatjuk, amit Ráckevén láttunk.

Amint kigördült a garázs-ból, arany és ezüstlila fényezésén megcsillantak a februári tavasz napsugarai. Amikor beindult a motorja: egy oroszán ébredezett benne. Dörgő hangjába jellegzetes füttyülés vegyült; a turbó hangja árulkodott. Megremegett a levegő, s a széles kerekek a sáros földet kiharapva meglódították az autót. Gyorsulása megközelíti egy Schnitzer-BMW-ét... A gazdája kiszállt és felnyitotta a motorházat. A látvány lenyűgöző. Kis hatásszünet után Kiss Zoltán mesélni kezdett:

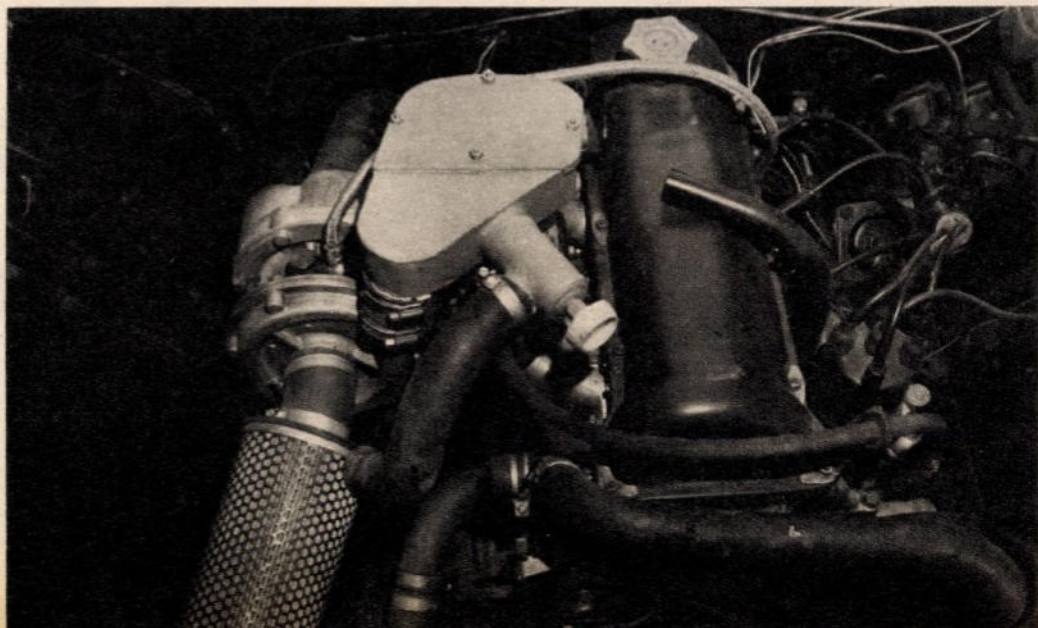
— Öcsémrel a kiskunlacházi „Kiskun” Tsz-ben dolgozunk, Attila technikus, én pedig fejlesztési csoportvezető vagyok. Kapcsolatunk a turbóval már a 60-as években kezdődött, amikor a Csepel Autógyár kísérleti műhelyében dolgoztam. Ott többet tanulhattam az ember, mint az egyetemen. Nézze, még megvan a naplóm, tele számításokkal, képletekkel. Kezdetben hétféle turbófeltöltővel kísérleteztem és ismerkedtem ott meg. Akkor tért rá a gyár a turbófeltöltésű motorokra. Amíg az új Csepel dízelmotor tervein dolgoztak, mi a régi típus motorjait szereltük fel turbókkal. Rengeteg számítást végeztünk, ott szoktam rá, hogy az autó utolsó csavarját is pontosan kiszámítsam. 1974-ben felszámolták ezt a részleget, de ismereteimet magammal hoztam s itt, a „Kiskun” Tsz-ben mindjárt hasznosítottam is: egy 50 lóerős traktort turbóval szerelve, 100 lóerősre javítottunk. Az újítást elfogadták, 75 óta használják is. Egyébként több mint 30 elfogadott újításunk van.

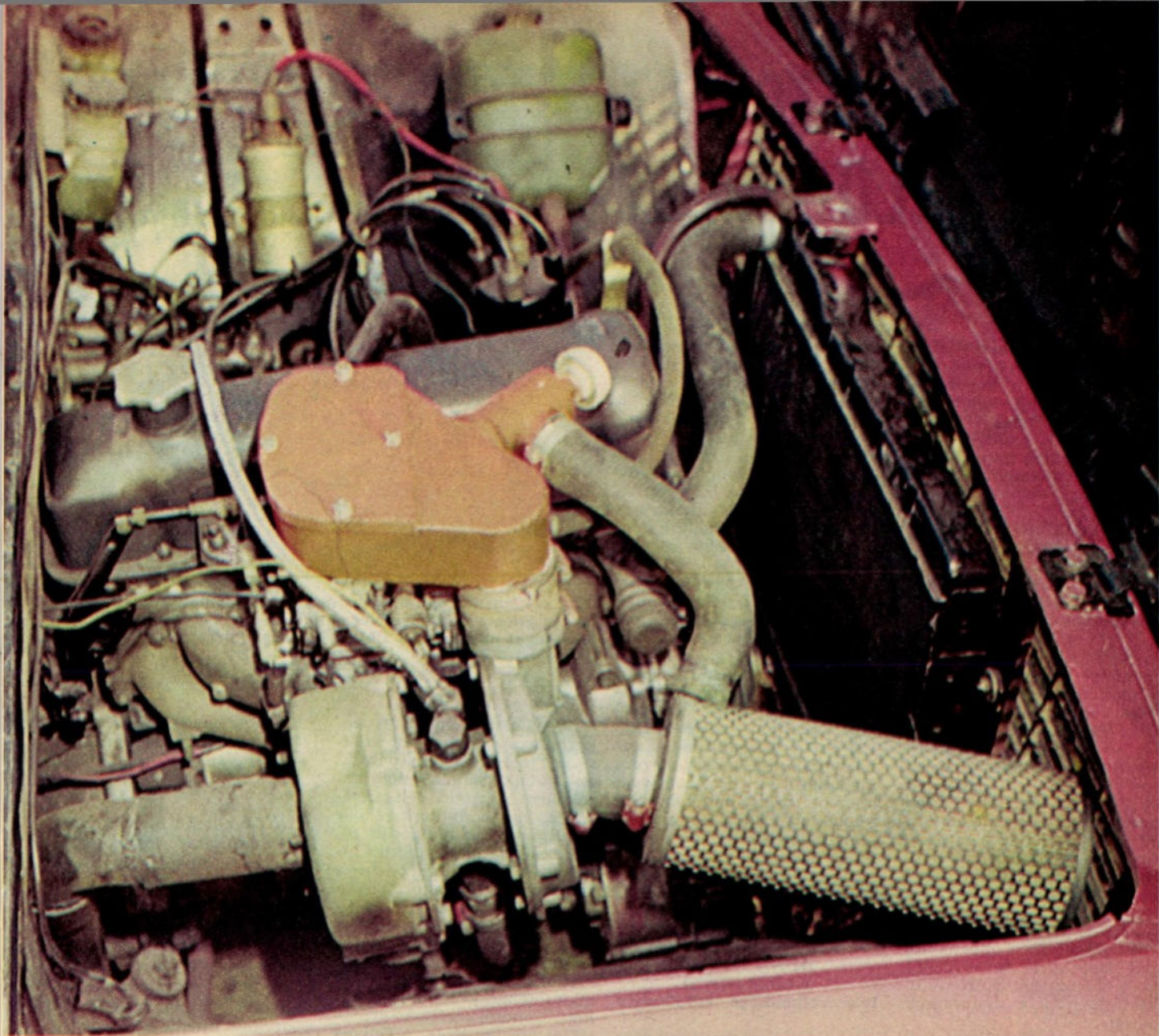
Négy évvel ezelőtt kezdtünk versenyezni Attilával, és 79-ig a 4. vagy az 5. hely a miénk volt a kategóriában. Alapos, pontos számítások után 76-ban összeszereltük az első — még utcai — turbófeltöltésű Lada motort. Két évig ment — alkalmanként — a legkisebb hiba nélkül. Szívó- és nyomókarburátoros megoldással kísérleteztünk, végül a nyomókarburátoros rákötés maradt, ez vált be.

Ezt a versenyautót azért építettük, hogy — ha sikerül hegyi licenctel kiváltani — hegyi versenyeken induljunk vele. Ez a motor már erősebb az utcaínál, de még nem az igazi versenyváltozat, bár azt is csak össze kellene rakni, itt van alkatrészenként a szekrényben. Ez tehát egy 1500-as Lada motor, csupán a nagyszzelepes hengerfej eltérő, különben szériamotor, így alapról 90 lóerős. Egy 13 kg-os angol CAV turbóra esett a választás, ezt „szereti” a Lada motorja. A cég 160 lóerőig ajánlja, a maximális fordulata 110 000, és az elérhető túlnyomás (még nem pascalban írva) 1,2—1,4 atmoszféra. Az 1500-as motor sűrítését 7,2:1-re kellett csökken-

tetni, s így 0,8—0,9 at. rátöltést bír el a motor károsodás nélkül. A széria vezértengellyel és karburátorral — ez utóbbi a túlnyomás miatt belül átalakított — 140—150 lóerőt érünk el. A motor már 3000-es fordulattól a maximális, 20—24 mkp nyomattal dolgozik, és ez a turbó egyik nagy előnye. 6,5 másodperc alatt százon van a 780 kilós pályautó... A szárazkarteres versenymotor — amit csak akkor rakunk össze, ha versenyezhetünk is vele — a számításaim alapján így jellemezhető: két Weber nyomókarburátor. 312°-os vezértengely és nagyszzelepes, 1600 cm<sup>3</sup>-es motor. A mostani motoron 80 ezret pörgő turbina ott 100 ezres fordulaton dolgozna, akkor lép fel olyan légszállítás, ami a versenymotor 0,9 atmoszférás túltöltéséhez kell, amit a nyomásszabályzó szeleppel lehet korrigálni. Szerény számítás szerint is 200 lóerővel gazdálkodhat majd az a motor, és ha felfelé kerekítjük, akkor is legfeljebb 5 mp alatt elérheti a 100-as tempót... Persze, ahhoz majd komolyabb futóművet is csinálunk. Egyelőre a jelenlegi „gyenge” motor is jó lenne

versenyzésre, vagyis tapasztalatszerzésre. Mert a turbóval nagyon óvatosan kell bánni, könnyen elrontható. A turbina magas fordulatu tengelye csúszócsapágyakon forog, és a nagy hégzag miatt nem ér a csapágyhoz. Üzem közben az olajnyomás megemeli, „központosítja”: csak így biztosítható a viszonylag kopásmentes üzem. Ezért a legkényesebb művelet a beindítás és a leállítás. Indítás-kor, amíg a turbó tengelyéhez olaj jut — ez néhány másodperc —, nem szabad növelni a fordulatot. Ugyanígy a leállításnál, a motor és a turbó a lehető legalacsonyabb fordulaton járjon, mert a turbinatengely olaj nélkül „lóg” és koptatja a csapágyat. Emiatt roppant kényes az olajszűrésre. 15 mikron alatti finomsággal kell szűrni, s szerencsére a Lada szűrője ezen a határon van, a méréseim szerint 2—4 atmoszféra olajnyomást igényel a turbó, ez percenként 1,5—3 literes átfolyást jelent. A Lada dicséretére írható még, hogy a széria kipufogócsonk tökéletesen megfelel a jó hőelvezetése miatt; egy kettős ívű összekötővel erre van csatlakoz-





Kiss Zoltán és fivére, Attila



atva a feltöltő. Vezetéskor nem célszerű túlzottan növelni a fordulatot, mert már alacsony tartományban is — bár 1—2 másodperces késéssel — teljes nyomatékkal gyorsít. Ezért a versenyeken a hosszú váltó és difi is használható. A keréktárcsák is saját tervezésűek: az agy titán-, a felek magnézium-ötvözetből készültek, oly módon, hogy a szélességük — és persze a nyomtáv is — 5"—11"—ig változtatható.

Nagyjából bemutattuk a Turbo-Ladát. Szólhatnék még az olajhűtésű dugattyúkról vagy a speciális szelepekről és arról, hogy a kipufogó elé állni nem tanácsos a tekintélyes „torkolattüze” miatt, de arról is, hogy az autón nincs olyan csavar, szegecs, melynek sú-

lya, szakítószilárdsága ne lenne kiszámítva, feljegyezve. Igaz, ez szokásommá vált, meg kedvem is telik benne. A pályautó elkészültében sok szerepe volt Lengyel János lakatos, Kalmár József és Riedl István fényező barátainknak. Mi vagyunk a „boros-team”. Hogy miért éppen boros? Nos, éjszakánként, mikor a fáradtság alattomosan támad, mi boros teával serkentjük magunkat munkára.

\*

Este volt már, amikor Kisséktől elbúcsúztunk. Személyükben két remek konstruktort ismertünk meg. Őszintén kívánjuk, hogy mielőbb rajthoz állhassanak Turbo-Ladájukkal a hegyi versenyeken.

**FEKETE KÁLMÁN**

# VÁLASZOL AZ AUTÓFELÜGYELET

Néhány levelet küldtünk át a KPM Autófelügyelethez. Mivel az azokra kapott válaszok általános érdeklődésre tarthatnak számot: nyilvánosságra hozzuk.

A levelekben feltett kérdéseket az alcímek foglalják össze.

## SEGÉDMOTOROS KERÉKPÁR ÖSSZEÉPÍTÉSE

alkatrészekből, illetve motorkerékpár átalakítása segédmotoros kerékpárrá

„A motorkerékpár segédmotoros kerékpárrá történő átalakítása nem engedélyköteles. Átalakíthatja járművét úgy, hogy a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM—BM sz. együttes rendelet függelékének II/r. pontját kielégítse: a hajtómotor hengerűrtartalma az 50 cm<sup>3</sup>-t ne haladja meg, sík úton önjerejéből 40 km/h sebességnél gyorsabban haladni ne legyen képes, és a vezetőn kívüli személy szállítására ne legyen alkalmas.

A rendeletben meghatározott feltételek teljesíthetők, ha a következő változtatásokat végzi el a motorkerékpáron:

a) »a vezetőn kívül személy szállítására nem alkalmas« megfogalmazás teljesítésére: a hátsó lábtartókat, az ülésen található kapaszkodó borszíját leszereli

b) a »sík úton önjerejéből 40

km/h sebességnél gyorsabban haladni nem képes« rendeleti megfogalmazás teljesítésére több út szolgálhat: a motorkihajtás lánckerekének fogszámsökkentésével, vagy a kerék oldalán a meghajtott lánckerek fogszámának növelésével, illetve a porlasztó fojtásával, kisebb fűvoka beszerelésével csökkenthető a maximális sebesség az előírt határig.

A motorkerékpárból segédmotoros kerékpárra történő átalakítást követően a közúti járművek megvizsgálásáról szóló 8/1977. (XII. 20.) KPM sz. rendelet 19. § (3) bekezdése alapján forgalomba helyezés előtti vizsgára kell bocsátani, melynek díja 120 Ft. A vizsgálat célja annak eldöntése, hogy a jármű megfelel-e a jogszabályban meghatározott műszaki feltételeknek. Ha a bemutatott segédmotoros kerékpár megfelelő műszaki állapotú, úgy hatósági jelzéssel lesz ellátva, mely a »CM 50« jelzés beütését jelenti a jármű vázába vagy adattáblájába.

## DUNA TÍPUSÚ OLDALKOCSI felszerelhetősége CZ—Jawára

„Az Autófelügyeletnek nem feladata a műszaki lehetőségeket előre vizsgálni, illetőleg véleményezni.

A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 8/1977. (XII. 20.) KPM sz.



Egy szépen megépített segédmotoros kerékpár. Amennyiben a végsebessége is megfelel az előírásnak (40 km/h), minden bizonnyal megkapja a CM 50 hatósági jelzést

rendelet 11. §-ának (2) bekezdése szerint: »nem szükséges (előzetes) engedély... az oldalkocsinak motorkerékpárra történő felszereléséhez, ha a motorkerékpár típusbizonyítvány szerint oldalkocsi csatlakoztatására alkalmas«. A 350-es CZ—Jawa oldalkocsi csatlakoztatására alkalmas a jogszabály és típusbizonyítvány szerint.

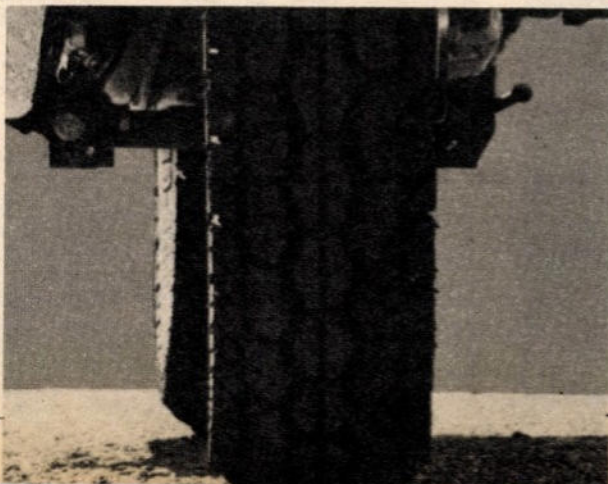
A konkrét felszerelésnél a motorkerékpár vázához való csatlakoztatási lehetőségek tekintetében különbség van a két motorkerékpár-gyártmány között. Ezért a felszerelés előtt a bilincsek átalakítása, a motorkerékpár-oldalkocsi beállítása szükséges, amit célszerű javító vállalattal, vagy kisiparossal elvégeztetni.

## TÁJÉKOZTATÁS A BALKÁN 50 típusú motorkerékpár vezetésével kapcsolatban

„A Balkán 50 Moki motorkerékpár kategóriához tartozik, így a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 8/1977. (XII. 20.) KPM sz. rendeletnek 9. §-a által meghatározott időpontokban szükséges a járművet műszaki vizsgára bocsátani. A segédmotorkerékpár-vezetői jogosítvány nem elegendő a jármű vezetéséhez.

A Balkán 50 Moki segédmotoros kerékpárrá való átalakításához az első válaszlevél ad feleletet.

# Biztonság!



Sok összetevője van a biztonságos motorozásnak, különösen az egy nyomban haladó motorkerékpáron. Elsősorban a kerekek egy vonalban futása a döntő. Ha úgy követi egymást a két kerék, mint itt a képen, akkor vizes, csúszós úton nem bizonyos, hogy »talpon« marad a motoros.

A kerekek nyombanfutását legegyszerűbben úgy ellenőrizhetjük, hogy egy vödörnyi vizet kiöntünk az útra, és ezen a nedves szakaszon — a kormányt egyenesen tartva — áttoljuk a motorkerékpárt. Ha a gumiköpenyek csak egy csíkot hagynak maguk után a száraz talajon, akkor hibátlan a motorkerékpár váza. (Ettől függetlenül, sáros úton bányunk óvatosan a gázmarkolattal, fékkel és a kormányval.)

# Ruhára várva

Jobbára egy, csak egy kereskedő van széles e hazában, mégpedig az is a Corvin, amely, úgy-ahogy magáénak érzi a feladatot, hogy a motorosoknak ruhát adjon. A motorosruha-helyzet tehát száz százalékkal javult, mert-hogy eddig — igazán — senki sem foglalkozott a kérdéssel. A nulláról indulva pedig minden növekedés százszázalékos.

Csak-hogy motorosruha a „forradalmi” változás ellenére sincsen, a gyártó és kereskedő ismert tili-tolija tovább folytatódik.

Míg kereskedőből csupán egy van, gyártóból három is akad. A Pécsi Kesztyűgyár exkluzív ruháival most nem foglalkozunk, mert termékeik speciális — luxus — igényeket elégítenek ki, és ésszerűtlen lenne ezt a terméket méltatni akkor, amikor az átlagmotoros — kis rossz-májúsággal fogalmazva — nylonzacskóba csomagolja magát.

Az igazi átlagmotoros ruházati ellátását a Kiskőrösi Vegyes- és Építőipari Szövetkezet, valamint a Hungária Műanyagfeldolgozó Ipari Szövetkezet vállalta magára. Míg régebben ez utóbbi — röviden: a Hupol — volt az egyeduralgó, most kapacitás híján a motorosok csak a kiskőrösiekben bízhatnak. A Hupol elnöke, Kóti

Miklós egy telefonbeszélgetés során a következőket mondta: — Szívesen foglalkoznánk a motorosruhával, de kapacitáshiány miatt egyre kevésbé van alkalmunk erre. A Közterület-fenntartó Vállalatnak tízezres nagyságrendben gyártjuk a narancssárga „életmentő” ruhákat, és ez a munka leköti teljesítőképességünket. Készítettünk motorosruhákat is, de a Graboplast Grabiol dress alapanyaga a hegesztések során átégett. Varrással a vízhatlanság követelménye miatt motorosruhát nem lehet összeállítani. Jelenleg csak — távirat-kézbesítők számára — a Posta kisebb megrendelését elégítjük ki, jöllehet a hozzánk betévedő motorosoknak is készítünk ruhát.

A Hupol tehát elsősorban az egyéb irányú lekööttsége miatt lassan kiszáll a motorosruha-gyártásból. Az újabb vállalkozó, a Kiskőrösi Vegyes- és Építőipari Szövetkezet a felfutás stádiumában van, ha időközben nem veszik el kedvét a gyártástól.

Az AM telefonjának túlsó végén Lálity József, a kiskőrösi szövetkezet textil- és műanyag-feldolgozó üzemének vezetője:

— Mi valóban szívesen gyártjuk a motorosruhát, függetlenül attól, hogy az indulás nem volt valami káprázatos. Az egyetlen bátor kereskedő, a

Corvin 200 darabot rendelt, amit egy NDK-s minta alapján, zöld, vízhatlan vászonból legyártottunk. A ruha nem nyerte el a vásárlók tetszését. Ekkor motoros vesevédő gyártásával próbálkoztunk. A vesevédő kelendőbb lett, mint a ruha, nyilván azért, mert a vadászok is vásárolták.

A ruhagyártás egy „jó lennével” maradt abba, mert a Corvin változatlanul hajlandóságot mutat. Nos, mi ismét felvettük az elejtett fonalat. Idén kibővítjük a választékot, és a SZOT Munkavédelmi Tudományos Kutatóintézetének segítségével kétféle anyagból ismét gyártani fogjuk a motorosruhát. Az orkán anyagból kialakítandó változat alapja egy hongkongi minta, a másik típus alapanyaga a győri Graboplast terméke. A jobb minőségű, fagyálló és természetesen vízhatlan műanyag fekete és mogyróbarna színű. A ruha ára mindenképpen kétezer forint alatt lesz.

A Corvin Áruház tehát, a tavalyról nyakán maradt ruhák ellenére is várja a kiskőrösiek ruháit, amelyek záros határidővel, reméljük, meg is érkeznek majd az áruházba. Amennyiben erre sor kerül, a ruhaügvet ismét napirendre tűzzük.

De ha nem, akkor is.

S.P.

A kiskőrösiek zöld vászonruhája nagyságtól függően 1300—1800 forintba kerül — a vásárlók nem kapkodnak utána



A Pécsi Kesztyűgyár valódi bőrruhája lényegesen vonzóbb, de az ára (5080—7080 Ft) miatt külön kategóriát képvisel



A jövő ruhája, a kiskőrösiek legújabb típusa a bemutatottak közül kétségtelenül a legszebb, és ha az ára is kétezer forint alatt marad, nyilván kelendőbb lesz, mint az eddigiek. A vesevédő 192 forintért vásárolható meg a Corvin Áruházban

# Mi lett vele?

## Hambach László

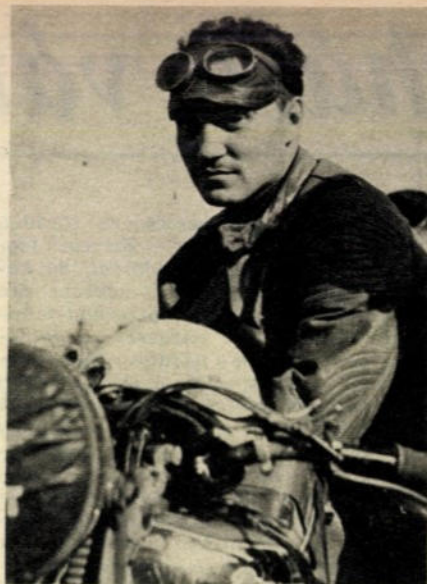


A Fradi és a Puch volt a mindene. Az előbbinek az a magyarázata, hogy az egykori Eötvös-reáliskolában padtársa volt a nagy híró *Sárosi Gyurka*, aki „beajánlotta” a zöld-fehérek motorszakosztályába, ahol bőven nyílt alkalma a benzinnel beoltott ifjúnak a versenyzésre. Akkor még nem tagozódott különféle ágakra a motorsport, így tehát *Hambach* és a 250-es Puchja éppen úgy feltűnt a hegyi versenyek rajtjánál, mint mondjuk a 24 órás (amelyet különben kétszer is nyert),

vagy a salakpályán (ahol egy alkalommal a lábát törte).

Ezzel a motorral lett 1937-ben a nagyobb kategória másodikja, de bajnokot nem avattak, csak a következő évben. Akkor ő gyűjtötte össze a bajnoki címhez szükséges pontokat.

A katonaságnál elvégezte a gépkocsizó iskolát, ami később, hadifogságban nagyon jól jött, ahol is egy szovjet gépkocsijavító műhelyben tevékenykedett. Nem sokkal hazaérkezése után bevonult a hadseregbe, ahol



megbízást kapott a gépjármű-szak-kiképzés megszervezésére, majd később a Központi Gk. Tisztiskola Műszaki és Közlekedési Tanszék vezetője lett az addigra alezredesi rangot elérő H. L.

Közben összeszedték az országban szerte hányódó veterán autókat, üzembe helyezték azokat, és végül a Közlekedési Múzeum kincsei lettek. Továbbá részese volt a felszabadulás utáni első hazai Kresz szerkesztésének.

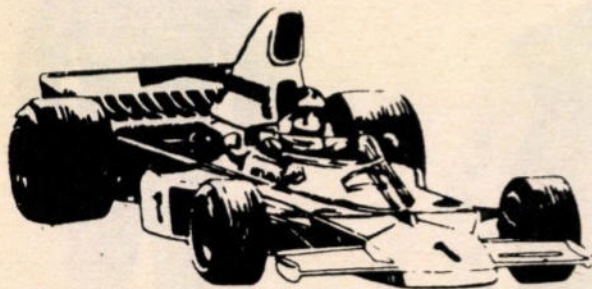
— *Hiki János barátommal elkészítettük az oktatást segítő „Gépjárműszerkezet” táblasorozatot és szakkönyvet, amelyeket később német, angol, francia és kínai nyelven is kiadtak.*

Ami régebben a motorsport volt H. L.-nek, az most — éppen olyan szenvedéllyel — az oktatás lett. Minden idejét és erejét erre áldozta, illetve teszi most is, nyugdíjas alezredesként. A Belkereskedelmi Szállítási Vállalat 2. üzeménél, a „Boyok”-nál oktatótiszt. Tevékenységének látható eredménye, hogy „tanítványai” sorra nyerik a különféle közlekedési vetélkedőket. Így például az AM tavalyi olimpiai vetélkedőjének kisteherautós kategóriáját — 13 621 indulója közül — egy Boysofőr nyerte, ezenkívül a 2. és a 7. is az ő „fia” lett.

— *Ahogy régen engem oltottak be benzinnel, ezt teszem most én is, és — gondolom — így lesz ez mindaddig, amíg mozgásképes leszek.*

— r —

## Vive la France!



„A sorozatos balszerencsét most a sorozatos szerencse váltja fel!” — mondta az egyik Renault-szerelő. És mennyire igaza van, ha a francia versenyautók eredményeit nézzük. A Renault-k tavaly sorra szereztek az első rajtkockákat, de a célt nem érték el. Idén kegyeibe fogadta a Fortuna a franciákat, nemcsak azzal, hogy Interlagosban a kis *Arnoux* Renault-ja „talpon” maradt, hanem hogy éppen a célba érkezés után fogyott el a benzinje. Ezen a versenyen VB-pontot szerzett a francia *Prost*. A Brazil GP-n a vezető *Jabouille* kiesése után *Arnoux* lett a futamgyőztes.

A Renault további sikereinek biztosítéka egy másik francia gyár, a Michelin, amelynek versenyzosztály-vezetője, *monsieur Blanchet* szerint a Ferrarikat könnyebben tudják slickgumikkal kielégíteni, mint a sárga Renault-akat (ugyanis ezt a két istállót látja el gumikkal a Michelin). A turbómotorok sokkal jobban veszik igénybe a köpenyeket, mint a hagyományos motorral meghajtott kerekek. (Való igaz, hogy Dél-Amerikában éppen a Ferrarik szenvedtek a gumik miatt.)

Vive la France, akkor is, ha nemzetek szerint számoljuk össze a Forma-1 versenyzőket, íme: a kék-fehér-piros lobogót képviseli *Jean-Pierre Jabouille*, *Didier Pironi*, *René Arnoux*, *Jacques Laffite*, *Alain Prost*, *Jean-Pierre Jarier* és *Patrick Depailler*. Ha jól számoltuk, akkor heten vannak, és valamennyien a híres francia autóversenyző-iskolából, a nevezetes Wingfieldből kerültek ki. Hát a többi szerződésben levő Forma-1 pilóta milyen nemzetiségű? Olasz 5, brazil 2, argentin 2, brit 2, amerikai 2, svájci 2, továbbá 1—1 versenyző képviseli Kanadát, Dél-Afrikát, Ausztráliát, Finnországot, az NSZK-t, Hollandiát, Svédországot, Írországot.

Befejezésül még egy nyilatkozat. „Elhatároztuk — mondta a Renault versenyzosztály igazgatója, *Gerard Larrousse* —, hogy ez évben megnyerjük a Forma-1 világbajnokságot!”

Majd meglátjuk.

G. ROSSI

# Látogatás a támasz- pontokon



A hazai motorsport két nagy támaszpontját, a Budapesti Honvéd Sport Egyesületet és a Zalka Máté Motorosklubot kerestük fel az előtavaszi készülődés kellős közepén, hogy egyenletet vonjunk a két csapat között. Kérdéseinkre Csizmadia Imre, a BHSE főelőadója és a MAMSZ gyorsasági bizottságának vezetője, valamint Molnár Vilmos, a ZMMK elnöke, a MAMSZ motocross és gyorsasági ágának országos intézője válaszol.

— Vegyük előre a motorsportok királyóját. Milyen felkészültséggel várják az idényt?

BHSE: A legnagyobb érdeklődésre számot tartó újdonság, hogy bekerült az országba a 125-ös kategória rettegett favoritja, a Morbidelli, Drapál részére. A száraz statisztika előtt még annyit, hogy a gokartosok támogatásával Hegedüs egy paprikás 125-ös Rotaxot tuningol. Nyolc gyorsasági versenyzőnk készül az idényre, hat közülük már stabil, további kettőt a folyó edzések alapján emelünk ki. Hat válogatottunk: *Drapál János, Hársfai Lajos, Hegedüs István, Juhász Károly, Széll Tamás, Vlaszaty János*. A hegyi ág és az 50 kcm-es mini GP eseményein 8—10 versenyzővel fogunk szerepelni.

ZMMK: Mi a motorparkunkat illetően a gyorsasági sportágban nem szolgálhatunk ilyen szenzációval. Egyetlen új motorunk a Fővárosi Csatornázási Művek csődbe jutott motoros szakosztályától átvett használt Yamaha. Nálunk a versenyzőállomány gazdagodott, mert jövőre ezzel a motorral *Szabó János*, a hegyi szériabajnok próbálkozik. Mivel az elmúlt évek során hat futamot zsinórban nyert meg, nagy érdeklődéssel várjuk szereplését. Színeinkben *Juhos Árpád, Horváth Ákos, Rendek Róbert, Szabó János és Varga Tibor* száll nyeregbe.

— A cross ágba egyik nagy sem verheti a mellét, mert Kiskunlacháza és Kaposvár alaposan lepipálta őket.

BHSE. Nálunk a cross kis válságon megy át. *Komáromi István* a Kaposvári Volánhoz szegődött. *Nátó János*

tavalyi gyomorpanaszai, reméljük, a végrehajtott epeműtéttel megszűnnek. *Mohácsi Jenő* abbahagyta az aktív versenyzést. Nyolc versenyzővel várjuk a bajnokságot.

ZMMK: Két év alatt megszűnik az országban az 500-as cross kategória, és eközben a 125-ös, mint új géposztály nő fel. A döntés lényege, hogy 1982-re felkészüljünk az új típusú cross BBK-ra. Eszerint ugyanis a 18 év alatti, 125-ös motorral ellátott versenyzők és a 25 éves felső korhatárú, 250-es gépeken motorozó csapattagok eredményét együtt értékelik. Így az ideai cross-ellátmányunkat két 125-ös cross CZ gazdagítja. Egyébként nyolc versenyzőt indítunk jövőre.

— A cross BBK átalakulásával a berkeken belül nincs egyetértés. Sokak szerint sportvezetőink a BBK megbeszélésén, amikor a 125-ös kategória felállítása a szavazásig jutott, nagy hibát követtek el. Nem lett volna szabad hozzájárulnunk egy olyan géposztály felállításához, amelyek az utóbbi években nem léteztek nálunk. Önök szerint helyes volt a döntés?

ZMMK: Egyetérttek a döntéssel, ha mindenki megszavazta, nekünk is meg kellett. Miattunk úgysem változtattak volna.

BHSE: Egyetlen nemzetközi versenyekre bevethető 18 év alatti crosszót sem ismerek. A gépeket beszerezzük, ezzel nem lesz baj. A többit az olvasóra bízom.

— Mi van a túrával?

ZMMK: Tekintettel arra, hogy a ZMMK költségvetési szerv, és a kerületi sportvezetők írásban kérték, hogy a bevételek sportokat helyezzük előtérbe: bonyolult helyzetbe kerültünk. Ettől függetlenül vásárolunk egy Jawa terepmotort, és kiírjuk a Zalka Kupát. Tíz versenyzőnk várja az idényt.

BHSE: A frissiben vásárolandó két 125-ös crossmotort a túrában vetjük be. Egy öreg cross KTM-et is átigazolunk a túrába, és két 50 kcm-es nyolcsebességes Simsont készít versenyműhelyünk. Öt első osztályú versenyzőnk van.

— Ki és hány bajnoki címet szerzett az elmúlt évben?

BHSE: Ötöt. *Wollenszky Zsolt, Asztalos István és Benyó Miklós* a túrában, *Juhász Károly* a gyorsaságiban és ugyancsak Benyó a motocross II. osztályban.

ZMMK: Hármat. Kettőt a túrában *Moldvai Tibor és Soltész Tamás* révén, egyet hegyiben *Szabó Jánossal*. A témától függetlenül legalább említsük meg motorcsónakosainkat is. A budapesti szakosztályok közül, sikló kategóriában a mienk a legnagyobb, sok nagy eredményt hozott már nekünk. noha tavaly nem sikerült bajnokságot nyerni.

— Egy külön kérdés a BHSE-hez. Az elmúlt év legsikeresebb gyorsasági versenyzője *Juhász Károly* volt. Számíthat-e valami komolyabb fegyverzetre az elmúlt, sikeres év ürügyén?

BHSE: *Juhász*, gondolkodásban, műszaki hozzáállásban kiemelkedett. A 250-es gépével mind a tíz versenyt befejezte, és ebből hétszer volt dobogós. Különösebb változás nem lesz körülvétele. A szakosztály egyhangú véleménye alapján *Drapál* kiemelkedően a legjobb versenyzőnk.

\*

És végül egy érdekes gondolat a ZMMK elnökétől, amelyik magyarázat lehet az eredményekre.

Nehéz olyan fanatizálható fiatal találni, aki az eredmény elérése érdekében képes sok mindent a sportnak alárendelni. Ha pedig mégis akad ilyen, a klub csak igen keveset tud adni, tenni, annak érdekében, hogy a lelkesedés megmaradjon. Az anyagiaság kérdése ma már nemcsak a labdarúgásban téma. A ZMMK-ba csak dolgozó sportoló jár. Ha az itt vállalt feladatot tisztességesen akarja teljesíteni, előbb-utóbb a munkahelyén kerül kényelmetlen helyzetbe.

SURÁNYI PÉTER

FÉK, TÜKÖR, GUMIK RENDBEN!

**Indulás!?**



**Nem, MÉG HIÁNYZIK VALAMI!**

**Mogyorós  
TEJCSOKOLÁDÉ**



**OPEL—VOLVO**  
szakosított javítása,  
generáljavítások,  
revíziók,  
vizsgára előkészítés,  
karosszériamunkák.  
**HEGYALJAI**  
Bp. XIII., Dunyov u. 4.  
Telefon: 209-632.

**Autórugók, laprugók**  
javítását szereléssel,  
spirálrugók ívelését,  
pótlását  
garázskapu-  
és lémpuskarugó  
készítést azonnalra  
vállalom!  
Megvárható!  
Bp. X., Keresztúri út 98.  
**PATIK**

**MINDEN TÍPUSÚ**  
**SZEMÉLYGÉPKOCSI**  
**SZERVIZELÉSET ES**  
**ALVÁZVEDELME**  
**GARANCIÁVAL**  
**VÁLLALOM**  
**GEMES,**  
XIV., Szatmár u. 58.  
Tel.: 634-511.

**LENGÉS-**  
**CSILLAPÍTÓK!**  
Skoda, Zsigui,  
Fiat 850-es, Wartburg,  
Zastava, Trabant,  
Moszkvics stb.  
javítása jótállással:  
**HORVÁTH LÓRÁNT,**  
1096 Bp. IX.  
Telepy u. 2/c.  
(Háman Kató út sarok)  
Tel.: 144-513.

**LADA gépkocsik**  
szakszerű javítása.  
Elektronikus  
fogyasztásmérés  
Porlasztó  
speciális átállítás  
takarékos üzemre  
Beszabályozás  
CO mérés  
Motordiagnostics  
**MLADONICZKY IMRE**  
autószerelő mester  
1125 XII., Tusnádi u. 5/B.

**HŰTŐSZERVIZ**  
Hűtőjének javítását,  
tisztítását  
egy napon belül vállalom.  
Utánvétellel is postázva.  
Felújított hűtők kaphatók.  
**WIENER**  
1056 Desseffy u. 7.  
Tel.: 121-868.

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

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

**COOPTOURIST  
1980**

**Autós túrák a Szovjetunióba!**

**KASSA—UNGVÁR**  
V. 18—20-ig és V. 19—21-ig  
Útvonal: Tornyosnémeti—  
Kassa—Ungvár—Záhony  
Elhelyezés: 2-3 ágyas,  
zuhanyozós szobákban  
Részvételi díj: kb. 1350,— Ft  
(fél- és teljes panzióval)

**UNGVÁR—LVOV**  
V. 7—11-ig és VI. 4—8-ig  
és IX. 3—7-ig  
Útvonal: Záhony—Ungvár—  
Lvov—Ungvár—Záhony  
Elhelyezés: 2-3 ágyas,  
zuhanyozós szobákban  
Részvételi díj: kb. 2520,— Ft  
(teljes panzióval)

**KISINYOV—ODESSZA**  
V. 7—14-ig, VII. 2—9-ig,  
VIII. 13—20-ig és IX. 17—24-ig  
Útvonal: Záhony—Csernovci—  
Kisinyov—Odessza—Kisinyov—  
Csernovci—Záhony  
Részvételi díj: kb. 3980,— Ft  
(teljes panzióval)

**Jelentkezés a Cooptourist Irodáiban  
és a megbízott Takarékszövetkezetekben.**





## Hármas Porsche-siker

A Márka VB első futamát Daytona Beach-ben a Stommelen/Joest/Merl trió nyerte, egy nem gyári Porsche 935 Turbóval. A 6,14 km hosszú kört 715-ször teljesítették a 24 óra alatt, és pedig 182,9 km/h átlaggal (új pályarekord). Az amerikai Henn/Holbert/Paul csapat lett a 2., és a 3. helyet is az USA-hármas szerezte meg, mindannyian Porsche-Turbót hajtottak.

## Új Forma-1?

Izgalmas hírek terjednek az autósport világában. Az egyik az, hogy a francia Talbot cég turbómotoros F-1 kocsit készül indítani. (Ennek alapmotorja az 1,4 literes turbó-BMW lenne.) A másik hír — és ez összefügg az előbbivel — arról tudósít, hogy Jochen Neerpasch, aki maga is autóversenyző volt egykor, és leszerződött addigi munkaadójához, a Fordhoz, sportosztályvezetőnek, majd a BMW Motorsport GmbH cég üzletvezetője lett, ismét állást váltott. A francia Talbot cég most alakult versenysztyálynak vezetését Neerpasch-ra bízta, aki — állítólag — már tárgyal is Jody Scheckterrel.

## 1,01 mach, és mégsem világrekord

Nemrégén adtuk hírül, hogy Stan Barrett 1031,5 km/h sebességet ért el a Sós-tó kiszáradt medrében a rakétameghajtású háromkerekűjével. A legfőbb sporthatóság nem adta meg az abszolút világrekordstátust, mert nem a szabályoknak megfelelően érték el az eredményt. Barrett nem hagyta magát, és néhány héttel később a Rogers Lake medrében, 18 mp alatt érte el a 1190,37 km/h (1,01 mach) sebességet. Eppen fél másodpercre volt szüksége, hogy a háromkerekűje átlépje a 100 km/h tempót. De, mert a világ leggyorsabb szárazföldi „járműve” csak egy irányban teljesítette a távat, ugyanis Barrett nem volt hajlandó visszafelé is megtenni az utat, a FISA (a FIA utóda) most sem ismerte el világrekordként Barrett futását.

# Ó, AZOK A FIATALOK!

A Forma-1 eddigi eseményeiből, eredményeiből még aligha lehet messze-menő következtetéseket levonni, annyi azonban bizonyos, hogy a Forma-1 „nagycsoportosai” alaposan rájlesztettek az „óvóbácsikra”. Tessék megnézni, mit mutatnak — na, nem a futameredmények, csupán — az edzésidők. Villeneuve gyorsabb volt, mint Scheckter, Rosberg rávert Fittipaldira, Prost Watsonra, de Angelis Andrettire, (a megverték valamennyien világbajnoki címmel rendelkeznek).

Tárgyilagosan mérlegelve a tényeket, ezek a fiatalok már évekkel ezelőtt bizonyítottak az „alsóbb osztályokban”, és amit elsőként kellett volna említeni, 1980-ban nemcsak a sztárok kapnak, illetve kaptak speciális puha, edzés-gumikat... Ez az egyenlődsdi roppant sokat nyom a latba, pontosabban szólva, a rajtkocka-elosztásba, és ezen keresztül a verseny végeredményébe.

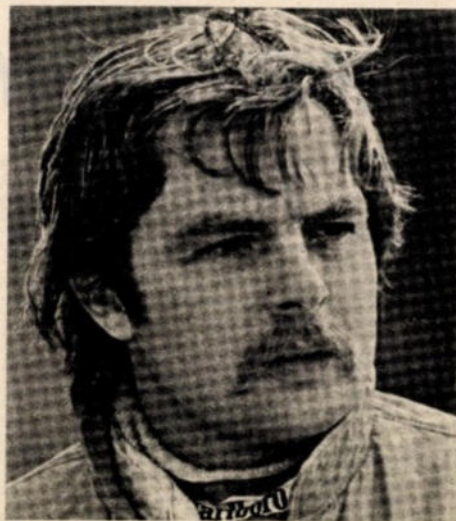
Igaz, a fiatalság, állapotánál fogva többet kockáztat, meg aztán bizonyítani is akar. Mert nemcsak a világhírről, hanem — és ez majdnem fontosabb — a pénzről, mégpedig nagyon sok pénzről van szó.

A fiatalok semmitől sem rettennek meg, ezért nem várnak a szeszélyes Fortunára, hanem majd' mindent feltesznek egy lapra, és így akarják bizonyítani a tenni istállójuk élmenőjének esélyeit. Nem is nagyon titkolják céljukat, és — szerintük — egyik-másik sztárpilóta csillaga lehull az idény végére.

„Mit hoz az 1980-as versenyév? Majd az idény végén csináljunk leltárt — mondta Scheckter —, és akkor majd kiderül, hogy hány pénzt érnek az öregek.”

A kérdésre úgy október táján kapunk majd vitathatatlan választ.

G. R



Keijo Rosberg



Didier Pironi



Alain Prost



Bruno Giacomelli



A Szovjetunió versenyzői.  
A kép bal oldalán  
Ny. Bondarenko, aki  
megvédte  
világbajnoki címét

## ISMÉT BONDARENKO

Nemcsak a hokiban..., hanem a jégmotorozásban is a „leggólképesebb” a szovjet legénység. Az inzell (NSZK) jégstadionban — itt került sor az egyik közép-döntőre — szó szerint véve,

elsőpró sikert aratott a szovjet trojka. A szögesgumis-lovagok látványos előadásban spricceltek (jeget) a kalinyini döntőbe jutásért.

Miként a jég hokiban, itt is a csehszlovákok voltak a

legkeményebb ellenfelei a szovjet „jegeseknek”. Ez esetben a *Dyk, Svoboda* és *Jiraut* hármas nem bizonyult jégtörőnek, mert — a verseny meglepetéseként — a helyi bajnok, *Helmuth We-*

ber a 4. helyet foglalta el, megelőzve a régebbi világbajnokot, a szovjet *Bondarenkót* és a csehszlovák csapatot. Meg kell adni, a lelkes közönség — verseny közben — újabb és újabb pénzdíjakat ajánlott fel kedvencének, Webernek.

Den Haagban ugyancsak szovjet győzelem született *Tarabanyko* révén, akit egy pont hátránnyal a csehszlovák *Spinka*, valamint a

## BAJNOKSÁGOK VÉGEREDMÉNYEI — 1979 (2)

### HEGYI AUTÓBAJNOKSÁG

1. GO.: Bajnok: Mähler József, Pécsi V. 33 — 2. Dudás Gy., Volán SK, 12 — 3. Gyabronka I., Fótaxi, 12 — 4. Szabó A., Győri V., 10 — 5. Kincses I., Győri V., 9 — 6. Generisich Z., Volán SK, 7 — 7. Szili Z., Dovit, 6 — 8. Jakab Gy., Afor, 4 — 9. dr. Lestár B., Kecskeméti Volán, 4 — 10. Dévényi J., Hungarocamion, 1 — 12. Mischl Gy., Pécsi V., 1 — 13. Kárpáti K., Kaposvári Közl. KS. 1. 2. GO.: Bajnok: Fodor János, Pécsi Volán, 31 — 2. Németh A., Volán SK, 18 — 3. Bodó Péter, Zalaegerszeg, 12 — 4. Bódis L., Pécsi V., 9 — 5. Ulmer N., Pécsi Afit, 6 — 6. Karácsonyi T., Miskolci Afit, 5 — 7. Kiss I., Pécsi V., 5 — 8. Reisen F., Pécsi Afit, 4 — 9. Urbán P., 4 — 10. Angyási A., mind Afor SK, 4 — 11. Gábor J., Volán SK, 2. 3. GO.: Bajnok: Kardos Lajos, Pécsi Volán, 33 — 2. Bernáth L., Pécsi Volán, mind Wartburg, 17 — 3. Járóka I., Dovit, 11 — 4. Szabolcsfy P., Interag, mind NSU, 9 — 5. Ziza J., Interag, Steyr Puch, 7 — 6. Kotán L., Fótaxi, Morris, 4 — 7. Déri Gy., Miskolci Afit, Fiat 127, 4 — 8. Dudás L., 4 — 9. Papp P., mind Afor, mind Wartburg, 4. 4. GO.: Bajnok: Gál József, Interag, NSU, 27 — 2. Szabó L., Hungarocamion, 16 — 3. Gárdonyi B., Egri V., mind Lada, 15 — 4. Nagy A., Volán SK, Skoda 14 — 5. Szabó L., Interag, NSU 9 — 6. Lucz A., Kaposvári KKS, Lada 7 — 7. Gulyás I., Pécsi Volán, 4 — 8. Szuhanyik L., Pécsi V., mind Lada 3 — 9. Kotán L., Fótaxi, Morris, 2 — 10. Sós István, Miskolci Afit, 2 — 11. Bakosi B., Nyházi Volán, mind Lada, 1. 5. GO.: Bajnok: Balatoni Mihály, Volán SK, Renault Alpine 36 — 2. Kövesi T., Interag, BMW, 19 — 3. Rasch H., Pécsi Volán, 14 — 4. Karg F., Kaposvári Közl. 13 — 5. Gulyás I., Pécsi Volán, 6 — 6. Kövér K., Dovit 4 — 7. Garay Z., Nyházi Volán, 2 — 8. Kővesdán A., 2 — 9. Rákosi L., mind Hungarocamion, mind Lada, 1. 6. GO.: Bajnok: Cserkúti József, 36 — 2. Szabolcsfy P. — mind Interag, 18 — 3. Barka Z., Nyházi Volán, 6 — 4. Földes J., Óbuda, mind BMW, 4. 7. GO.: 6. CSOPORT. Bajnok: Kiss Dezső, Volán SK, Osella, 33 — 2. Tóth J., Interag, Toj., 27 — 3. Zeyda Z., Pécsi Volán, NSU, 16. 8. GO.: 8. CSOPORT: Bajnok: Kovács Sándor, Afor SK 36 — 2. dr. Asztalos Cs. Ikarus, 22 — 3. Bere P., Pécsi Volán, 13 — 4. Turán F., II. Afit, 10 — 5. Damlózel A., Fótaxi, 5

— ABSZOLÚT BAJNOK: Kiss Dezső 75 — 2. Tóth J., 65 — 3. Cserkúti J., 48 — 4. Szabolcsfy P., 30 — 6. Gál J., 24 — 6. Zeyda Z., 22 — 7. Kovács S., 22 — 8. Balatoni M., 15 — 9. Szabó L., 8 — 10. dr. Asztalos Cs. 5. CSAPATBAJNOK: 1. Pécsi Volán 70 — 2. Interag 65 — 3. Budapesti Volán 59 — 4. Afor 40 — 5. Kaposvári Közl. SK. 20 — 6–8. Nyíregyházi Volán, Hungarocamion, DOVIT 8 — 9. Fótaxi 4.

TEREPBAJNOKSÁG 1. GO.: Bajnok: Toppor Kálmán, Hungarocamion, 105 — 2. Várhegyi S., Délép, 93 — 3. Juhász L., Szegedi Afit 53 — 4. Bereczki J., Miskolci Afit, 49 — 5. Farkas J., Csepel Autó, 47 — 6. ifj. Farkas J., Csepel Autó, 44 — 7. Kiss L., Szegedi Afit, 36 — 8. Kazi A., Csepel Autó 20 — 9. Meksa I., Délép 10 — 10. Lakatos L., Spartacus 9 — 11. Varga I., G. Spartacus 4 — 12. Szabó T., G. Spartacus 2 — 13. Bagi L., Miskolci Afit, 2 — 14. Prohászka L., EK, 1 — 15. Csoma J., Miskolci Afit, 1. 2. GO.: Bajnok: Zima János, 95 — 2. Fazekas I., Szegedi Afit, 84 — 3. Takács L., Csepel Autó 65 — 4. Lössi G., 51 — 5. Lakatos J., mind G. Spartacus 30 — 6. Geszti S., 27 — 7. Németh Gy., mind Óbuda, 12 — 8. Lakatos I., Szentendre, 10 — 9. Nemes A., Miskolci Afit, 10 — 10. Horváth T., Tatabánya Vol. 6. 3. GO.: Bajnok: Nagy Sándor, Szegedi Afit, 102 — 2. Maruzsi L., Fótaxi 52 — 3. Csima J., Csepel Autó 48. — 4. Fülöp K., Óbuda, 41 — 5. Siliga L., Hungarocamion 38 — 6. Paska J., Óbuda 30 — 7. Jéger I., EK 26 — 9. Koch G., Fótaxi, 20 — 10. Dibusz L., Tatabánya Volán 17 — 11. Kleiner J., Csepel Autó 16 — 12. Christoph G., Csepel Autó 14 — 13. Baján Z., 14 — 14. Hrecska Z., mind Szentendre, 12 — 15. Saitcz T., G. Spartacus, 11 — 16. Szalai I., Csepel Autó, 6 — 17. Gyurkovics L., Volán SK 3 — 18. dr. Villányi P., G. Spartacus 3 — 19. Bakranc P., Miskolci Afit, 3 — 20. Matejka Gy. EK 2 — 21. Palotai A., Szentendre 1. 4. GO.: Bajnok: Gyenes József, Spartacus, 107 — 2. Kovács J., Fótaxi, 61 — 3. Angelóti T., Spartacus, 59 — 4. Szabó K., Afit XI. 44 — 5. Soltész K., Szentendre, 43 — 6. Verő Gy., EK, 35 — 7. Tóth M., 25 — 7. Tóth M., mind Spartacus, 23 — 9. Gyura L., EK 12 — 10. Fülöp J., Spartacus, 10 — 11. Gyergyó J., Csepel Autó 8 — 12. Tóth R., Spartacus, 8 — 13. Zágon Zs., EK 4 — 14. Kiss J., Spar-

tacus 3 — 15. Nagy L., Afit 2. CROSS AUTÓK: Bajnok: Penyák József, 80 — 2. Penyák S., mind Szegedi Afit, 76 — 3. Harmatos A., 66 — 4. Darázs A., mind Délép, 49 — 5. Kovács L., Dovit, 43 — 6. Miskolci I., 40 — 7. Mester J., mind Délép, 36 — 8. Hollandi P., Fótaxi, 24 — 9. Tóth S., Dovit, 21 — 10. Nagy F., 13 — 11. Eisen Z., mind Fótaxi 6 — 12. Féth I., Csepel Autó

HÖLGYEK. (1000 cm<sup>3</sup>-IG). Bajnok: Farkas Józsefné, Csepel Autó 120 — 2. Kovacsik Józsefné, Szentendre, 25 — 3. Pozder Zsuzsa, Szentendre 24 — 4. dr. Sprung Magda, Spartacus. HÖLGYEK. (1000 cm<sup>3</sup> FELETT): Bajnok: Barton Ferencné, Szentendre 97 — 2. Kovács Józsefné, Fótaxi 61 — 3. Fenyvesi Éva, Szentendre 32 — 4. Nagy Éva, EK 15 — 5. Cselédés Árpádné, Szentendre, 15. ABSZOLÚT BAJNOK: Várhegyi Sándor, 78 — 2. Topor K., 74 — 3. Zima J., 57 — 4. Penyák S. 39 — 5. Harmatos A., 38 — 6. Miskolci I., 30 — 7. Gyenes J., 30 — 8. Penyák J., 27 — 9. Juhász I., 17 — 10. Darázs A., 14.

SZLALOMBAJNOKSÁG: 1. GO.: Bajnok: Matusik András, Békési Volán, 74 2. Kós L. Óbuda, 62 — 3. Kopcsányi F., Afor SK 57 — 4. Topor K., Hungarocamion, 39 — 5. Sáriai T., Spartacus, 36 — 6. Farkas J., Csepel Autó, 17 — 7. Kovács K., Szolnoki Afit, 15 — 8. Gerencsér T., Afor, 14 — 9. Harsányi A., Fótaxi 12 — 10. Laib K., Fótaxi 12 — 11. Szabó T., Spartacus, 11 — 12. Farkas J., Ikarus, 11 — 13. Kurucz L., Fótaxi, 10 — 14. Nyeső P., Szolnoki Afit, 8 — 15. Brikéz M., Spartacus, 6 — 16. Takács P., Kükler, 5 — 17. Gáspár F., EK, 3 — 18. Huszár S., Fótaxi, 3 — 20. Fazekas A., Szolnoki Afit, 3 — 21. Sérik T., FAASK, 2 — 22. Molnár Á., Spartacus, 2 — 23. Szabó D., Csepel Autó, 2 — 24. Koller L., EK, 1 — 25. Kazi A., Csepel Autó, 1. 2. GO.: Bajnok: Zima János, Kükler SK, 95 — 2. Takács L., Csepel Autó, 67 — 3. Tóth I., Fótaxi, 50 — 4. Németh Gy., Óbuda, 46 — 5. Járóka I., Dovit, 26 — 6. Vajvoda S., Salgótarján Volán, 24 — 7. Török L., Interag, 20 — 8. Stréhl K., Csepel Autó, 17 — 9. Thürner D., FK 11 — 10. Fazekas I., Szeedi Afit, 11 — 11. Lakatos I., Szentendre, 8 — 12. Csók I., Fótaxi, 7 — 13. Domasek P., Spartacus, 4 — 14. Geszti S., Óbuda, 4 — 15. Farkasházi A., Fótaxi 4 — 16. Hegedüs Z., EK, 4 — 17.

szovjet Szubotyin követett. Assenben a szovjet Szuhov jeleskedett, 29 pontot gyűjtött, 2. Kudrna (CSSR). 3. Jubits (SZU).

A Kalinyinban megrendezett egyéni jégmotoros VB-döntő végeredménye remek küzdelmeket hozott. Bondarenkónak ezúttal is sikerült megvédenie világbajnoki címét. Külföldi ellenfelei közül a legjobb csehszlovák is csak az ötödik helyet tudta megszerezni.

**Az 1980. évi egyéni jégmotoros VB végeredménye. Világbajnok: Bondarenko (SZU) 29 pont — 2. Tarabanyko (SZU) 26 — 3. Szuhov (SZU) 25 — 4. Lubits (SZU) 24 — 5. Kudrna (CS) 22.**

# IV. DUNA KUPA SZLALOM

## A mohácsi „Grand Prix”

A mohácsi MTVE autós szakosztálya egy rendhagyó és úttörő szlalomversenyt rendezett. A mohácsi Széchenyi téren az ismert szlalompróbakon kívül egy háztömb körüli gyorsasági szakasz is tarkította a pályát. A mohácsi „Grand Prix” — ahogy a résztvevők tréfásan elnevezték — nagy sikert aratott a szép számú, ezúttal fizető nézők körében, és az időeredményeket fotocellás készülék mérte.

— Sok tehetséges fiatal járja rendszeresen az ügyességi versenyeket — mondta Varjú István szakosztályvezető. — Számukra az viszont nem kielégítő, valljuk be,

unalmas. Nos, ralizni pedig nem tudnának kevés pénzük és idejük folytán. Ezért is rendeztük ezt a mini gyorsasági versenyt, melynek területét a városi tanács, jóváhagyását a rendőrség és a KBT biztosította.

Szeretnénk a jövőben is ezt a versenyt — esetleg OB-futam keretében — megismételni. A háztömb körüli és a hosszabb egyenes szakaszok mellől kötéldörönggel, zászlós rendezőkkel kizártuk a nézőket, egyébként sem volt nagy a tempó, kicsúszás és megpördülés se történt. Idei terveink szerint két autót — köztük az itt bemutatkozott

Turbo-Ladát — szeretnénk hegyen, kettőt rali I-ben, ötöt rali II-ben indítani, valamint két crossautót. E mostani rendezvényünkkel, reméljük, a MAMSZ is egyetért, és azt a jövőben is támogatja.

Fekete Kálmán

**Eredmény: 700 cm<sup>3</sup>-ig: 1. Czink T. — 2. Iványi L. — 3. Juhász L. — 1000 cm<sup>3</sup>-ig: 1. Kulcsár Gy. — 2. Torjai I. — 3. Mang F. — 1300 cm<sup>3</sup>-ig: 1. Fekete K. — 2. Pallos L. — 3. Bajor Z. — 1600 cm<sup>3</sup>-ig: 1. Mang L. — 2. Szuersik M. — 3. Zirenstein J. — Női kat.: 1. Ferkov M.**

2 — 19. Griecs M., Békési Volán, 1 — 20. Domján K., Eptu, 3 — 18. Kovács L., EK 2 — 19. Griecs M., Békési Volán 1 — 20. Csinéki M., EK 1. 3. GO.: Bajnok: Schner László, 72 — 2. Deák F., mind Spartacus 63, — 3. László H., Fótaxi, 52 — 4. Ifj. Kaszari Gy., Hungarocamion 50. — 5. Gyurkovics L., Volán SK, 27 — 6. Kádár Z., 24 — 7. Rakoczki S., mind Fótaxi, 16 — 8. Gerencsér T., Afór, 14 — 9. Szabó T., Győri V., 14 — 10. Németh Z., EK, 12 — 11. Murányi L., 12 — 12. Csomor P., mind Afít II, 12 — 13. Fejes T., EK, 10 — 14. Kajári J., FAASK, 8 — 15. Ujházi L., Ikarus, 6 — 16. Molnár B., Afór, 6 — 17. Mester J., Délép, 4 — 18. Koch G., Fótaxi, 4 — 19. Fülöp K., Óbuda, 3 — 20. Czima J., Csepel Autó, 3 — 21. Karádi L., Fótaxi, 3 — 22. Hrecska Z., Szentendre, 3 — 23. Kucsera P., Fótaxi, 1 — 24. Nádorli L., Spartacus, 1 — 25. Pesti A., Fótaxi, 1. 4. GO.: Bajnok: Ifj. Kanyik Antal, Volán SK 92 — 2. Gyemes J., 54 — 3. Tiszold A., mind Spartacus, 50 — 4. Fülöp I., Afór, 48 — 5. Kárász T., 40 — 6. Kárász M., mind Kecskeméti Volán, 36 — 7. Szemző J., 18 — 8. Erdi T., mind Fótaxi, 15 — 9. Földi A., EK 14 — 10. Klement J., EK 9 — 11. Németh G., FAASK, 8 — 12. Juhász L., Kecskeméti V., 6 — 13. Nagy L., Afít I, 4 — 14. Lengyel Z., Győri Volán, 4 — 15. Gyergő J., Csepel Autó, 4 — 16. Szászvári J., EK, 3 — 17. Mecsekli L., H. Camion, 2 — 18. Galambos K., Óbuda, 2 — 19. Mundrucz M., Spartacus, 1 — 20. Fumek I., Fótaxi, 1. 5. GO.: Bajnok: Soltész Károly, Szentendre, 74 — 2. Tamási L., Fótaxi, 55 — 3. Tóth A., EK, 52 — 4. Bekovics G., Óbuda, 30 — 5. Kovács J., Fótaxi, 24 — 6. Kristály J., Gődöllő, 18 — 7. Kupovics J., EK, 16 — 8. Szikora D., Volán SK 8 — 9. Bánkúti L., EK, 6 — 10. Szász Cs. EK, 4 — 11. Kaposvári J., Volán SK 2.

**HÖLGYEK 600 cm<sup>3</sup>-IG. Bajnok: dr. Majzik Gabriella, 100 — 2. Farkas Józsefné, mind Csepel Autó, 60 — 3. Korényi Attiláné, Afít 48 — 4. Kuruczné, Fótaxi, 46 — 5. Várkonyiné, Afít, 28 — 6. Bátor A., FAAS, 25.**

**HÖLGYEK 600 CM<sup>3</sup> FELETT. Bajnok: Kardos Péterné, FAASK, 60 — 2. Babóné, EK, 30 — 3. Dr. Sprung M., Spartacus, 24 — 4. Farkasné, Lehel Jb., 20 — 5. Klimgné, FAASK, 15 — 6. Nagy E., Szentendre, 15 — 7. Kovácsné, Fótaxi, 12 — 8. Farkasné, Délép, 12 — 9. Eisenné, Hungarocamion, 10.**

**FÉRFIAK. Abszolút bajnok: Zima János, 60 — 2. Matusik A., 55 — 3. Kóós I., 48 — 4. Kopcsándi F., 39 — 5. Takács L., 30 — 6. I. Kanyik A., 30 — 7. Sneak L., 23 — 8.**

László H., 21 — 9. Topor K., 21 — 10. Kárársz M., 11.

**HÖLGYEK. Abszolút bajnok: dr. Majzik Gabriella, 100 — 2. Farkasné, 60 — 3. Korényiné, 42 — 4. Kardosné, 42 — 5. Kuruczné, 33 — 6. Bátor A., 25 — 7. Babóné 21 — 8. Várkonyiné, 19 — 9. Farkasné, 14 — 10. Kovácsné, 11.**

### GOKARTBAJNOKSÁG

1. OSZT. Bajnok: Nagy József, 237 — 2. Ifj. Nagy L., mind Győri V., 235 — 3. Sebestyén M., 216 — 4. Scheffer G., mind Ikarus Alba Regia, 182 — 5. Tormási A., Bácsép, 170 — 6. Nagy I., Győri Afít, 167 — 7. Lennert A., Veszprémi V., 139 — 8. Novák L., BKV Előre, 138 — 9. Móri Cs., Ikarus A. R., 134 — 10. Beke Z., Győri Afít, 131 — 11. Kovács S., PGSK, 105 — 12. Horváth L., Győri Afít, 101 — 13. Petróczy Gy., BKV Előre, 84 — 14. Szabó K., PGSK, — 15. Csikla A., Kecskeméti Spart., 72 — 16. Kalapács J., Csepeli Papír, 60 — 17. Szalai V., Éppég, 46 — 18. Borbély J., Csepel Papír, 60 — 19. Sebestyén K., Éppég, 46 — 20. Balogh L., Ikarus A. R., 45 — 21. Kecskeméti J., 41 — 22. Karácsony S., mind Kecskeméti Spartacus, 34 — 23. Kiss György, Bácsép, 26. — 2. OSZTÁLY: Bajnok: Kesjár Csaba, Volánbusz, 250 — 2. Boros L., Bácsép, 235 — 3. Tarró I., Ikarus A. R., 198 — 4. Kemény G., Bácsép, 235 — 5. Borbély L., Veszprémi V., 184 — 6. Farkas M., Debreceni Afít, 176 — 7. Friedl Z., Tatabányai V., 156 — 9. Benke M., Csepeli Papír, 128 — 10. Molnár A., FKFV, 122 — 8. Ferenc A., G. Spartacus, 135 — 11. Kelemen Gy., Győri Volán, 118 — 12. Nagy E., 117 — 13. Varga Gy., mind Debreceni Afít, 114 — 14. Kelemen F., Győri Afít, 111 — 15. Hatala J., FKFV, 82 — 16. Misák J., Tatabánya V., 49 — 17. Halmi J., Nagykovácsi MHSZ, 42 — 18. Farkas T., Kecskeméti Spartacus, 41 — 19. Ikotity T., Dunaujvárosi építők, 32 — 20. Hantó J., Győri Afít, 21 — 21. Széso M., Debreceni V., 20 — 22. Reichardt J., G. Spartacus, 20. Nem értékelhető Csányi Imre Kecskeméti Spartacus. 3. OSZTÁLY: Bajnok: Ifj. Sebestyén Ferenc, Ikarus Alba Regia, 250 — 2. Kovács J., Kecskeméti Spartacus, 223 — 3. Ipsits Gy., Győri Afít, 187 — 4. Vörös Gy., Veszprémi V., 179 — 5. Soltész F., Csepeli Papír, 174 — 6. Komora F., G. Spartacus, 159 — 7. Solyomfi J., FKFV, 158 — 8. Kelti L., Győri Afít, 146 — 9. Kárpáti Gy., Erdőgazdaság SK, 141 — 10. Tarrá Zs., Volánbusz, 120 — 11. Nagy I., Veszprémi V., 115 — 12. Szeifert B., Erdőgazdaság SK, 104 — 13. Kozma A., Dunaujvárosi V., 102

— 14. Illényi S., Tatabányai V., 66 — 15. Székely Z., Kecskeméti Spartacus, 75 — 16. Szedlmayer I., Tatabányai V., — 17. Bognár Cs., PGSK, 52 — 18. Farkas J., Kecskeméti Spartacus, 31 — 19. Müller S., Győri Volán, 26 — 20. Ifj. Bauer J., Tatabányai Volán, 25 — 21. Doliszta T., Győri Afít, 24 — 22. Losonczy L., Győri Afít, 9. 125 CM<sup>3</sup> SZERIA. Bajnok: Dancsi István, Győri V., 205 — 2. Barok L., Volánbusz, 194 — 3. Doigos J., Mezőgazd. Főisk., Nyháza, 193 — 4. Csernik J., Bácsép, 182 — 5. Ifj. Győri A., Éppég, 176 — 6. Lupták P., Volánbusz, 168 — 7. Kovács J., Debreceni Afít, 153 — 8. Tarr J., Dunaujvárosi Építők, 151 — 9. Laczó Pál, Szarvasi Úttörőház, 140 — 10. Róth M., Ikarus A. R., 134 — 11. Császár S., Nyháza Mezőgazd. Főisk., 124 — 12. Tóth T., Ikarus A. R., 120 — 13. Sutyinszky M., Szarvasi Úttörőház, 119 — 14. Kozák A., Győri V., 105 — 15. Kovács A., Debreceni Afít, 104 — 16. Smutzer M., 100 — 17. Müller I., mind Dunaujvárosi Volán, 91 — 18. Misits Gy., Bácsép, 84 — 19. Szellák J., Dunaujvárosi Volán, 84 — 20. Tatos L., Nyháza Mezőgazd. Főisk., 67 — 21. Galamb L., Bácsép, 57 — 22. Aradi T., Csepeli Papír, 56 — 23. Bauer J., Tatabányai Volán, 46 — 24. Bakcsányi J., Győri Volán, 37 — 25. Horváth P., PGSK, 33 — 26. Szabó J., Bácsép, 31 — 27. Kovács T., Balatonalmádi, 20 — 28. Simkó Gy., Dunaujvárosi Építők, 11 — 29. Doliszta S., Győri Afít, 10 — 30. Tóth F., Dunaujvárosi Építők, 9 — 31. Boeska J., Debreceni Spart., 7 — 32. Kökényesi L., Debreceni Spart., 2 — 33. Füleki J., Nyháza Mezőgazd. Főisk., 2 — Nem értékelhető: Kérges József Debr. Volán, Pulai Ferenc, Győri Afít. 50 CM<sup>3</sup> SZERIA. Bajnok: Bárony Tamás, Volánbusz, 228 — 2. Nédics I., Debr. Afít, 178 — 3. Mizer Z., Győri Volán, 175 — 4. Pető L., Csepeli Papír, 167 — 5. Csontos R., Ikarus A. R., 158 — 6. Lakatos A., Győri V., 149 — 7. Nédics P., Debreceni Afít, 148 — 8. Pék A., Győri V., 143 — 9. Kovács L., Éppég, 126 — 10. Holkó P., FKFV, 83 — 11. Biacs I., Tatabánya V., 73 — 12. Varga Cs., Balatonalmádi, 57.

50 CM<sup>3</sup> SPECIAL. Bajnok: Ifj. Rozsi Béla, Bácsép, 225 — 2. Ifj. Károlyi L., 213 — 3. Károlyi J., mind Győri Volán, 188 — 4. Lengyel A., Veszprémi Volán, 181 — 5. Klímaj G., 178 — 6. Szigetvári M., mind Szarvas Úttörőház, 168 — 7. Kiss Cs., G. Spartacus, 163 — 8. Maróti P., Tatabányai V., 130 — 9. Firnigl A., PGSK, 120 — 10. Térmeg S., Veszprémi V., 101 — 11. Barabás L., Balatonalmádi, 24 — 12. Biacs I., Tatabányai V., 24.

# Keresztrejtvény

**VÍZSZINTES:** 1. Elmélet. 8. Fűtőanyag. 12. A péntek délutáni pesti csúcsforgalomban így szól egy utas a taxisofőrhez: „Mondja kérem, nem tudna valamivel gyorsabban menni?” A taxis válasza itt, a függ. 19. és a vízsz. 59. sz. sorban. Zárt betű itt I. 15. Harcra szólító jel. 16. Római 52-es. 17. Női név. 19. Régius megszólítás. 21. Kettős betű ford. 22. Porrá őrölt dohány névelővel. 23. Szét páros betűi. 24. Kérdés helye. 26. Tisztelt cím! 27. Operai dalbetét. 29. Pénzben kifejezett értéke. 31. Spanyol, norvég és osztrák autójel. 32. „... és Abel” Sütő András drámája. 34. Szomszéd betűk. 35. Hosszú nyakú állat. 37. Akkora mennyiség. 39. Északi szarvas. 40. Nyári szálláshely. 42. Gauguin híres könyve. 44. Erdő fő növénye ford. 46. Osztrák válogatott labdarúgó. 47. Aki szelet..., vihart arat. 48. Az ilyen hit zsákutcába vezet. 49. Kommunista Ifjúsági Szövetség. 51. G.J. 52. Híres cremonai hegedűkészítő család. 54. Betű fon. 56. Jellemző szám névelővel. 58. Lakás vége! 59. A taxis válaszában harmadik része. Zárt betű: A. 61. Tolna megyei község. 64. Kel betűi. 65. Alak. 69. Mély hangszerű fosztóképző. 70. Az Ű. Dózsa válogatott játékos. 71. Növény része.

**FÜGGŐLEGES:** 1. Közterület. 2. Enikő becézve. 3. Japán kikötő. 4. Bányászalközség. 5. Versenylo tréner. 6. Rag, -en párja. 7. Szövetkezeti szerv. 8. Szintén ne. 9. Német betű. 10. Tüzeli. 11. Nyugat és Kelet. 13. Tréfa. 14. Kímélő menüt esznek. 18. Női név. 19. A taxis válasza második része. Zárt betű: A. 20. Nemcsak mi és ti. 22. Gyümölcsfákat károsítja. 24. Mint mindennap. 25. Női név. 28. Abba az irányba viszi a kocsit. Két szó. 30. Szomszéd betűk. 33. Várpalota része. 36. Mintha ráöntötték volna. 38. Jelzi. 41. Indul a mezőny. 43. OÉ. 45. Olasz autómárka. 47. Illó. 50. A bolgár főváros. 53. Múzeumi bútoradarab. 55. „Lisztgyár.” 57. Német női név. 60. Irányítószáma: 8347. 62. A Duna romániai mellékfolyója. 63. Hat betűi. 66. Tananyag része! 67. Sójaj. 68. Karinthy Frigyes.

Bajai István

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

Beküldendő a vízszintes 12., a függőleges 19. és a vízszintes 59. sz. sorok megfejtése, nyílt levelezőlapon az **Autó-Motor Közönségszolgálatának címére: Budapest, Pf. 1. 1400. Telefon: 225-917. Beküldési határidő: április 15.**

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

A 4. számunkban megjelent keresztrejtvény megfejtése: Amikor valami elromlik a kocsin, akkor az enyém.

Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: **Rakaczay János, Záhony; Méri Imre, Kisújszállás; Tóth Péter, Esztergom; Ecker Kálmán, Balassagyarmat; Sinkó Lászlóné, Egerág; Varga Éva, Oroszlány; Erdős László, Dévaványa; Kósa Balázs, 1174; Feinek György, 1221; Vámos Gyuláné, 1047; Bánhídi Péter, 1162; Cseri Gézáne, 1137; Pomázi Ágoston, 1172; Nagy Nándor, 1024; Lugosi Miklós, 1163.**

\*

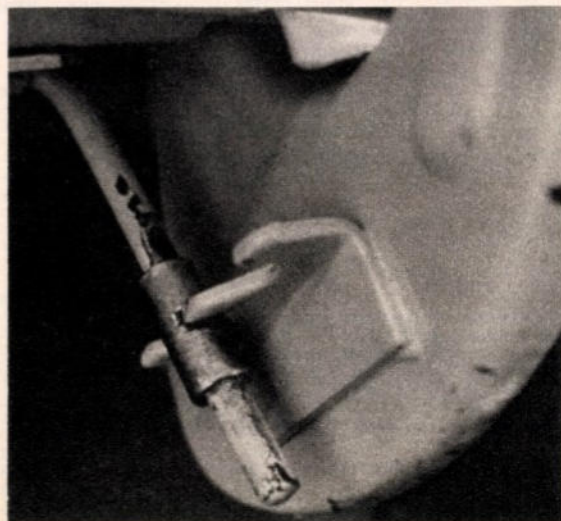
„Házigazda a fővárosban, idegenvezetője a nagyvilágban a Budapest Tourist!” rejtvenypályázat sorsolásán **3000—3000 forint** utazási utalvány nyertek: **Gaál Dénes, Sárospatak és Szelény András, 1183.**

A nyereményeket postán küldjük meg.

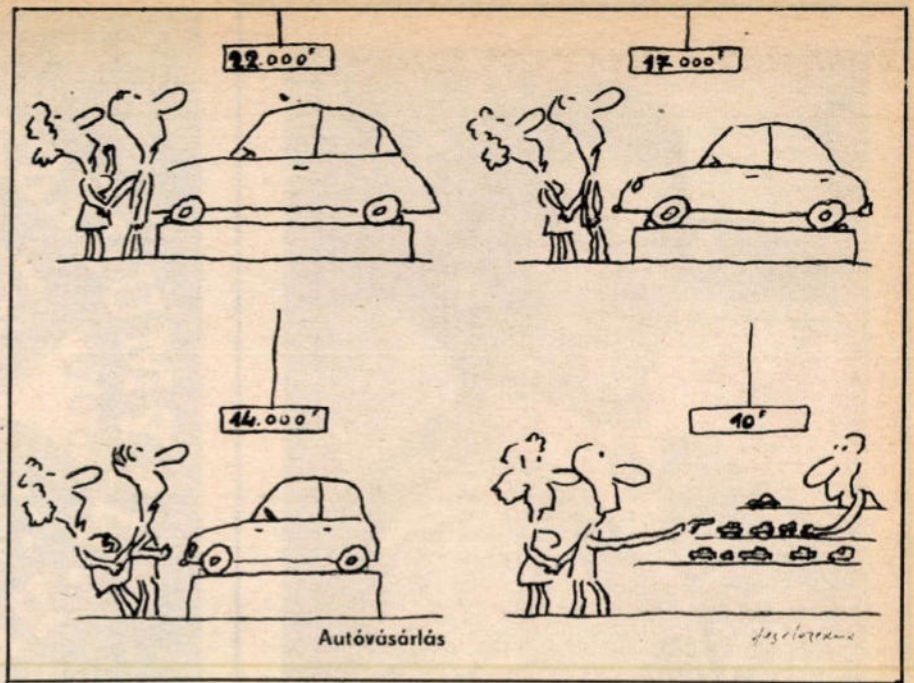
## Találja ki...

... milyen szerkezet látható a képen. Aki a kocsni típusát is megnevezi nagyobb eséllyel pályázik a nyereményre. A helyes megfejtések beküldői között ezúttal is hat jutalomkönyvet sorsolunk ki. A megfejtéseket nyílt levelezőlapon kérjük szerkesztőségünk címére (1906 Pf. 223), 1980. április 15-ig beküldeni.

Előntötte az asztalunkat a rengeteg lap: a megfejtések. Vagy a kérdés volt túlságosan egyszerű, vagy az autocross rendkívül népszerű. A lényeg, hogy a megfejtők felismerték a „félbevágott” szerkezetet, és mi jóhiszeműen az utóbbit (a népszerűséget) feltételezzük. A sorsolás értelmében a hat jutalomkönyvet Bordás Zoltán (1026 Bp., Pasaréti út 73.), Horváth Zoltán (2510 Dorog, Felszabadulás út 28.), Kiss Imre (2000 Szentendre, Dózsa Gy. u. 55.), Oláh Csaba (6032 Nyárlőrinc, Béke u. 29.), Szántó Ernő (9800 Vasvár, Petőfi u. 66.) és Verebesi Iván (2501 Esztergom, Pf. 46.) címére küldjük el.



# HUMOR



## Elmaradva egy brosrával

Volt nálunk egy mondás: maga el van maradva egy brosrával.

Ez a mondás már a múlté, mert a brosrá is a múlté.

En azonban ismerek valakit, aki mindig el van maradva egy brosrával.

Szerfölött puritán lélek, önmagához szigorú, másokhoz még sokkal inkább. Vagyis nemcsak puritán, hanem purifikáló is. Megveti a világban uralkodó anyagias szellemet. Hol borongósan, hol csipősen, hol dühödten támadja azokat, akik új fogyasztási javakkal veszik körül magukat.

A hatvanas évek elején tünetően ragaszkodott régimódi jégszekrényéhez, cipelte fel a sarki jegestől a jégtömböket, miközben már mindenki berendezkedett elektromos hűtőszekrényre. A frizsiderulajdonosokról úgy beszélt, mint pöffeszkedő úrgazdagokról, akik nem azért vásárolták meg ezt a „főlösleges luxuscikket”, hogy hűtsenek, hanem hogy másokat hülyítsenek.

Aztán egy szép napon, úgy látszik, megunta a jéggel való bíbelődést, mert látta, amint hozták neki a vadonatúj elektromos hűtőszekrényt. – Mi van, pajtás? – kérdeztem. – Mégis modernizálodunk? – Hűtőszekrény az kell – szólt mogorván – de televíziót azt nem veszek, azt csak a felvágóság vesznek...

Eppen leparkoltam a kapuja előtt néhány év múlva, amikor hozták neki a televíziót. – Mégis? – kérdeztem. – Televízió az igen, mert kultúrúra szükség van, de az autótulajdonosokról megvan a véleményem... – fordított hátat tüntetően.

És mit gondolnak, ki az, aki a napokban megállt előttem és kiszállt egy vadonatúj Daciából? Nem más, mint az én először frizsiderellenes, aztán tévéellenes, aztán autóellenes barátom.

Már csak ilyen az élet, tünődtem magamban. Amíg egy új készülék, találmány, szerkezet csak másoknak van meg, addig az luxuscikk, státusszimbólum. Ha már nekünk is van, akkor nélkülözhetetlen használati eszköz.

Lesz még az én barátomnak sztereo készüléke, képmagnója sőt helikoptere is.

Csak mindig el lesz maradva egy brosrával.

## Hazavigyük őket?

Két család összebeszélt, hogy estére moziba mennek. Régen nem látták egymást. A megállapodás úgy szólt, hogy tíz perccel a film kezdete előtt találkoznak az utcán.

A feleség megkérdezte a férjét, vajon kocsival mennek-e. A férj azt felelte, természetesen, hiszen a mozi messze van. Az asszony elgondolkodott: – Nem tudom, jó lesz-e ez. Amazoknak ugyanis nincs autójuk. Ez kínos helyzetet szülhet.

– Már miért lenne kínos? – kérdezte a férj. – Loptam én az autót? Ők is vehetnének, ha akarnának.

– Nem is az odamenetellel van a baj. Hanem aztán hagyjuk, hogy Amazok villamoson bumblizzanak haza?

– Márpedig én nem fogok a kedvükért másfél órát furikázni – jelentette ki a férj. – Mi Budán lakunk, ők meg Pestszentpéteren.

– Hogy fest az? – kérdezte az asszony. – Hogy mi beszélünk a fűtött kocsiba és hagyjuk, hogy ők a hideg villamosmegállóban ácsorogjanak. Inkább mi se menjünk autóval!

– Tudod mit – felelte a férj. – Igenis autóval megyünk, de nem a mozi előtt parkolunk le, hanem távolabb egy kis utcában. A film után elvállunk, úgy teszünk, mintha mi az autóbussz megál-

lóhoz mennénk, aztán visszamegyünk a kocsinhoz és hazahajítunk. Így nem sértjük meg őket...

\*

Vége lett az előadásnak. – Kedves film volt... – mondták Emézék Amazoknak.

– Kár, hogy most hazakutyagolhatunk, illetve buszozhatunk Budára – szólt Eméz a slusszkulcsot szorongatva a zsebében.

– Mit mondjunk akkor mi, akik Erzsébetre megyünk? – sóhajtott Amaz.

– Bizony jó volna ilyenkor egy négykerekű – tette hozzá Amazné.

– Nem kéne várni a villamosra... – bölgögtött Emézné.

– Hát akkor jó várakozást... – búcsúzott Amaz.

– Sikeres hazajutást... – integetett Eméz.

\*

– Negyedóra múlva bent leszek a jó kis ágyikóban... – örvendezett Eméz, miközben megindította a motort. Bezzeg ha rád hallgattam volna...

– Szegény Amazok, meddig kell még fagyoskodniuk a megállóban – szólt Emézné telve lelkiismeretfurdalással.

Eméz bekapcsolta a lámpákat, de mindjárt le is oltotta. Az előtűk parkoló kocsiban Amazék ültek.

Emézben felizzott a méreg: – No lám, kocsijuk van. Látod, ők simán itthagytak volna minket!

– Akárcsak mi őket... – vágta rá Emézné.

És jó darabig a két kocsi meg se moccan. Emézék és Amazék csak ültek szótlanul a sötét autókban. Egyikük se mert elindulni.

NOVACZKY SANDOR



## ELEGANT A DIVATMÁRKA!

Szaküzleteink:

Budapest

VIII., József krt. 40.

VIII., Baross u. 80.

XI., Bartók Béla út

10-12.

II., Fő u. 12.

Szolnok

Magyar u. 2.

Karád

Kossuth Lajos u. 3.

Martfű

Szolnoki út 4.

Kaposvár

Május 1. út 8.

Marcali

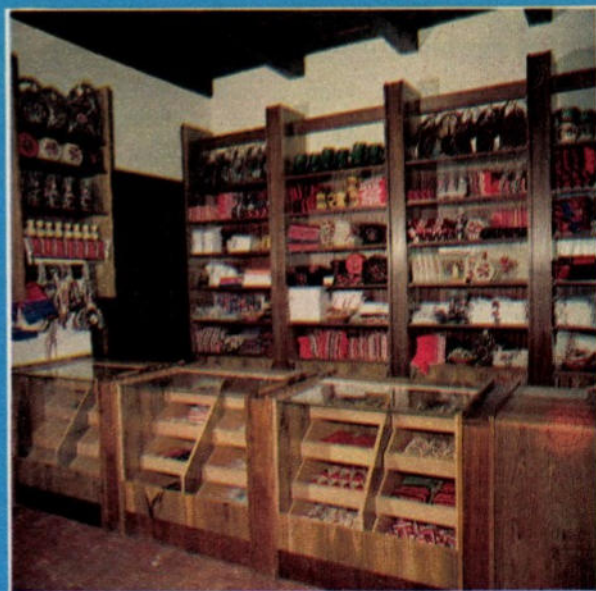
Rákóczi út 6-12.

Túrkeve

Petőfi tér 6/a.



NÉPMŰVÉSZETI · ÉS · HÁZIIPARI  
VÁLLALAT



## 80-ban is 80 helyen várjuk Önt!

A magyar népművészet legszebb  
egyedi darabjai között  
válogathat, ha felkeresi  
a Háziipari és Népművészeti  
Vállalat boltjait.

XXXIII. évfolyam

Megjelenik havonta kétszer

**Főszerkesztő:**

Kókai Imre

**Főszerkesztő-helyettes:**

Liener György

**Szerkesztőség:**

Budapest VII.,

Lenin krt. 9-11. 1073

Telefon: 223-625, 222-408

Sportrovat: 427-749

Levél cím: 1906 Pf. 223.

**Felelős kiadó:**

Siklósi Norbert

**Kiadja:**

a Lapkiadó Vállalat

VII., Lenin krt. 9-11.

Telefon: 221-285

Levél cím: 1906 Pf. 223.

Terjeszti a Magyar Posta

Előfizethető a 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

képviselőjénél.

Kishirdetések felvétele:

a Lapkiadó Vállalat

hirdetési üzletében

Bp. VII., Dohány u. 54.

Telefon: 230-430. 1077

Kéziratokat, képeket

és rajzokat nem őrzünk meg

és nem küldünk vissza.

**INDEX: 25 108**

**HU ISSN 0005-0792**



80.0381

ATHENAEUM NYOMDA

Kozma utcai üzeme

Budapest

Rotációs mélynyomás

**Felelős vezető:**

Soproni Béla

vezérigazgató



Igy fogadták a repülőtéren a kis rönöst, René Arnoux-t a gyár versenyzőstályaának dolgozói, valamint Jean Sage sportigazgató (balra)

(Renault Press felv.)

**EREDMENYEK:** 1. René Arnoux, F (Renault) 96.72, 54, (198,25 km/h átlag) — 2. Laffite, F (Ligier) 97.26, 61 — 3. D. Pironi, F (Ligier) 97.45, 03 — 4. N. Piquet, BR (Brabham) 97.53, 56 — 5. C. Reutemann, RA (Williams) k. h. — 6. J. Mass, D (Arrows) — 7. J. Jarier, F (Tyrrell) — 8. E. Fittipaldi, BR (Fittipaldi) — 9. C. Regazzoni, CH (Ensign) — 10. R. Zunino, RA (Brabham).

**A VB ÁLLASA:** 1. R. Arnoux, F. 18 pont — 2. A. Jones, AUS. 13 — 3. N. Piquet, BR. 9 — 4. D. Pironi, F. 7 — 5. — E. de Angelis, I. 6 — J. Laffite, F. 6 — 7. K. Rosberg, SF. 4 — 8. D. Daly, GB. 3 — A. Prost, F. 3 — 10. B. Giacomelli, I. 2 — 11. C. Reutemann, RA. 2 — 12. R. Patrese, I. 1 — 13. J. Mass, D. 1 pont.

— *Abban állapotunk meg Jabouille-jal, ha int nekem, akkor előzhetem* — mondta a kis Arnoux, nem sokkal a célba érés után —, *de erre nem került sor, mert a 61. körben, minden integetés nélkül kiállt. Később jelezték is ezt, a depóból, amitől, mit tagadjam, kissé begyulladtam.*

Nos, ezért nem sikerült a tervezett dupla Renault-siker. Ámbár a franciák saját GP-jüknek is nevezhetnék a Dél-Afrikai Nagydíjat: az első három helyet a gallok foglalták el, mégpedig saját gyártmányú kocsikkal. Vive la France!

A kyalami ranch kigyófarmja, és az oroszlánpark amúgy is vonzza a tömegeket, ehhez most a GP is besegített. 75 000 néző volt kíváncsi erre a parádés viadalra, és a pénzükért kaptak is látnivalót. Bezzeg a versenyzők, főleg a hagyományos motorral rendelkezők nem vonzódnak erre a tájra, mert a pálya levegője ritka (1800 m a tenger szintje felett), és ez a jelenleg akár 100 lóerőt is elrabol a motorokból. Nem így a Renault turbói, amelyeken szabályozható a nyomás, persze, hogy Renault-győzelmet vártak az államosított autógyár versenyzőstályaán, amit bizonyított is az edzés, amelyen a két sárga kocsit volt a leggyorsabb, utánuk a másik két gall, a Ligier-k következtek, és csak az 5. helyet tudta biztosítani gyors Williams-én Reutemann, míg a tavalyi győztes Villeneuve, mint a legjobb Ferraris csak a 8. rajtkockát kapta. Ezen az edzésen csattant az ATS a felfogósővényben, amikor is nemcsak a kocsit tört össze, hanem a vezető svájci Surer lába is (fél órát dolgoztak a ko-

csin, amíg a versenyzőt kiemelhették az ülésből).

A 78 körből (320 km) már a másodikban kisodródott a pályáról De Angelis (Lotus), őt követte Cheever (Osella). Aztán Patrese Arrows-a kenődött a sővénybe (10 kör). A napsütötte depó leggyakoribb látogatója Depailler volt az Alfájával, hetedszerre motorhiba miatt feladta. Közben a két Renault körönként egy másodpercet vert a Laffite (Ligier), Jones (Williams), Reutemann (Williams) és Scheckter (Ferrari) vezette mezőnyre, amikor, a 12. körben a dél-afrikai világbajnok, Jody Scheckter először beállt a depóba, panasza volt a motorjára, és újabb két kör után feladta a kilátástalan viadalt, (leesett a fordulatszám). Márkatársa, Villeneuve is kérte a szerelők segítségét, mert a motorja rosszkedű volt. A kanadai továbbment, de a 31. körben kigurult Ferrarijával az út szélére; eltörtött a meghajtótengelye. A VB-listát vezető Jones-t sem kerülte el a balsorsa, a Williams ereje gyengülni kezdett, és a 34. körben félreállt.

Az 50. körben már 6 mp-re megközelítette Laffite a két Renault-t, és úgy tűnt, hogy így fejeződik be a verseny, amikor, a 61. körben, a vezető helyen száguldó Jabouille Michelin gumija „elfogyott”. A Renault-boxban felkészültek a legrosszszababra, hiszen a másik kocsijukon is ilyen gumik voltak; és még 17 kör várt Arnoux-ra. A kedves Olvasó már tudja, hogy a mély növésű Arnoux-val mi történt. Még csak annyit, hogy az elrajtolt 24 kocsiból 11 nem ért célba.

G. ROSSI

**a  
m**

1980 • 6

Ara: 15 Ft

