

auto-motor

Bayerische
Motoren
Werke A.G.

1980
NOVEMBER

21



BMW 316

Ampere	1750 cm ³
Motor	1600 cm ³ (1.6 L)
Velocità	140 km/h (90 mph)
Consumo	8-10 km/l (2.5 mpg)
Capacità serbatoio	60 litri

ISMÉT

72 OLDALON

AZ



Lepje meg jó barátját az autósok jó barátjával, a nemrég megjelent, gazdag tartalmú Autó-Motor Magazinnal. Kellemes pihentető, ugyanakkor hasznosan szórakoztató órákat tölthet el a folyóirat olvasása közben. A keresztrejtvényfejtők 15 000 forint összegű nyereményből részesülnek! Az AM Magazin színes, érdekes tartalmával egyaránt szolgálja az olvasó autó- és motorszeretétét, szakmai ismereteinek bővítését. Bizonyos, hogy megtalálja benne az önt leginkább érdeklő témát, cikket, fotót.

72 oldalas különszámunkat keresse a hírlapárusoknál, kérje az újságosboltokban!

AM AZ AUTÓ-MOTOR 1980/21. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL

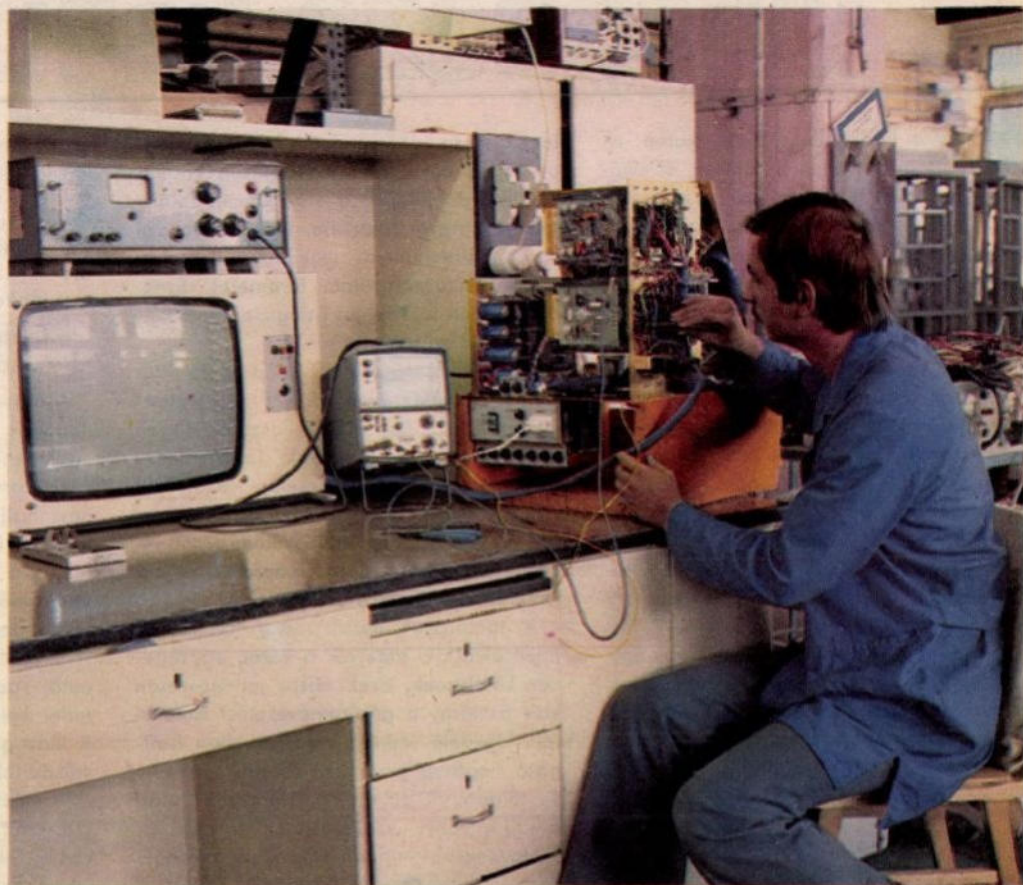
Látogatás a Hitekánál (Lovász Károly) — —	3
Lépünk be a Műszaki Egyetem különböző kapuin, 3. (Lézo) — — — — —	4-6
Mosható, tisztítható — de minek? (Bratinscsák György) — — — — —	7
Az autóvezető-képzés új tartalékai (Almássy Tibor) — — — — —	8-9
Mozaik — — — — —	10-11
Autósoknak — Sorszámok — — — — —	12
Gondolatok a kétütemű körül (I. k.) — — —	13
Ismerd meg hazádat! A 8-as útról: Köszeg (Túri P.-Almássy T.) — — — — —	14-15
Itália szabadságon (Földvári András) — —	16-17
Látogatás a Hitekánál (folytatás a 3. oldalról) — — — — —	18-19
Autók és árak — Vásárnapotár — — — — —	20
Képes hirdető (L. Gy.) — — — — —	21
Variációk egy témára — Mit művelnek a Lada-porlasztóval (L. K.) — — — — —	23-25
Autók, motorok és emberek az Őszi BNV-n (Liener György) — — — — —	27-33
Régi autó — Modell — Bélyeg és kerék — —	35
Hatvan csak ötvennyolc! (Földvári András)	36-37
Őszintén szólva (Zentai Ferenc) — — — — —	39
Uzemyanyag-premium — készpénzben (Reményi Gyenes István) — — — — —	40-41
Keressük a legjobb gépjárművezetőt — Döntő — — — — —	43
Autóbusz-balesetek —	
A „Csúcsforgalom” postója — — — — —	44
Kanadában eldőlt a VB sorsa (Andrew Frankl) — — — — —	45
A kétkerekűek évtizede elé (Rózsa György)	46-47, 50
Ez lenne a jövő? — — — — —	48-49
... még a talpfákon is elmegy! — — — — —	51
Minden jó, ha jó a vége (Fekete András) —	53
Kiskun Kupa (Surányi Péter) — — — — —	54
Az óvástól függ — — — — —	55
A „nagy” Darázs a bajnok — — — — —	57
Forradalom a francia Hatnaposon (G. Rossi)	58
Késői szüret (-ergyé-) — — — — —	59
Keresztrejtvény — Találja ki — — — — —	60
Az autó — szeszélyes üzem (Novobáczky Sándor) — — — — —	61
És még arról is beszélnek (G. R.) — — — —	63

CÍMLAPUNKON: BMW kocsik az őszi BNV-n (Favics Peter felvétele)

HATLAPUNKON: F-1 VB-győztes: Alan Jones

LÁTOGATÁS A HITEKÁNÁL

Az elkészült műszerek bemérése kényes és halaszthatatlan művelet. A készülékek parányi eltérése a technológiai előírásoktól már hamis mérési eredményeket okozhat



Az autókészítők fejlődése magával hozta a karbantartás során használatos mérőműszerek fejlesztését is. Alig két évtizeddel ezelőtt ritkán láthattunk a műhelyekben olyan szerkezetet, amely akár a motor, akár a futómű pontos beállítására szolgált. Ma már az a ritkaság, ahol nem találunk ilyet.

Budán, a Hunyadi János úton

Nem is olyan régen újdonságnak számított, ha SUN

gyártmányú motordiagnosztikai készülékkel találkoztunk egy műhelyben. Ma már se szeri, se száma a hasonló készülékeknek. Igaz, a nagyon hasznos mérőműszereknek volt és van egy nagy szépséghibájuk — dollárt kell adnunk értük. Olykor nem is keveset. Tehát előbb-utóbb előtérbe kerül a hazai előállítás kérdése. Kapóra jött a vállalat megalakulásakor, hogy az EMAG (Első Magyar Gazdasági Gépgyár) — a magyar kombájngyártás fellegvára — értékesítési nehézségekkel küszködött. Nos, rövidítve a történetet, elmondhatjuk: három vállalat összevonásával megalakult az EMAG telephelyén a Csepel Művek Híradástechnikai Gépgyára, a Hiteka.

A vállalat — sokágú gyártási profilja mellett — másfél évtizeddel ezelőtt kezdett a közúti gépjárművek vizsgálatát és karbantartását szolgáló berendezések gyártásához. Az eltelt időszak alatt számos olyan mérőműszerrel látta el az autójavító ipart, amelyért azelőtt valutát kellett kiadni.

Gyártástól a javításig

A gyár ma már alig győzi kielégíteni a megrendelők igényeit. Az olyan műszerek, amelyek a javításkor hathatós segítséget nyújtanak a szakembereknek, manapság igen kelendő cikkek. A tervezőgárda magas szakmai tu-

dását dicséri, hogy a műszerek többsége saját fejlesztés. Hozzá kell még tennünk azt is, hogy a KGST-államain kívül a fejlődő országok is egyre gyakrabban vásárolnak a Hiteka készítményeiből.

Mégis, ha az autójavító ipar kulisszái mögé pillantunk, különös fonákosságokat tapasztalhatunk. Számos helyen áll a sarokba tolvaj, porosodva, pókhálósan egy-egy mérőkészülék. No nem azért, mintha meghibásodott volna, hanem mert még ma is idegenkednek tőle. Számos szakember még most is jobban hisz a fülének, mint a műszernek, holott már régen bebizonyosodott, hogy a hallás nem

(Folytatás a 18–19. oldalon)

Lépünk be a Műszaki Egyetem különböző kapuin (2.)

A képzés a közlekedésmérnöki karon is, mint a műegyetemen általában, öt évig tart. Az öt év félévekre, **szemeszterekre** oszlik, ennek megfelelően a tantárgyak nem évenként, hanem félévenként változhatnak. A tanítás többféle formában folyik. Az elméletet általában **előadásokon** ismertetik a tanárok 50–60 fős hallgatóságának (régebben ennél sokkal nagyobbak voltak a csoportok, és sok karon még ma is előfordul, hogy 300–400 diák ül az **auditóriumban**). Az előadásokon elhangzottakat – ha szükséges – kisebb csoportokban (tanulókörökben) dolgozzák fel oktatók közreműködésével. A kétféle tantermi foglalkozáson kívül van még laboratóriumi és rajztermi foglalkozás. A laboratóriumokban a hallgatók 4–8 fős csoportokban hajtják végre egy-egy szerelést, mérést, vizsgálatot, beállítást. A rajzteremben minden hallgató kap egy modern rajzgépes rajztablát, amelyen egyéni feladatot kell megoldania, természetesen oktatók irányításával.

Kötelező tantárgyak

E bevezetés után nézzük meg a járműgépész szak tantervét közelebbről. A tan-

tervben van néhány olyan tantárgy, amely az egész egyetemen egységesen kötelező. Ilyenek például a marxizmus–leninizmus tantárgyai (**filozófia, politikai gazdaságtan, tudományos szocializmus, a magyar munkásmozgalom története**). Ezekből minden félévre jut átlagosan heti két-órás tantermi foglalkozás.

Másik „összegytemi” tantárgy az **idegen nyelv** négy éven át. Két évig egységesen orosz, két évig választott idegen nyelvet tanulnak a diákok. Több féléves tantárgy még a **testnevelés**, azonkívül vannak még olyan kisebb, egy féléves tantárgyak minden műegyetemi tantervben, mint a **honvédelmi ismeretek, a jogi ismeretek, a munkavédelem**.

A tantárgyak másik nagy csoportját azok alkotják, amelyek a karon egységesen kötelezőek, ezek közül jellegzetesen kari tantárgy a **gépjárművezetési ismeretek**. Ugyanis ezen a karon minden hallgató megtanul gépkocsit vezetni, személyes teherautót egyaránt. (Harmadév után a jogosítványt „szakmási” lehet.)

Ugyancsak minden közlekedésmérnöki kari hallgató tanulja a **mérnöki fizikát, a számítógépek programozását, és a mű-**

szaki kémiát már az első félévben. Szintén az első félévben kezdődik a **matematika** és a **műszaki ábrázolás** oktatása, ezek azonban több félévre elnyúlnak. Matematikát például – egy év kihagyás után – még a negyedik évfolyamon is tanulni kell.

Gépjárművek szerkezetana már az első évfolyamon!

A második félévben az újabb alaptudományi tantárgyakkal párhuzamosan megjelenik a szaktantárgy is! Három féléven keresztül ismerkednek az autógépész hallgatók a gépjárművek szerkezettanával (új tankönyvük nemrégiben jelent meg), a vasútgépész hallgatók a vasúti járművekkel stb. Persze, ez az ismerkedés nem is olyan könnyű dolog. Nemcsak arról van szó, hogyan is néz ki egy autó, vagy annak egy alkatrésze. Ezt is tudni kell, de ez még csak a minimum. A lényeg az, hogy a szerkezetek hogyan működnek.

Természetesen mérnökképzésről lévén szó, erről nem mesélni kell, hanem a működés folyamatát matematikai egyenletekkel kell leírni, s diagramokban ábrázolni, a konkrét értékeket ki kell számol-

Az oktatás legfőbb szintere az osztályterem



Adatok:

$$A_1 = 32 \text{ cm}^2$$

$$R_{10} = 5 \text{ N}$$

$$A_2 = 2 \text{ cm}^2$$

$$s_1 = 30 \text{ N/mm}$$

$$A_3 = 2,5 \text{ cm}^2$$

$$R_{20} = 10 \text{ N}$$

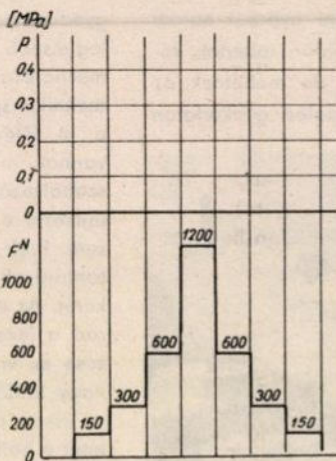
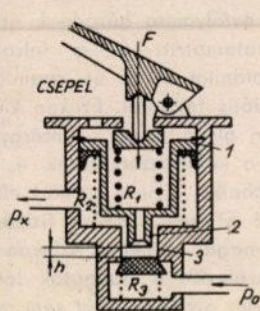
$$h = 5 \text{ mm}$$

$$s_2 = 1 \text{ N/mm}$$

$$p_o = 0,5 \text{ MPa}$$

$$R_{30} = 10 \text{ N}$$

$$s_3 = 1 \text{ N/mm}$$



Olvasóinknak is bemutatunk egy nagyon egyszerűnek nevezett példát. Tessék számolni, tessék megoldani:

Az F pedálérőt lépcsőzetesen növeljük, majd csökkentjük. A diagram alsó részében feltüntetett F értékeket alapul véve, rajolja be a diagram felső részébe a p_x nyomás változását. (A súrlódást elhanyagoljuk.)

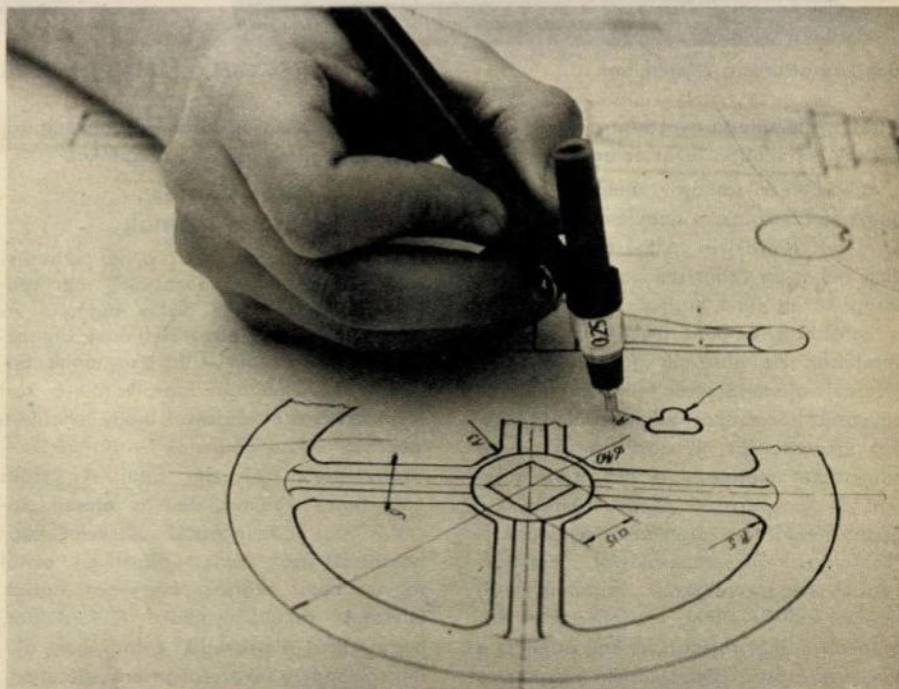
ni stb. Ilyen működésanalízist a hallgatóknak százával kell megcsinálniuk, és erre kapják az osztályzatot (ebből a tantárgyból egyáltalán nincsen szóbeli vizsga). Egy nagyon egyszerű példát olvasóinknak is bemutatunk. A bonyolultabb számításokhoz nemegyszer nagy számítógépet is igénybe kell venni. A tantárgyhoz szerelési gyakorlat is tartozik.

A jármű működésanalízisével párhuzamosan megkezdődik a **mechanika** oktatása, amely öt félévre oszlik.

Az ötből kettő a felsőbb évfolyamokra esik, konkrétan a hetedik és a kilencedik félévre, ahol a mechanikának már olyan magas elméleti színvonalú fejezeteit oktatják, mint a sokszabadságfokú lengő rendszerek analízise, a rugalmasságtan alkalmazásának speciális esetei, a mechanika variációs elvei, a végeselemek-módszer alapjai, hogy csak néhányat említsünk az olvasóinknak talán nem sokat mondó fejezetcímek közül. Ugyancsak a második szemeszterben kezdődik a két



A mérnök azért mérnök, mert mér... és rajzol...



féléves **elektrotechnika**. A harmadik fél-
évben kezdődik, és másfél évig tart a
szerkezeti anyagok technológiája című
tantárgy, amelynek célja megismertetni a
hallgatókkal először a fémek és nemfémek
szerkezetét, az anyagszerkezet válto-
zásait, az anyagok átalakítását, az anyag-
vizsgálati módszereket, majd a szerkezeti
anyagok megmunkálási, meleg- és hideg-
alakítási technológiáit. Ehhez a tantárgy-
hoz csatlakozik egy nyári gépműhelygya-
korlat, amelyet a hallgatók egy szakmun-
kásképző intézet tanműhelyében töltenek
el. A négy hét alatt tapasztalt szakokta-
tók irányításával előírt forgácsolási, önté-
si, hőkezelési stb. feladatokat kell elvé-
gezni, s a végén gyakorlati vizsgát is kell
tenni. Azok a hallgatók, akik úgy kerül-
nek az egyetemre, hogy előtte már szert

szerkezeti anyagok technológiájára, más-
részt a járművek szerkezetanára.

A harmadik évfolyam alaptudományi
tantárgya a **hő- és áramlástechnika** első
fele. Ugyanebben az időben tanulják az
autógépezetek a **gépjárművek üzeme**,
majd a **gépjárművek gyártása és javítá-
sa** című tantárgyakat. Az előbbi a közle-
kedési üzemmel, valamint a diagnosztikai
és a karbantartási technológiákkal fog-
lalkozik, az utóbbi a gyártási és a javítási
technológiákkal. Mindkét tantárgy-
hoz heti kétórás – részben laboratóriumi,
részben művelettervezési – gyakorlat is
tartozik.

A harmadik év utáni nyárból három
hetet a hallgatók külföldön töltenek, fő-
lég a Szovjetunióban, de mehetnek az
NDK-ba is. Ezen a termelési gyakorlaton

leti képzés „nem az ő kenyere”. Miért ne
mehetne el dolgozni egy gyakorlatiasabb
üzemmérnöki munkakörbe? De ugyan-
úgy miért ne folytathatná tanulmányait a
negyedik évfolyamon az a győri főisko-
lán végzett üzem mérnök, aki közben jön
rá, hogy kedve is és képessége is lenne
elméleti, fejlesztő jellegű mérnöki mun-
kához? A kérdésre a válasz remélhetőleg
néhány hónapon belül megszűnik.

Visszatérve a tantervhez, nézzük meg,
mik azok az erős elméleti jellegű tantár-
gyak, amelyek „fejlesztő” mérnököt csi-
nálnak a „végrehajtó” mérnökből.

Már korábban említettük, hogy a ne-
gyedik-ötödik évfolyamra húzódnak át a
legfelsőbb matematika és a felsőbb
mechanika, valamint a hő- és áramlás-
technika speciális fejezetei. Ezeknek kívül
a 8. félévben olyan fontos tantárgyak
vannak, mint a **könnyűszerkezetek** és a
szabályozástechnika, s nem szabad elfe-
lejtkezni a két féléves elméleti **fizikáról**
sem. Ezek a magas elméleti színvonalú
tantárgyak kiszélesítik a hallgatók látó-
körét. Az elmélet azonban most sem ma-
rad a levegőben. A **gépjárművek terve-
zése és vizsgálata** című három féléves
nagy tantárgy azt a célt szolgálja, hogy
az összes addig és akkor megtanult elmé-
letet a hallgatók alkalmazzák a korábban
már jól megismert járműre mint példára.
Teszik ezt a hallgatók annak tudatában,
hogy tudásuk nem szűkül be a járműre,
szükség esetén azt felhasználhatják bár-
milyen más gép tervezéséhez, fejlesztésé-
hez, vizsgálatához.

A konkrét mérnöki munka megismerte-
tésére is gondot fordít az egyetem. A ne-
gyedik év utáni nyári gyakorlat alatt min-
den hallgató négy hetet egy-egy mérnök
mellett tölt el valamelyik üzemben. Ez
alatt az idő alatt tulajdonképpen semmit
nem kell csinálnia, „csak” a mérnökét
kell árnyékként követnie, s figyelnie, mi-
lyen problémákat kell neki megoldania,
milyen utasításokat kap, s milyeneket ad
tovább, hogyan intézi az ügyeket a mun-
kások között, mit csinál egy értekezleten,
milyen munkahelyi gondjai vannak.

Ha jó mérnököt „fog ki” magának va-
laki, akkor rengeteget lehet tanulni a
négy hét alatt.

A tanulásra a diplomaterv elkészítése
teszi fel a koronát. Az egész tizedik fél-
évet ennek szentelhetik, akkor már sem-
milyen tantárgyat nem kell tanulni. A dip-
lomatervezésről következő számunkban
részletesen írunk, mert ezzel azt is érzé-
keltehetjük, hogy milyen feladatokat kell
egy autógépésznek megoldania „kint az
életben”.

(LÉZO)



Bepillantottunk a rajzterembe...

(SZÉKELY TAMÁS felvételei)

tektek ilyen jellegű gyakorlatra, csak vizs-
gáznak, és szabad lehet az egész nyaruk.

A következő tantárgy, amellyel a hall-
gatók találkozhatnak, a **gépelemek** (4., 5. és
6. félév). Rendkívül fontos tantárgy, bár
elég nehéz és „fárasztó”, ezért a hallga-
tóság között nem nagyon népszerű. Míg
a korábban említett műszaki ábrázolás
keretében az ábrázoló geometria és a
műszaki rajz módszereit felhasználva, csak
egyszerűbb rajzokat kellett a hallgatók-
nak elkészíteniük, itt most már a gépal-
katrészeket méretezni is kell, kiszerve-
teni és megtervezni őket. A különböző
gépelemokről és szerkezeti egységekről
(kötőelemekről, kapcsolókról, ágyazá-
sokról, fogaskerekekről, hajtóművekről)
főtervet kell készíteni, s a jellegzetes da-
rabokról műhelyrajzot is be kell adni. Ez a
tantárgy erősen támaszkodik egyrészt a

üzemlátogatásokon kívül gazdag kulturá-
lis program is várja a hallgatókat.

Üzemmérnök... okleveles mérnök...

Azok a hallgatók, akik a harmadik év-
folyamatot sikeresen „lezárták”, már ren-
delkeznek annyi és olyan tudással és
készséggel, hogy elkezdhetnének dolgoz-
ni üzemmérnökként – ha akarnának. Ép-
pen a közelmúltban foglalkozott a kari
tanács azzal a kérdéssel, hogy lehetne-e
ezeknek a hallgatóknak – ha kéri –
üzemmérnöki oklevelet adni. A kérdés
még nincs eldöntve, de van abban „rá-
ció”, hogy üzemmérnöki oklevelet kap-
hassanak azok, akik valamilyen oknál
fogva nem akarják, vagy nem tudják
folytatni tanulmányaikat. Előfordulhat,
hogy valaki a negyedik évfolyamon éb-
red rá, hogy a fokozatosan erősödő elmé-

MOSHATÓ, TISZTÍTHATÓ – DE MINEK?

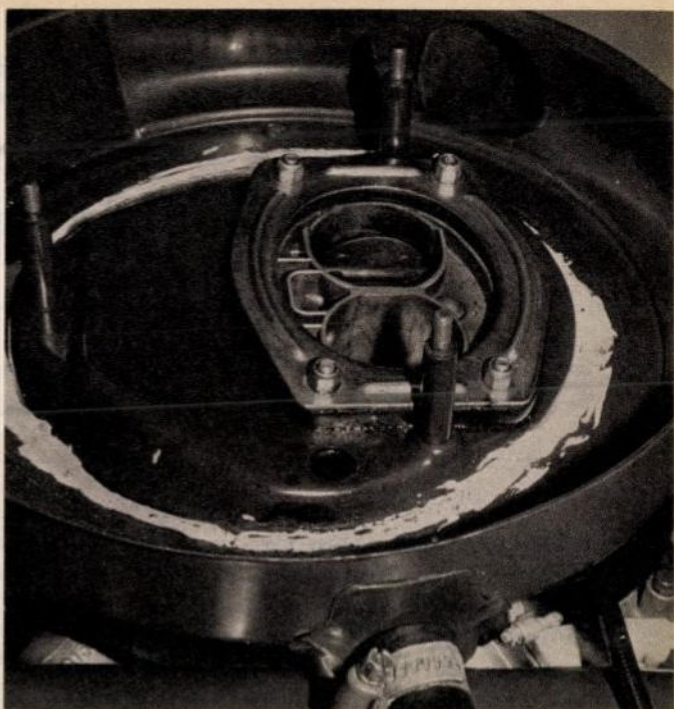


Felvételeink egy igen sok Lada levegőszűrő házában megtalálható betétről készültek. Olyan levegőszűrőről, amelynek szivacsbetétjét az oldalán körbefutó lyukas fémszalag határolja, tetejét és alját pedig nagyon kemény, sárga műanyag peremezés fogja közre.

Különös dolgokat tapasztalhatunk az ilyen „spéci” levegőszűrőkkel. Nem is egy esetben és nem is egy kocsinál. A karburátortorokban ugyanis rendkívül finom por rakódik le a nedves, olajpárás falra, a szivatószelepre és a tengelyre is.

Ezzel a szűrővel például csupán nyolcszáz kilométert utazott a tulajdonosa normál városi és országúti körülmények között, tehát viszonylag tiszta környezetben, és nem poros dűlőutakon. Ennek ellenére a torokból — olajos port lehetett kitorolni. Ugyanilyen szennyeződés volt a levegőszűrő ház fedelén és a szűrőbetéteken belül is.

Előfordult az is, hogy a Trabant gazdája a motor felől váratlanul feltámadó különös zajra riadt fel. Aztán kiderült, hogy egy ilyen típusú levegőszűrő zörgött a házban. Mérete ugyanis sehogysem illett a megadott helyre, a két felfekvő felület sem zárhatott rendesen, tehát a feladatát sem tölthette be eredeti rendeltetése szerint. Nem kétsé-



A szivatószelep sötét az olajos por lerakódásától

Olajos por a papíron. A szivatószelep tiszta, fényes

A levegőszűrő ház tetején is szembetűnik a finom porlerakódás

(A szerző felvételei)



ges, hogy emiatt a motort is számottevő károsodás érte.

Tapasztalataim szerint a rideg műanyagból készült alsó és felső záróperemezés nem tömít rendesen. A szivacs rövid időn belül összetöredezik, apró darabjait a motor a lyukas fémszalagon keresztül beszívja és „megeszi”. Ugyanakkor a szivacson átrázódik a finom por.

Ez a levegőszűrő, amelyet a kocsiját féltő autós jobb híján jóhiszeműen vásárol meg valahol — rosszul látja el feladatát.

Vajon hogyan kerülhetett kereskedelmi forgalomba (feltehetőleg hivatalos minősítő szakvélemény nélkül)?

Csupán a rend kedvéért említem meg: munkám során sok érdekes észrevétel gyűjtésére nyílik alkalmam az autók mellett. Motor diagnosztikával is viszonylag régtől foglalkozom, és így tapasztalataim nem szorítkoznak csupán egyetlen autóra vagy kocsi típusra.

Eppen az objektív szakmai háttér készítetett arra, hogy egyik legutóbbi és közérdeklődésre is méltán számot tartó észrevételemet megosszam az olvasókkal. S így mindenkélettől azokkal, akik ilyen levegőszűrőt használnak.

Bratincsák György
autószerelő

Az autóvezető-képzés új tartalékai - még hatékonyabban

Az elmúlt évben 285 ezren vizsgáltak gépjárművezetésből, ezen belül 80 ezren segédmotorra, 30 ezren motorkerékpárra, 140 ezren személyautóra, 25 ezren teherautóra, 5 ezren „nagy” autóbuszra és egyéb járművekre tettek sikeres vizsgát. Hazánkban jelenleg mintegy két és fél millió érvényes gépjárművezetői jogosítványt tartanak nyilván. Minden harmadik-negyedik családban van autó, és a családon belül átlag két családtagnak van érvényes jogosítványa. Az újonnan gépjárművezetői vizsgára jelentkezők száma az elkövetkezendő években feltehetően fokozatosan csökkenni fog. Ennek ellenére a közvélemény változatlan érdeklődéssel kíséri figyelemmel minden olyan híradást, amely az autóvezetés-oktatással, az autóvezetői vizsgákkal és kiváltképp a már régi jogosítvánnyal rendelkezők továbbképzésével kapcsolatos. Nos, éppen az ilyen, közérdeklődésre méltán számot tartó kérdésekkel kerestük fel ezúttal Réthy Attilát, az Autóközlekedési Tanintézet igazgatóját.

— Milyen változásra, az eddigiektől esetleg eltérő új intézkedések bevezetésére számíthat az autóvezetői tanfolyamra és vizsgára jelentkező, a közeli jövőben?

— A gyakorlatban jól bevált gépjárművezető-képzési és -vizsgáztatási módszereinkről nincs okunk lemondani, éppen ezért a hagyományoktól merőben eltérő, úgynevezett

látványos újdonságok bevezetését sem tervezzük. Ez persze nem mond elent annak, hogy a képzés és a vizsgáztatás módszereit, a jogos társadalmi igényeknek megfelelően tovább gazdagítsuk. A jövőben a műszaki, üzemeltetési, valamint a vezetéstechnikai ismeretekből is többet szeretnénk nyújtani. Alapvetően azért, hogy a gazdaságosabb gépjárműhasználatra oktassuk és neveljük a vezetőjelölteket.

— Úgy tudjuk, számottevő módon mérséklődött az érdeklődés az autóvezetői tanfolyamok iránt, és ez a tendencia feltehetően az elkövetkezendő időszakban is érzékelhető lesz. A „finomítás” milyen módszerével igyekeznek tehát jobban kielégíteni a társadalmi igényeket a jövőben?

— Nos, aligha vitatható, hogy immár megszűnt a sorbanállás az autóvezetői tanfolyamok előtt. Ám ez korántsem jelenti azt, hogy munka nélkül maradunk: a zavartalan utánpótlást — ha valamelyest mérsékelt létszámmal is — a józan, megalapozott előrebecslések alapján, továbbra is biztosítva látjuk. Azzal azonban számolnunk kellett, hogy ma a jelentkezők többsége már csak munkaidő után, vagy hétvégeken tud részt venni a tanfolyamokon. Ebből következik, hogy a nagy többség újabban csak délutánonként vagy hétvégeken szeretné gyakorolni a vezetést. Éppen ezért, lehetőséget kívánunk adni a legeredményesebben dolgozó szakoktatóinknak arra, hogy az úgynevezett „csúcsidőben” saját kocsijukkal is oktassanak. Szeretnénk, ha szolgáltatásainkkal a korábbinál jobban, mindenki meg lenne elégedve. Az udvariasság és az előzékenység nem igényel beruházásokat.



Az ügyfeleink iránti ilyen magatartást, még szigorúbban meg is követeljük munkatársainktól.

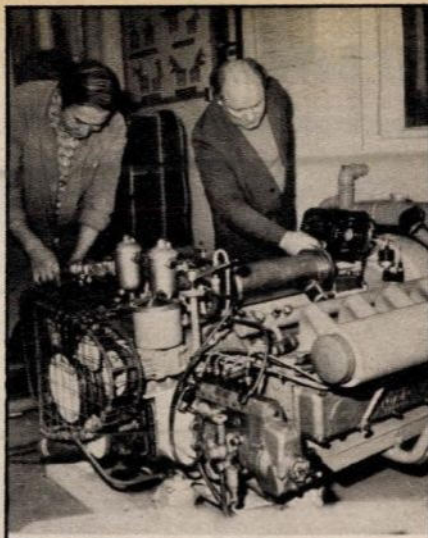
— Vajon a kocsik sokfélesége nem okoz-e majd gondot a képzés megszokott menetében? Sikerül-e elérniük, hogy a képzési idő alatt mindenképpen, mindvégig az eredetileg választott márkájú autón gyakoroljon, és azon is vizsgázzon?

— Ez ma már nem okoz gondot. Sőt, éppen ezáltal tudjuk egy régi adósságunkat törleszteni, mondhatjuk úgy is, így tudunk megfelelni a régi társadalmi elvárásnak. Érthető ugyanis, hogy amikor valaki autóvezetői tanfolyamra jelentkezik, az elméleti tárgyak sikeres abszolválása után pontosan olyan márkájú autón szeretne gyakorolni, amilyent venni fog, vagy amilyent már meg is vett magának. Erre eddig nem voltunk berendezkedve. Most viszont ennek az igénynek is messzemenően meg tudunk felelni, ugyanis a saját kocsis oktatásra vállalkozó szakoktatóink autóparkjában megtalálható a hazai kereskedelmi forgalomban beszerezhető valamennyi márka. Sőt, az igények és a lehetőségek szerint, egyéb márkájú autókkal is sor kerülhet oktatásra. Az invalidusok vezetői vizsgára való felkészítésében is az eddiginél több segítséget szeretnénk nyújtani. Ilyen esetben azonban, a jelentkezőnek kell hoznia saját ko-

csiját: Trabant Hycomatot, vagy bármilyen más márkájú autót, amelyen már elvégezték az orvosszakértői bizottság által előírt átalakításokat. Az pedig természetes, gondosan ügyelünk arra, hogy minden tanuló egészen a vizsgáig az eredetileg kiválasztott márkájú autón gyakorolhasson.

— Eddig az volt a szempont, hogy a tanfolyamokon az AUTÓVEZETÉST, és nem bizonyos egyedi márkák kezelését tanítsák meg. Persze, nem is lehetett volna másképpen, ha figyelembe vesszük, hogy az esetek többségében mindössze kétfajta kocsi (Lada, Skoda) ülhetett a tanuló. Most viszont a Wartburg, Moszkvics, Dacia, Zaporozsec, Polski Fiat, Trabant stb. márkák révén számottevően gazdagodott a választék. Vajon az eredetileg vállalt szakmai elkötelezettség ezzel nem szenved-e majd csorbát?

— Nem. Ügyelünk arra, hogy a jövőben is alapvetően a helyes közlekedési szemléletre neveljünk: minden összefüggésében az AUTÓ (a „B” kategóriára) és nem csupán a kiválasztott márká vezetésére oktatjuk a jelentkezőket. Más nem is tehetnénk, hiszen tematikánkat is eleve így építettük fel, és ahhoz változtatlanul alkalmazkodnia kell minden szakoktatónak, függetlenül attól, hogy milyen márkájú saját kocsival végzi hivatását a képzési programban. Alig vitatható azonban, hogy a gépjármű feletti uralom megszerzéséhez vezető út a tanuló számára így sokkal rövidebb lesz. Ez könnyen belátható, hiszen így mentesül attól a gondtól és külön kiadástól, hogy a sikeres vizsga után a saját, másfajta kocsijának megismerésére újabb gyakorló órákat vegyen. Alig vitatható, hogy még a sokéves vezetési rutinnal rendelkezők számára is gondot okozhat kezdetben az erőátviteli fokozatok kapcsolásának különböző megoldása (botkormány, automata váltó, szerelvényfalból kinyúló kar), vagy éppen az első, illetve a hátsó meghajtású autó biztonságos irányítása. Végeredményben tehát ez az új lehetőség a közlekedésbiztonságot szolgálja. Alapvetően azzal, hogy a saját kocsijával kezdetben nem csetlő-botló, hanem az autóját eleve jól ismerő, a hibafelismerési és hibaelhárítási tudnivalókkal is jól felvértezett — a gépjárművet tehát igazán uralni tudó — új vezetőként lép a forgalomba.



Nagy súlyt helyeznek az üzemeltetéssel, a hiba felismerésével és a hibaelhárítással összefüggő ismeretek elsajátítására. És ehhez az ATI iskolában a legelőbb helyen már rendelkezésre állnak a korszerű taneszközök.

— Évekkel ezelőtt, amikor a gépjárművezetők sokoldalú továbbképzésének lehetősége és témája szóba került, hivatalos megfogalmazásban ezt olvashattuk: „*Továbbképzésre gondolni, annak rendszerét felépíteni, kereteit megszervezni, részleteit kidolgozni csak akkor lehet és szabad, ha az alapképzés terén mindezt már elvégeztük, folyamatát zavartalanul látjuk, eredményeit értékeljük és távlatait felmérhetjük; a továbbképzés csak az alapképzés és az időközben nyert gyakorlat, a tapasztalatok pilléreire épülhet...*” Önként felvetődik tehát a kérdés: ebben a konzolidáltabb időszakban, amikor a Tanintézet erejét és teherbírását nem nyomasztja a mennyiségi elvárások gondja, hogyan áll és mennyire életképes a gépjárművezetők továbbképzésének sokat emlegetett koncepciója?

— Valóban most jutottunk el oda, hogy a jól kidolgozott, és immár sok éve jól működő alapképzés oszloppaira építhetünk. A gépjárművezetők továbbképzésének részletes tematikáját, tan- és vizsgadíjait éppen ezekben a hetekben dolgoztuk ki. A hagyományosnak számító kategóriák mellett lehetőséget teremtünk a gépjárműkezelői, személygépkocsi-porlasztót beállító, benzinmotor-beszabályzó, dízelmotor-adagoló beállító, tarifóri, segédmotorkeleképár-vezetői és nem utolsósorban vezetéstechnikai továbbképző tanfolyamokon való részvételre. A kidolgozott tematika szerint összesen negyvenöt alap- és továbbképző tanfolyam kategóriája szerepel ebben a programban. Közülük számos már működik is. Tematikáiban nagy súlyt helyezünk a hibafelismerés és hibaelhárítás tudnivalóinak minden eddiginél gyakorlatibb oktatására. A továbbképzéssel a közlekedésbiztonság mellett a takarékosabb, ésszerűbb autózást kívánjuk elősegíteni. Az ATI tervezi a vállalatok, szövetkezetek, intézmények hivatásos gépjárművezetőinek szervezett továbbképzését is. Ezzel is nagy adósságunkat szeretnénk törleszteni. A gépjárművezető-továbbképzés reformjának gyakorlati megvalósítása tehát éppen az előttünk álló legfontosabb — a hatodik öt-éves terv célkitűzéseivel összhangban megvalósításra váró — feladataink közé tartozik — fejezte be lapunknak adott nyilatkozatát az ATI igazgatója.

WARTBURG-UGYFÉLFÓRUMOT

rendez az AFIT IV. sz. Autójavító Választalon november 13-án 16 órakor az AFIT Tröszt tanácstermében (XIII., Váci út 45/b), a gyár képviselőinek részvételével. Minden érdeklődőt szívesen várnak.

A SZEPTEMBERI KOLNI

nemzetközi kerékpár- és motorkerékpárszáron újfajta kerékpárral ismerkedhettek meg a látogatók. Különlegessége nem a hajtómű, vagy az eddiginél is csillogóbb krómozás lesz, inkább az „extrák” érdemelnek figyelmet. A kerékpáros balesetek ugyanis többször végződnek halállal, mint a többi közlekedési baleset, s különösen nagy a gyereksérülések száma. Ha már biztonsági övvel nem lehet ellátni a pedálozókat, másképp kell felhívni rájuk a négykerekeűek gazdáinak figyelmét. Ez a gondolat vezette az egyik nemzetközi rendezőszervezetet (IOLP), hogy a biztonsági követelményeknek jobban megfelelő kerékpárt tervezzen. Mindezekelőtt a világítás az, ami eltér a hagyományostól, ugyanis csak menetközben működik dinamóval, leálláskor ennek szerepét automatikusan átveszi az elem, így a fény akkor sem huny ki, ha áll a kerékpár. A hátsó lámpa és a prizma is nagyobb az eddiginél, így megszabtról észlelhető, és az első fényszórón is van fényvisszaverő anyag. Nem új találmány, de szintén a biztonságot növeli a küllőkre szerelhető, így oldalról is látható fényvisszaverő prizma.

A GÉPKOCSIK SOK FÉMALKATRÉSZÉT

már több évtizede műanyaggal helyettesítik, sőt, már gyártanak műanyag karosszériájú gépkocsikat is. Műanyag motor azonban idáig még nem volt. Most már ez is megjelent. Az amerikai Pilomotor-Research cég különleges tűzálló műanyagot állított elő. A műanyagot üveg- és szénszállal körülvéve a motor alkatrészeinek többségét sikerült előállítani. Csak néhány mozgó, különleges tartósságra igényt tartó alkatrészt gyártanak továbbra is fémből. A cég azonban kijelentette, hogy hamarosan ezeket is műanyagból fogják előállítani. Az új motorok súlya fele az eddigieknek, üzemanyag-felhasználásuk 15%-kal gazdaságosabb, s ráadásul nem rozsdásodnak. A cég mérnökeinek véleménye szerint a kísérleti példány alapján nemcsak autó-, hanem traktor-, motorcsónak-, sőt repülőgépmotorokat is lehet majd gyártani.

AZ ÉVEK ÓTA KITÜNŐEN BEVÁLT

Daimler-Benz S sorozatok (SE, SEL) V8 motorain jelentős továbbfejlesztést hajtottak végre. Ennek során születtek a 3,8 literes és az 5 literes könnyűfém V8-as motorok, gyártásukkal az 1979. év őszén



Ez a kis versenyautó a Forma-1-es Ferrari hasonmása. A stuttgarti Steinwinter cég mini Ferrarijába 50 cm³-es egyhengeres, kétütemű motort épít. A 100 kilós, 80 km/órás sebességre képes versenyautó kerekeit tárcsafékek őrzik



A 200 EZREDIK TRABANT átadására került sor a Merkur csepeli telepén. Az 1959 óta hozzánk is szállított nagyon népszerű autóról beszélt az ünnepségen Günter Hipp, a zwickauai gyár igazgatója. Beszédében elmondotta, amíg az első évben mindössze 251 darabot szállított a gyár, ma már évente 23 ezer kerül magyar exportra. Képünkön Csüri István, a Merkur igazgatója adja át a jubileumi Trabantot újdonsült gazdájának, Deák József kartali lakosnak, az Iklandi Ipari Műszergyár esztergályosának.

Bojár Sándor felvétele

indultak meg. 1980 tavaszától már az SL és az SLC sportmodellekbe is beépítik. Az új motor alkalmazásának célja a takarékoság, részben súlycsökkentéssel, részben az energiahasznosítás növelésével. Ezenkívül célba vettek és el is értek több olyan minőségi eredményt is, mint a nagyobb kényelem és a zajcsökkentés. Ha már új a motor, természetesen kedvezőbb karosszériakialakítással, új négyfokozatú automatikus hajtóművel és tovább tökéletesített futóművel is

hozzájárult a gyár az alapvető célkitűzések megvalósításához.

A tévénezők figyelmébe

November 11., kedd (2. műsor), 21.10: Autó-motor sport. November 21., péntek, 16.30. Mindenki közlekedik. Ismétlés: 22-én, szombaton 11.55.

A Főtaxi SC autósport szakosztálya nov. 23-án rendezi meg a VI. Old Boy Rallye-t. A versenyen indulhat mindenki, aki már 3 éve abbahagyta az aktív versenyzést, és elmúlt 35 éves. Jelentkezhetnek ezenkívül sportbírók, sportvezetők, versenyszerelők és újságírók, valamint mindenki, aki valamilyen formában tevékenykedett az autósportért. A jelentkezéseket követően a nevezéseket postán küldik ki. Jelentkezési határidő nov. 15. Az útvonal mintegy 180 km, a nevezési díj 300 Ft. Cím: Főtaxi SC autósport szakosztálya, Bp., Kerepesi út 15. 1441, tel.: 145-810, telex: 22 6422.

A FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TANÁCS

az óvodás korú és iskolás gyermekek közlekedési nevelését segítve, az idén is kedves és hasznos kiadványokat küldött a budapesti oktatási intézményeknek. A pedagógusok munkáját közlekedési kártyajáték, tanrend, könyvjelző, kivágós játék és a közkezdelt Stop! Közlekedj okosan! című diafilm segíti.

A SZOVJETUNIO ÉS KANADA

tárgyalásokat folytat annak lehetőségéről, hogy Lada személyautókat összeszerelő üzemet létesítsenek az észak-amerikai országban – idézi a Pravda ottawai tudósítója a Ladák kanadai értékesítésével foglalkozó Lada Cars of Canada cég elnökét. Kanadában az utóbbi két és fél évben 16 000 Ladát adtak el, a kereslet állandó emelkedése adta az ötletet az összeszerelő üzem megépítéséhez.

ISMERETES, HOGY A DIZELMOTOR

a benzineshez képest lustán gyorsít. Különösen áll ez az erős turbófeltöltéssel dolgozó dízelmotorokra, mert a regulátor gyorsan adja a nagy gázolajtöltést, amelyet a levegő csak lassan „ér utol”. Ez a körülmény egyaránt vezet teljesítménykiesésre és energiapazarlásra. A Motoren- und Turbinenunion Friedrichshafen olyan berendezést szerkesztett, amely gyorsításkor az égés szakaszában minden hengerbe pótlevegőt sajtol be. Az ehhez szükséges levegőmennyiség elsősorban a légindítású motoroknál áll könnyen rendelkezésre, s a végzett kísérletsorozatokat is ilyen motorokkal hajtott aggregátorüzemekkel folyták. Az eredmények jók.

TAKARÉKOSABB VEZETÉSRE

kényszeríti a megdrágult benzin a nyugat-európai autósokat. A hamburgi Esso AG becslése szerint a földrészünk nyugati felében üzemelő több mint 100 millió személygépkocsi 1980-ban már csak 9,4 liter benzint fogyaszt 100 kilométerenként. Ez 3 százalékkal kevesebb, mint 1977-ben. A takarékoskodásban a nyugatnémet autósok állnak az élen. Az



Országos vezetői értekezleten vitatta meg az ATI a gépjárművezető-oktatás, vizsgáztatás, továbbképzés és a közlekedési alkalmasságvizsgálat helyzetét, továbbfejlesztésének lehetőségeit. A tanácskozáson dr. Tózsér István és dr. Veroszta Imre, a KPM Autóközlekedési Főosztályának vezetője és helyettese is megjelent. Utaltak arra, hogy a korábbi évek roppant gyors ütemű fejlődése után az autóvezető-képzésben a tetőzés bekövetkezett. A jövőben tehát az új autóvezetők képzésében és az új autók behozatalában egyaránt kiegyensúlyozottabb időszak következik. Ebben a helyzetben – ami a hatodik ötéves terv időszakával is egybeesik – az ATI valamennyi dolgozójára még nagyobb feladat hárul. Szolgáltatásaikat tovább kell gazdagítani, hogy még jobban alkalmazkodjanak a társadalmi igényekhez. Tíz év múlva, tehát 1990-ig, mintegy négy millió gépjárművezetői jogosítvánnyal rendelkezésre számíthatunk!



Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter, lapzártánk után, október 28-án sajtótájékoztatót tartott a Parlamentben, ahol a közlekedés és a hírközlés eredményeiről, helyzetéről adott számot. A sajtótájékoztatót Bajnok Zsolt, a Minisztertanács Tájékoztatási Hivatalának elnöke nyitotta meg.

(MTI Fotó — Manek Attila)

üzemanyagot jobban hasznosítható motorok és az ésszerűbb vezetési stílus hatására a 100 kilométerenkénti benzinfogyasztás 3,4 százalékkal, 11,2-ről 10,9 liter alá süllyedt.

BULGÁRIA

3268 kilométernyi országútjaiból és autópályáiból 2670 kilométer egyben távolsági útvonal is, amelynél a közel- és távol-keleti forgalom is lebonyolódik. Az utak viszonylag rossz állapota azonban

lassítja a forgalmat. Bulgária a következő években nagy erőfeszítéseket tesz úthálózatának kiépítésére és modernizálására, elsősorban az autópályákat építik újjá. Tervben szerepel a török határtól Svilengradon át Harmanliba menő épülő új autópálya, a jugoszláv határtól, Kalotintól Szófiába vezető útvonal, a Szófia–Rusze út kiépítése, a Szófia–Várna autópálya, és végül a görög határtól Kulatan át a dunai Lom kikötőbe vezető út modernizálása.

Autósoknak



AZ AUTÓS SZAKKÖNYVEK

szegényes választékát már többször szóvá tettük. Örömmel vettük tudomásul, hogy az utóbbi időben javult az ellátás. Az idei Műszaki Könyvnapokra pedig igazi autósce-megék jelentek meg a könyvesboltok polcain. Sokaknak jelentett gondot eddig is, hogy miként készítsék elő autójukat a hatósági műszaki vizsgára. Dr. Mészáros Árpád „Vizsgára készítjük az autót” kötete tájékoztatást nyújt a követelményekről. A nagyon hasz-nos könyvet minden autósoknak ajánljuk. – Frank György és Mészáros Ferenc „Személy-gépkocsik üzemeltetési és diagnosztikai adatai” c. könyve a nálunk futó leggyakrab-ban előforduló személyautók diagnosztikai adatait tartalmazza. A „Hogyan tovább?” so-rozatban, Tamás György és Virág Iván a Ladáról, míg H. Hiting a Wartburgról ad rend-kívüli sok érdekes tanácsot. V. A. Versigora–A. P. Ignatov–V. I. Zelcer–K. B. Pjatkov „Lada gépkocsik javítása” című kötete pedig nélkülözhetetlen segítőtárs és mind a szakembernek, mind a laikusnak egyaránt igen tanulságos olvasmány. Ternai Zoltán „A közúti forgalombiztonság” könyve pedig úrpótló kiadvány a téma tekintetében.

AZ UTÁNFUTÓK

vásárlásának eddigi körülmé-nyessége, úgy tűnik, szűnőben van. Az Autóker jelenleg a ta-bi Építő és Vegyipari Szövet-kezet termékeiből azonnal tud szállítani az érdeklődőknek. Aki viszont nagyobb utánfutóra vá-gyik, az kéthetes várakozás után az alagi Állami Gazdaság Farmer típusát veheti át. Az ér-deklődők vásárlás céljából forduljanak az Autóker vevőszol-gálatához: Bp. VI., Liszt Ferenc tér 4–5.



JÓ HÍR

a kempingezőknek: valószínű-leg jövőre kapható lesz nálunk is az NDK gyártmányú Bastei lakókocsi. Az 580 kg önsúlyú jármű berendezése minden igényt kielégít. Négy személy részére nyújt lehetőséget kelle-mes kikapcsolódásra.

KOCSIÁTVÉTELI SORSZAMOK LAPZARTAKOR, 1980. OKT. 31-ÉN

DACIA (Budapest)	3 124
DACIA (Debrecen)	1 228
LADA 1200 (Budapest)	8 528
LADA 1200 (Debrecen)	7 530
LADA 1200 Kombi (Budapest)	1 637
LADA 1200 Kombi (Debrecen)	573
LADA 1300 (Budapest)	5 517
LADA 1300 (Debrecen)	4 312
LADA 1500 (Budapest)	4 789
LADA 1500 (Debrecen)	4 376
LADA 1500 (Győr)	970
LADA 1600 (Budapest)	1 940
LADA 1600 (Debrecen)	1 015
MOSZKVIC 2140	9 949
POLSKI FIAT 126p (Budapest)	4 062
POLSKI FIAT 126p (Debrecen)	1 042
POLSKI FIAT 126p (Győr)	381
POLSKI FIAT 1500	1 133
SKODA 105-S (Budapest)	813
SKODA 105-S (Debrecen)	1 337
SKODA 105-S (Győr)	1 406
SKODA 120-L (Budapest)	670
SKODA 120-L (Debrecen)	560
SKODA 120-L (Győr)	761
TRABANT Lim. (Bpest)	1 683
TRABANT Lim. (Debrecen)	538
TRABANT Lim. (Győr)	1 283
TRABANT Spec. (Bpest)	3 482
TRABANT Spec. (Debrecen)	1 335
TRABANT Spec. (Győr)	2 887
TRABANT Kombi (Bpest)	590
TRABANT Kombi (Győr)	747
TRABANT Hycomat	10 077
WARTBURG Limousine (Bpest)	2 128
WARTBURG Limousine (Győr)	2 099
WARTBURG Lim. (tolótet.)	199
WARTBURG de Luxe (Bpest)	1 878
WARTBURG de Luxe (Győr)	1 910
WARTBURG de Luxe (tolótetős)	436
WARTBURG Tourist (Bpest)	884
WARTBURG Tourist (Győr)	859
ZAPOROZSEC	30 570

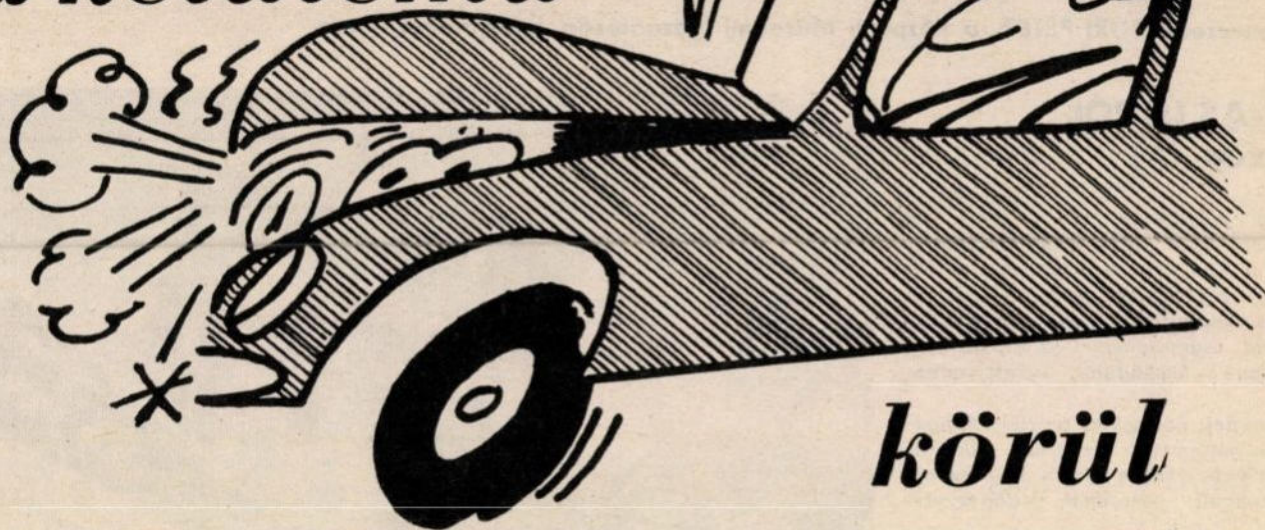


A TRABANTOK

fűtésének a hatékonyságát sokféleképpen variálják. Képünk egy eddig – legalább-is részünkről – nem látott megoldásra hívja fel a figyelmet. Fűtőmotor beszere-lése – ami házilag aránylag könnyen megoldható – jelentősen növeli az utas-tér hőmérsékletét. A kérdés csupán any-nyi: mennyire könnyű beszerezni az átala-kításhoz szükséges alkatrészeket?

Kép: Schellenperger Ferenc

Gondolatok a kétütemű



körül

Amikor 12. számunk 13. oldalán **Neszveda Péter** levele közlésének befejezéséhez értünk, megjegyeztük, hogy nem mindenben értünk vele egyet. A mi állásfoglalásunk **Gyulai István** üzemegység- és **Tátrai László** termelési vezetővel, az AFIT IV. sz. Autójavító Vállalat Wartburg-szervizének szakembereivel megegyező, így külön nem méltatjuk.

*

— MI A SZAKEMBER VÉLEMÉNYE A MOTOR PÖRGETÉSÉRŐL?

— Igaz, hogy a gyári utasítás lassú hozzászoktatást javasol a teljesítményhatár eléréséhez, mégpedig az első kétezer kilométer alatt. Az is igaz, hogy a kétütemű motor csak pörgetve adja le a megfelelő teljesítményt. De, és ezt külön szeretnénk hangsúlyozni: a gyár által javasolt keverési aránytól való eltérés csak árt a motornak. Jól tudjuk, hogy a kutaknál ez a keverési mód nem talál egyértelmű helyeslésre, de az is igaz: az ilyen arány eléréséért át kellene állítani a kutakat. Még mindig makacsul tartja magát az a tévhit, hogy a tűgörgős hajtókarú motorokban káros az 1:50-es keverék.

— VALÓBAN KÁROS A MOTOR PÖRGETÉSE BEJÁRATÁS ALATT?

— Minden autónak, így például a Wartburgnak is, van egy ideális utazósebessége. Ez 90–100 km/h között van. Nálunk ezt a tartományt csak az autópályákon lehet elérni. Ennek következtében az olyan kétüteműek, amelyeket csak városi forgalomban használnak, egy idő után ellustulnak. Nem tud megfelelően elégni a kipufogórendszerben lerakódott olaj, nincs utógégés, és a kiáramló gáz sebessége lelassul. Ezért nagyon ajánlatos egy héten egyszer, lehetőleg autópályán, vagy hegyemenben, a motort jól megpörgetni. Ennek következtében kiég a felgyülemlett koksz a kipufogócsőben és -dobban. Ami a pörgetést illeti, mi nem írunk elő sebességkorlátozást a bejáratás idejére. A jó autós úgyis érzi, hogy mikor duruzsol legszembben a motor. Egyébként a sokszor lelusszolt gyertya miatt a dugattyú és a henger szenved a legtöbbet. Oly mély berágódások keletkeznek, hogy javításuk komoly összegbe kerül.

— A MOTOR LUSTASÁGA KIZÁRÓLAG A KOKSZODÁS SZÁMLÁJÁRA ÍRTHATÓ?

— Nem. Számos esetben tapasztaltuk itt a műhelyben, hogy mennyire elhanyagolt állapotban futnak a kocsik. A lustaságot sok esetben a gyújtás helytelen beállítása is okozhatja. Nemcsak az előgyújtás, hanem olykor a zárászög is pontatlan. Sajnos sokszor azt a csepp olajat is sajnálják a megszakitókat kenő filctől. Ki tudja, miért?!

A szakemberek szavaiból világosan kitűnik, hogy a kétütemű motor is alapos gondozásra szorul. Nem fedi a valószínűséget az a mondas, hogy a Wartburg és a Trabant igénytelen jármű, és lényegesen kevesebb karbantartást igényel.

*

A megjelent cikkhez számos hozzászólás érkezett. Most **Hegedűs Péter** kisújszállási gyógyszerész írásából idézünk néhány mondatot.

— A kipufogórendszer eltömődése bizony alattomos dolog. Van azonban két vizsgálati módszer, amelyet magam dolgoztam ki, saját tapasztalatom alapján.

Indítsuk be a motort. Kérjünk meg valakit, hogy üljön be a kocsiba, majd közepes vagy annál magasabb fordulatra pörgesse meg a motort. Ha a kipufogócső végén hallható hang üresen kongónak tűnik, akkor nincs kokszoldás. Ha azonban a fordulatszám növekedésével arányosan egyre erősödő sziszegő süvítő hang is vegyül, ugyanakkor annak tónusa is tompa, a dob el van kokszosodva.

Am a motor ellustulásának a vizsgálatát menet közben is megejthetjük. Ha alacsony fordulaton — mintegy 40–60 km/h között — igen jó a motor ereje, majd a további gázadás után csak hörög, de nem gyorsul, biztos, hogy a dob tele van kokszlerakódással. Tapasztalataim alapján a Trabantnál 50–60 ezer kilométer futható le dobtisztítás nélkül.

Végül a tisztításnak a mikéntjéről is írnék néhány sort. A Trabantnál mindig csak a hátsó dobot és a járulékos csövet kell a lerakódott koksztól megszabadítani. Tisztításkor szereljük le a hátsó dobot, majd tegyük néhány téglára. Ezután szereljük fel háztartási PB gázpalackra egy hevítőfejet (ilyet a hentesek használnak disznóperzseléskor), majd melegítsük körül a dobot. Kis idő múltán hallani lehet az olajsír rottyogását, és látni a dob végén kiáramló füstfelhőt is. A műveletet mindaddig folytatjuk, amíg a füstölés meg nem szűnik. Ha a dob lehűlt, fakalapáccsal óvatosan kopogtassuk körbe. A megszáradt olajkoksz nagyobb darabjait egyszerűen kirázzuk, az apróbbakat pedig vízszaggal távolíthatjuk el belőle. Száradás után hasznos, ha a dobot hőálló festékkel látjuk el újra.

*

Úgy gondoljuk, a hozzászólások hasznosak voltak. A szakemberek és a gyakorló autós tanácsa és tapasztalata sok kétélyt eloszlat. A továbbiakban is várjuk olvasóink észrevételeit, hozzászólásait, a kétütemű járművek érdekében és védelmében.

(L. K.)

Idegenvezető: TURI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

A 8-AS ÚTRÓL Kőszeg (1)

Kőszeg mindössze 18 km-re esik Szombathelytől. Az ország legmagasabb fekvésű (274 m a tengerszint felett) és legtisztább levegőjű városa. Sajátos hangulatával, történelmi várásával, műemlékeivel az év minden szakában a kirándulók ezreit vonzza.

Evezredek óta lakott terület. A honfoglaló magyarok kezdetben elkerülték, és csak István idején vált az ország nyugati határának védőövezetévé.

A völgyben felépített földesúri vár körül a XIII. század közepén kialakult a zárt jellegű városmag. A belső és a határ menti villongások következtében sok véres csata színterévé vált. Itt magyar, hol pedig osztrák hercegek uralkodtak rajta.

Története szorosan összekapcsoló-

A Hósi Kapu

A város forgalmi és kereskedelmi központja





Művészi megformálása a Szt. Flórián-szobor

A neogót stílusú plébániatemplom



(ALMÁSSY TIBOR felvétele)

dott a Kőszegi család sorsával. A család hatalmas vagyon birtokosa volt, s tagjai több ízben szembeszálltak a központi hatalommal és Albert osztrák herceggel is.

A Kőszegiek több mint fél évszázadon keresztül voltak a nyugati országrész kiskirályai. 1289-ben Albert osztrák herceg — megelégedve a Kőszegiek pusztításait — elfoglalta a várost és a körülötte levő 30 települést. A „ragadozó farkas” néven emlegetett Kőszegi János azonban hamarosan visszafoglalta őket, és levágatta 500 elfogott német kezét és lábát. Az osztrákok még ugyanennek az évnek a nyarán 11 napos heves küzdelemben elpusztították a várost. Ekkor vált a lángok martalékává a minorita templom és a kolostor is.

Károly Róbert — a sok intrikát megunva — 1327-ben számolt le véglegesen a Kőszegiekkel.

Kőszeg 1328-ban lett szabad királyi város. Vezetője az évenként választott városbíró volt, aki a polgárság soraiból kikerült 12 esküdt bevonásával intézte a peres ügyeket. A nagy hatalommal felruházott városatyáknak pallosjoguk is volt, amelyet 1353-ban gyakoroltak első ízben. A városban fellendült a kézműipar és a kereskedelem. A XIV. század derekán erős védőjallal vették körül a várost. 1445-ben III. Frigyes császár fennhatósága alá került, és csak 1647-ben került vissza ismét Magyarországhoz.

Számottevő kézműiparán kívül rendkívül nagy fejlődést ért el a gyümölcs- és szőlőtermelés is.

Kőszeg sikeresen állta ki a török támadását. Megfordultak itt Bocskay (1605), Bethlen (1619) hadai, Rákóczi kurucjai (1709), majd az előrenyomuló labancok birtokába került. Itt tartóztatták le 1708-ban a kuruc brigádéros Bezerédj Imrét, aki — a császári tábornokok fényes ígéreteitől megszédülve — áruló lett, és sógorát, Botka Ádámot is. Mindkettőjüket rangjuktól megfosztva vitték Sárospatakra, és ott végezték ki őket.

A XVI—XVII. század folyamán tovább erősödött a város ipara és kereskedelme, majd a XIX—XX. században a könnyűipar, elsősorban a textilipar telepítése és fejlődése érdemel említést.

A két világháború között előregedtettnek tartott kisváros — a nyugatdíjasok egykori eldorádója — a felszabadulást követően a vár és a középkori városmag mintaszerű helyreállításával új, fiatal arcot öltött.

A Gyöngyös-patak jobb partján, a Kőszegi-hegység lábánál elterülő város forgalmi és kereskedelmi központja a Köztársaság tér. Emelkedő részén az 1892—93-ban neogót stílusban épített Jézus szíve plébániatemplom áll, amelyben nyaranta orgonahangversenyeket rendeznek. 57 méter magas, karcsú homlokzati részének ki-

képzése nem csupán méreteinél fogva, hanem esztétikai szempontból is figyelemre érdemes alkotás. Schöre Frigyes bécsi építész tervei alapján emelték. A háromhajós templom belseje is gazdagon van díszítve.

Előtte az 1712. évi pestis emlékét megörökítő Szentháromság-szobor nyolcszögű talpazatán szentek alakjai láthatók. A templom mögötti háromszögletű téren 1810-ben állították fel a művészi megformálása Szt. Flórián-szobrot.

A középkorban a várat és a módosabb polgárok lakta területet — a szűkebb értelemben vett jelenlegi belvárost — tornyokkal megerősített falak és vizesárok vették körül.

A Köztársaság térről nyíló Városház utca vezet a fallal megerősített belvárosba. A XVIII. században az utca helyén volt a vizesárok. Az utca két oldalán, íves fülkében néz egymással szembe Szt. Jakab és Nepomuki Szt. János 1729-ben készített barokk stílusú szobra. Eredetileg mindkettő a vizesárkot átívelő egykori híd „bejáratánál” állott.

A török ostrom 400. évfordulójára, 1932-ben eklektikus stílusban emelt Hősi Kapun lépünk a város sajátos hangulatú, lenyűgözően harmonikus középkori terére, a Jurisich térre.



A Colosseum körül tiszteletkört leíró autók füstje több kárt tesz az ősi kövekben, mint az elröppenő századok

ITÁLIA SZABADSÁGON

A firenzei taxi az épületekkel együtt a középkort idézi



Találkozás olaszokkal

Augusztus közepén volt szerencsénk találkozni a nyárral. Olaszországban tartózkodott éppen, talán szintén szabadságon. Nem is kellett különösebb fel-tűnést, annyiféle turista járt ott, éppen csak az olaszok voltak távol. Augusztus nekik is a szabadság hónapja, amelyet vagy külföldön, vagy a tengerparton, vagy délen, otthon il-lik eltölteni.

Róma is kiürült, sok üzlet bezárt, az autók fele eltűnt a városból, átengedve a parkolóhelyeket az idegeneknek. Azért persze csak volt forgalom, volt akkora, hogy abból itthon tisztességes dugó kereked-jék. Ott azonban lehet autózni, az olaszok olyan utánozhatatlan (?) rugalmassággal használnak ki minden továbbjutási lehetőséget, amelyet ökölrázó közlekedésünk csak lázálomnak képzelhet. Igaz, hogy nem használják a biztonsági övet, igaz, hogy a motorosok haját a szél dauerolja, a sebességkorlátozó táblák pedig csak pusztá dekorációk, de az országút hosszú sorából nyugodtan előzésbe kezdhet a soros Trabant is, nem vágódik mellé egy hörgő motorú erőgyár, hogy visszazavarja a füstölő teherautó mögé. És ha autópályán érik be a jószándékúan előző kiskocsit, nem a fénykürthöz nyúlnak, hanem (minő extravagancia!) a fékpedálhoz.

Az autópályán oly türelmesen száguldó olaszok valamilyen titkos megállapodás alapján a fizetőkapuknál vesztik el a fejüket. Úgy látszik, a hosszú rohanás után nem tud megállni az ember. A fizetőkapuknál tólakodnak, és ha túljutnak rajta, az összeszűkülő úton gyakran egymásba ütköznek.

A díjbeszedő pályákkal párhuzamosan mindenütt vannak ingyen országutak, ezeken azonban sok a lakott hely, a vegyes forgalom, és a kanyargós, meredek utak miatt talán

még drágább a közlekedés, mint az autópályákon. Így máig sem tudtuk eldönteni, mi a jobb: többet fizetni, vagy többet költeni?

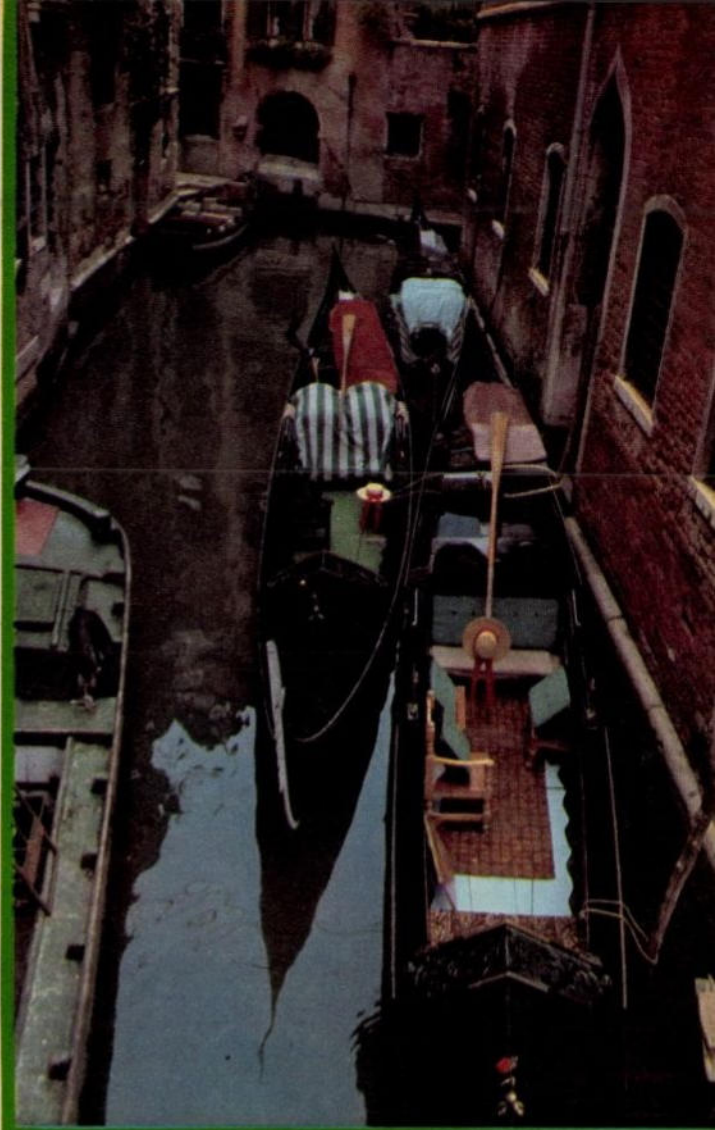
Találkozás magyarokkal

Külföldet járva nagyon szeretik egymást a magyarok. Az országúton szem-betalálkozók lelkesen villognak, integetnek, a parkolókból szívesen váltanak szót. Honfitársaink megbecsülése kilométerarányos: a határtól távolodva növekszik, és valahol az egyenlítő táján talán már kimondott boldogság a „H” betűs autó pusztá megpillantása is.

Róma közelében bizonytalan lassúsággal guruló Lada mögé értünk. A magyar rendszámú autó vezetője és utasa viszonzta üdvözlésünket, és csak amikor megelőztük, akkor kezdtek el hadonászni, valamit kiáltottak is, aztán felvillant a reflektor is. Mit akarhattak? Elromlott a kocsijuk vagy eltévedtek? Majd meglátjuk, gondoltuk, és leálltunk az út szélén. A Lada közelebb ért, aztán mellénk, majd egyetlen szó nélkül tovább gyorsult.

Vajon miért állítottak meg, tűnődöttünk, amíg végül rájöttünk: csak látni akartak bennünket, magyarokat.

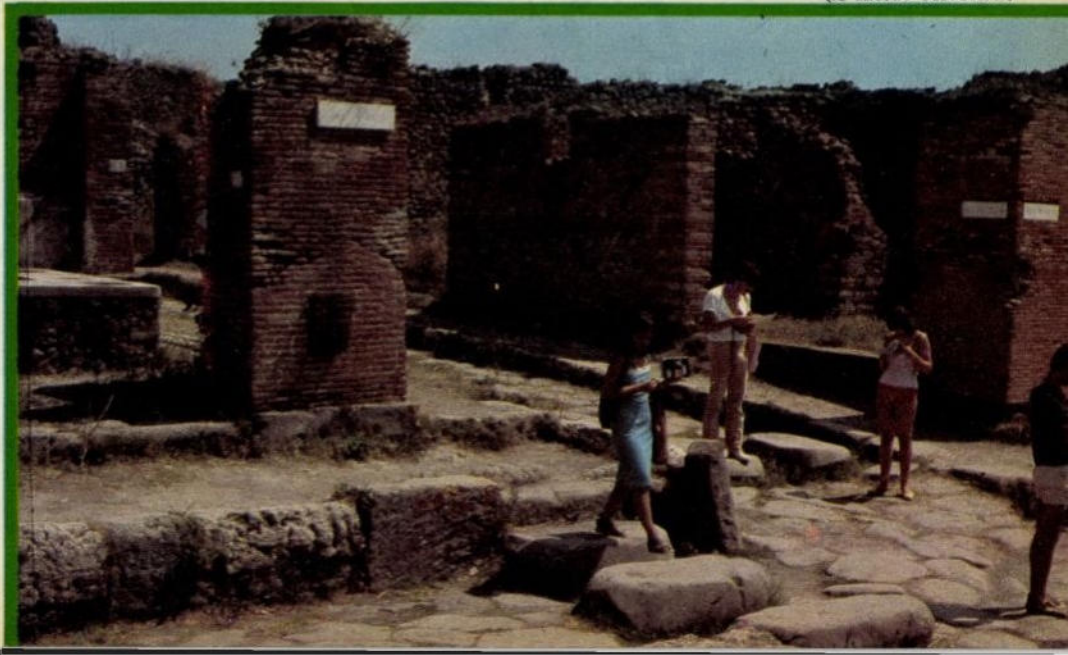
FÖLDVÁRI ANDRÁS



A város, ahol soha sincs panasz az útburkolatra. A velencei egyirányú utca parkolójában pihennek a gondolák és a vezető kellei

Mai turisták az ókori zebrán Pompejiben. Egykor a magas járdaszegélyről a köveken lehetett könnyedén átkelni, a közökben elfért a magas szekerek kereke

(A szerző felvételei)



LÁTOGATÁS A HITEKÁNÁL

(Folytatás a 3. oldalról)

versenyezhet a műszerrel. Igaz, sok helyen a kellő tudás hiánya is közrejátszik abban, hogy mellőzik a műszereket, bár erről sok esetben nem a műszer kezelője tehet. A Hiteka és a vevőköre már régen rájött arra, hogy csak úgy a műszerek mellé állni és vaktában kezelni őket, nem lehet. A gyár vevőszolgálat a magasabb színű képzés érdekében évente többször is rendez továbbképző tanfolyamot. Ott megtanítják a készülékek kezelőit a műszer minden titkára. Ha áll is egy-egy készü-

rült ki gyárból, amely a magyar ipar hírnevét igyekszik öregbíteni. De nézzük végig sorjában, vajon mit is ajánl a gyár az autójavító iparnak.

Az ELKON—S220 és —320 típusú járműdiagnosztikai mérőtáska alkalmas a benzinüzemű autók gyújtórendszerének és villamossági berendezéseinek a vizsgálatára. E készülékeknel meg kell jegyeznünk: a 320-as a jövő műszere! Az ELKON—S304-es digitális autóvillamossági mérőműszer alkal-

A következőkben már nehezebb készülékekről lesz szó.

Az ELKON—S300-as készülék oszcilloszkópos motorvizsgáló berendezés. Mindent tud, amit hasonló külföldi társai —, és ami nem mind-egy: forintért is megvásárolható. Maga a készülék rendkívül mutatós, nemhiába formatervezték. A járműjavító műhelyek nélkülözhetetlen segédeszköze.

Az ELKON-Szuper típusú autóvillamossági próbapadok szükségességéről kár szót ej-

teni, hiszen számos esetben kell a vizsgálatok során működtetni őket.

A BA—41—42—44 típusú gépccsalád a személy- és kis-teherautók kerekeinek statikus és dinamikus kiegyensúlyozására alkalmas. A gyár olasz licenc alapján készít automatikus mosó- és szárítóberendezéseket is.

A felsorolás nem teljes, hiszen akad még a Hiteka tarsolyában egy és más.

Ám a tervezőgárda nem pihen babérjain. Már készen van az ELKON—S215 láng-

Az ELKON—S304 autóvillamossági szerelők műszere. Másodpercek alatt kimutatja az elektromos berendezésben keletkezett hibát



lék a sarokba tolva, az nem mindig jelenti azt, hogy hibás... , noha ez is előfordul, ám a gyár igyekszik gyorsan megszüntetni a hibát.

A gyártmányokról dióhéjban

A Hitekánál a villanyszerelői próbapadtól az autómóso berendezésig számos kitűnő termék született már eddig is. Sok olyan műszer ke-

mas a generátor, a feszültség szabályozó, az akkumulátor, az indítórendszer és más elektromos berendezés ellenőrzésére. Dízelmotorok diagnosztikai műszere az ELKON—SD302-es. Infravörös elven működik az ELKON—S205 Infra 60, szén-monoxid elemző készülék. Az eddig bemutatott készülékek előnye: súlyuk csekély, és* kézben hordhatók.

Az ELKON—S320 járműdiagnosztikai mérőtáska esztétikus. Egyszerűen kezelhető és a gyors vizsgálatokat is elősegíti.





A Hiteka az olasz Emanuel cég licence alapján gyártja korszerű mosó- és szárítóberendezéseit. A képen látható szerkezet már a vállalat továbbfejlesztett terméke

Az ELKON—S 205 Infra CO készüléket a szén-monoxid mérésére használják. Pontos mérése hathatós segítséget nyújt a környezetvédelemben és az energiazdálkodásban

ionizációs CH-mérőkészülék prototípusa, amely több — világviszonylatban is egyedülálló — megoldást tartalmaz.

Reméljük, hogy ha röviden taglaltuk is, mégis sikerült bemutatnunk a diagnosztikai műszerek magyar fellegvárát annak reményében, hogy a vállalat továbbra is lépést tart a nemzetközi élmezőnyvel, és korszerű termékeivel igyekszik hathatósan segíteni az autójavító ipart.

LOVÁSZ KÁROLY



Autók és árak

Részlet a Merkur használtautó-telepein október második felében értékesített gépkocsik áraiból:

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

TÍPUS	Jel	Évjárat	Ara ezer forintban
-------	-----	---------	--------------------

BUDAPEST

(Erzsébet királyné útja 125.)

Barkas B 1000	SA	1976	37
Lada 1200	SM	1974	47
Lada 1200	SA	1978	47
Lada 1200	SM	1979	83
Lada 1200 K	BM	1973	44
Lada 1300	BM	1976	78
Lada 1300	SM	1977	89
Lada 1500	SM	1976	79
Lada 1500	SM	1978	104
Lada 1500	SM	1979	116
Lada 1600	SM	1980	140
Lada 1600	SM	1978	125
Moszkvics 2140	SM	1979	70
P. Fiat 126	SM	1980	69
P. Fiat 126	SM	1976	49
P. Fiat 1500	SA	1977	51
P. Fiat 1500	SM	1980	117

BÉKÉSCSABA (Szarvasi út)

Dacia 1300	BM	1977	80
Dacia 1300	BM	1980	103
Fiat 850	SM	1971	18
Lada 1200	BM	1975	69
Lada 1300	BM	1977	74
Lada 1500	BM	1975	69
Lada 1500	BM	1977	92
Lada 1500	SM	1978	89
Moszkvics 2140	SM	1978	65
Moszkvics 2140	BM	1980	88
P. Fiat 1500	SA	1977	40
Skoda 105 S	SM	1978	52

DEBRECEN (Monostorpályi út)

Lada 1200 K	SM	1975	48
Lada 1200	BM	1975	47
Lada 1200	BM	1974	40
Lada 1500	SM	1978	92
Lada 1500	SA	1976	56
Lada 1500	SA	1976	51
Lada 1600	BM	1978	121
Moszkvics 2140	SM	1978	63
P. Fiat 126	SM	1979	66
P. Fiat 1300	SM	1971	18
P. Fiat 1500	SA	1978	50
P. Fiat 1500	SA	1977	36

GYŐR (Rét u. 27.)

Moszkvics 2140	SM	1980	70
P. Fiat 1500	SM	1972	44
P. Fiat 1500	BA	1978	51
P. Fiat 126	BM	1978	57
Simca 1100	SM	1976	45
Skoda S 100	SM	1975	30
Trabant 601	BM	1971	21
Trabant 601 K	BM	1974	42
Wartburg 353 K	SM	1976	52
Wartburg 353 T	SM	1978	91
Zaporozsec 968	SM	1978	25

KECSKEMÉT (Szolnokhegyi út 7.)

Lada 1300	BM	1979	97
Lada 1600	BM	1978	119
Moszkvics 2140	BM	1980	88
Moszkvics 2140	BM	1971	18
Moszkvics 2140	BM	1979	86
P. Fiat 126	BM	1977	56
P. Fiat 1500	BM	1974	44
Skoda 120	BM	1980	89
Skoda 105 S	BM	1978	63
Skoda 110	SM	1973	23
Trabant 601	BM	1974	35

MISKOLC (Lórántffy Zs. u. 49.)

Moszkvics 2140	SA	1978	42
P. Fiat 126	SM	1977	56
P. Fiat 126	SM	1976	46
P. Fiat 126	SM	1978	61
P. Fiat 1500	SA	1980	90
P. Fiat 1500	BA	1976	23
P. Fiat 1500	SA	1975	23
Skoda S 100	SM	1974	36

PÉCS (Fürst S. u. 6.)

Lada 1200	SA	1978	27
Lada 1200	BM	1973	54
Lada 1300	BM	1977	89
Lada 1300	SM	1979	106
Lada 1500	SM	1979	111
Lada 1500	BM	1978	108
Lada 1500	BM	1980	124
P. Fiat 1500	SA	1976	40
P. Fiat 126	BM	1979	65
Trabant 601 K	SM	1972	28
Trabant 601 S	SM	1978	55

SZEGED (Vásárhelyi P. u. 4.)

Lada 1500	SM	1978	105
Lada 1500	BM	1977	106
Lada 1500	BM	1978	112
Moszkvics 412	BM	1972	12
P. Fiat 1500	SA	1976	39
P. Fiat 1500	SA	1979	99
P. Fiat 126	SM	1978	63
P. Fiat 126	BM	1979	70
P. Fiat 126	BM	1979	67
Skoda S 100	SM	1974	30
Skoda 105 S	SM	1979	76
Skoda 105 S	BM	1979	68

SZÉKESFEHÉRVÁR (Csikvári u. 14.)

Lada 1500	SM	1978	102
Lada 1600	SM	1979	126
Lada 1600	SM	1980	142
Moszkvics 2140	SA	1977	31
P. Fiat 1300	BM	1970	17
P. Fiat 126	BM	1977	48
P. Fiat 1500	BM	1977	62
P. Fiat 1500	SA	1978	53
Skoda S 100	SM	1974	41

SZOMBATHELY (Zanati u. 2.)

Lada 1200	SA	1974	49
Moszkvics 412	BM	1972	11
Moszkvics 412	BM	1972	19
P. Fiat 126	SM	1979	67
P. Fiat 1300	BM	1971	17
P. Fiat 1500	BA	1976	34
P. Fiat 1500	BM	1974	39
Skoda S 100	BA	1973	30
Skoda 105 S	SM	1979	85
Skoda 105 S	BM	1980	85
Trabant 601 K	BM	1980	69
Wartburg 353	BM	1978	84
Wartburg 353 dL	BM	1977	89

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

A SZABADPIACOKRÓL

Országszerte azt figyeltük meg, hogy a vételkedv erősen csökkent, sokkal lanyhább a piac, mint az előző esztendő ősi hónapjaiban. Ezt az eladónak is észre kell venniük, mert különben nem tudnak reálisan tárgyalni, alkudni.

BUDAPEST. Az őszi vásár után ismét a régi helyén van a börze, de a borús időben megcsappant az érdeklődők száma. Ennek ellenére érdemes ezen a piacon szétélni, a kínálat bőséges, bár egy-két eladó makacsul ragaszkodik irreális áraihoz. Az átlagárak a következők (alku előtt): BMW 520 (ZL) 350 ezer forint, Fiat 124 S (UF) 80, Lada 1200 (UY—ZL) 55—70, Lada 1500 (ZC—ZK) 75—90, Trabant 601 (IT—UG) 25—38, Trabant 601 (UZ—ZM) 45—60, Wartburg 353 dL (UH) 55, Wartburg 353 (ZA) 78 ezer forint.

DEBRECEN. Az utolsó börzei napon esős időben rendkívül nagy volt a kínálat, legalább 200 kocsi árultak. Üzletkötés is akadt, elkelt egy Skoda S 100 (UL) 40 ezer forintért. A kínálati árak (alku előtt) így alakultak: Fiat 850 (ID) 20 ezer forint, Lada 1200 (UP) 65, Lada 1200 (ZM) 80, Lada 1300 (UE) 60, Skoda S 100 (ZK) 48, Skoda 105 S (ZI) 62, P. Fiat 126 (ZU) 65, Wartburg 353 (IG) 40, Zaporozsec 968 (ZC) 38 ezer forint. A Trabantok iránt nagy az érdeklődés, de a magas árak miatt ritkán jön létre üzletkötés, hiszen a Trabant 601 S (ZJ—ZM) 55—58 ezer forintért drága, figyelembe véve a kiállított kocsik műszaki állapotát is.

KECSKEMÉT. Kínálati csúcs van ezen a megyeszékhelyen. Jellemző árak: Dacia 1300 (UZ) 68 ezer, Lada 1200 (UV) 66, Lada 1300 (ZI) 90, Lada 1500 (UR) 77, P. Fiat 1500 (UD) 68, Skoda S 100 (ZC) 56, Trabant 601 (UK) 46, Wartburg 353 (IF) 38, Wartburg 353 (UN) 67 ezer forint.

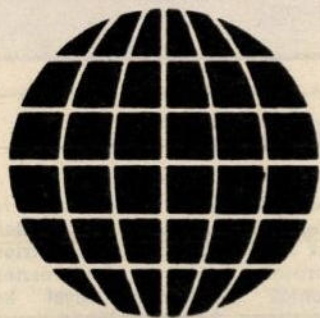
SZOMBATHELY. Az utóbbi hetek gyenge üzletmenete után ez a piac változatlanul veszít a jelentőségéből. Legutóbb is mindössze 80 autót árultak, — igen szerény érdeklődés mellett. Jellemző kínálati árak (alku előtt): Lada 1200 (IR) 55 ezer, Lada 1200 (UZ) 65, Lada 1200 (ZH) 85, Lada 1300 (ZK) 87, Lada 1500 (ZM) 90, Moszkvics 412 (IN) 34, P. Fiat 1300 (IT) 45, P. Fiat 1500 (TB) 58, Skoda S 100 (UM—UR) 41—50, Trabant 601 (ID—IK) 27—32, Trabant 601 K (UD) 50, Wartburg 353 (UB—UZ) 47—65, Wartburg 353 dL (UM) 68, Wartburg Tourist (UY) 75 ezer forint.

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

November 15.	Szolnok
Szentlőrinc	Tatabánya
November 16.	November 18.
Ajka	Kiskunlacháza
Debrecen	November 23.
Dunaiújváros	Debrecen
Kaposvár	Eger
Kisterenye	Hatvan
Miskolc	Kalocsa
Mohács	Komárom
Nagykanizsa	Miskolc
Nyíregyháza	Monor
Orosháza	Nyíregyháza
Sopron	Siklós
Szeged	Szeged



Képes



híradó



(KONCZ DEZSŐ és FAVICS PÉTER felvételei)

címen szoktunk ezen az oldalon tájékoztatást adni az autós világ időszerű eseményeiről, míg most – nagy késéssel – két budapesti találkozóról teszünk említést. Jóval több helyet érdemelne mindkettő, és más alkalommal vissza is térünk még a látottakra, mert valóban látványos volt mind a Magyar Autóklub és a Porsche Club közös rendezvénye, mind a Rolls Royce Ghost Club szereplése. A Porsche kocikkal szeptember 21-én vasárnap délelőtt találkozhattunk a Dózsa György a gyors autók számára, míg két nappal később a lassan, elegánsan gördülő angol veterán járműveket az AFOR-BP Vágány utcai parkolójában csodálhattuk meg. Volt közöttük olyan is, amelyik 65 esztendővel ezelőtt került ki az RR akkor még kis műhelyéből... Valamennyiről bőségesen gyűjtöttünk adatokat, készítettünk képeket.

L. K.





KEVESEBB BENZIN IS ELÉG, HA A MOTORBAN MIND ELÉG!

Korszerű, speciális műszereinkkel optimalizáljuk üzemanyag-fogyasztását

- elektronikus fogyasztásmérés
- elektronikus motortesztelés és beállítás
- CO és HC (elégetlen üzemanyag) egyidejű mérése

Minden európai típus beállítását vállaljuk.

HUNGAROSZERVIZ

központi üzeme

Bp. XIV. Mexikói út 15–19.

Vevőszolgálat: 631–001
631–003

Az Ikarus—250 típusú autóbusz továbbfejlesztett változata



Az Ikarus—250 típusú 12 m hosszú luxus távolsági autóbusz a mai kor követelményeinek megfelelően a fokozott biztonsági előírások, utaskényelmi és esztétikai szempontok figyelembevételével került korszerűsítésre. Az Ikarus 250.58 típusú új, korszerű autóbuszon a korábbi kivitelhez képest a gyár a következő főbb műszaki változtatásokat végezte el:

– a korábbi 141 kW-ról 162 kW-ra (220 LE) növelte a motor teljesítményét,

– ZF-licenc alapján gyártott új, korszerű, teljesen szinkronizált, hatfokozatú sebességváltót épített be,

– a mellső tengelyen új keresztstabilizátorral növelték a jármű stabilitását,

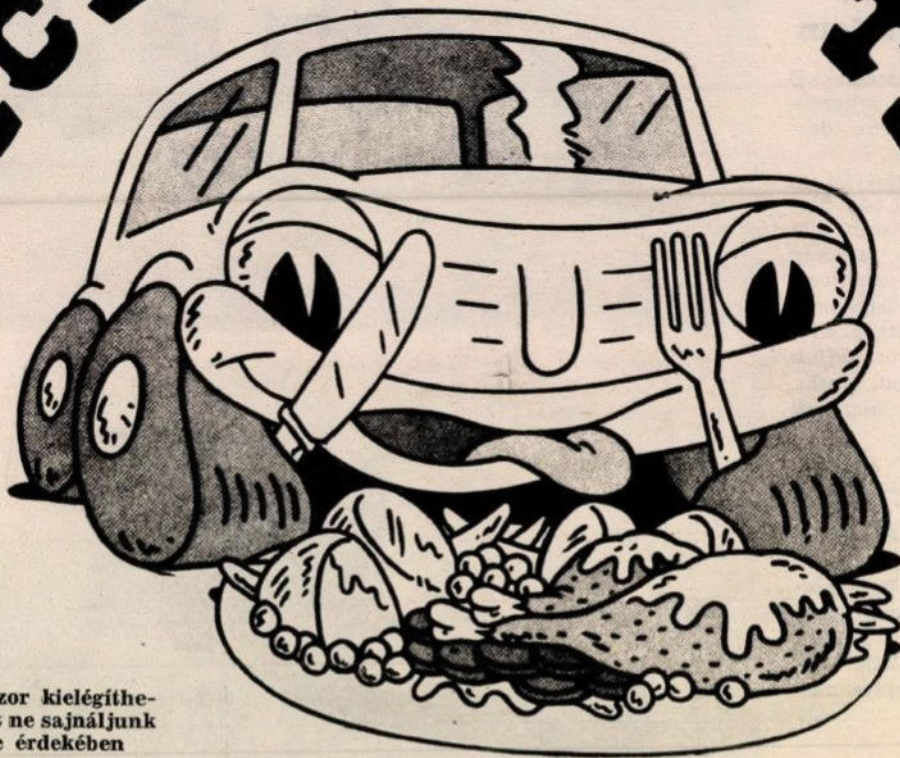
– koccanásgátló lökhárítót alkalmaztak, mely 8 km/óra sebességgel történő ütközésig rugalmas deformációval csökkenti az ütközés energiáját,

– a karosszéria biztonsági borulókerettel van ellátva,

– a vezetőtérből működtethető külső lengőajtót alkalmaznak, mely az utastérből vészkapcsolóval is működtethető, és ezáltal növekszik a jármű biztonsága.



VARIÁCIÓK EGY TÉNYÁRÁ



Az autó étvágya sokszor kielégíthetetlen. Se időt, se pénzt ne sajnáljunk falánk-sága csökkentése érdekében

A rosszból jót, a jóból még jobbat alkotni természetes vágya az embernek, de a jóból rosszat készíteni megbocsáthatatlan bűn. Az életben azonban számos esetben tapasztalhatjuk, hogy a jó szándék olykor a visszájára fordul. Nem is kell hozzá rossz hajlam, esetleg nemtörődöm-ség, hogy a meg gondolatlan-ságból több kár származzék, mint haszon.

A gázpedált nyomni tudni kell

Az autójavító iparban is találkozhatunk sok olyan meg gondolatlan cselekedettel, amely mindenképp az autót sújtja. Hogy csak a legaktuálisabbat említsük, itt van például az energiatakarékos-ság. Se szeri, se száma a különböző műszaki megoldásoknak, amelyeket ma benzin-spórolás céljából eladásra kínálnak. Most nincs szándékunkban szót ejteni a benzin-megtakarító szerkezetek hasznosságáról, hiszen ha valami-

lyen szerkezetet a szakértők gyártásra javasolnak, az bizonyára jó is. De engedjenek meg olvasóink egy megjegyzést: minden autónak az a lába a legjobb benzinmegtakarító készülék, amellyel a gázpedált nyomja. Már számos alkalommal elmondtuk ilyen irányú tapasztalatainkat, mégis úgy érezzük: nem sok eredménnyel. Pedig a meg gondolatlan autózvezetés eredménye esetleg több liter többletfogyasztás. Hiába bármilyen barkácsolás a porlasztón és környékén, az ésszerű gázpedálkezelést ritkán lehet pótolni holmi segédberendezésekkel.

Dilettáns fogyasztás-csökkentés

Apropó, barkácsolás. A közel-múltban kaptunk egy csoma-

(avagy a fogyasztás-csökkentés negatív oldala)

got és benne egy halom alkatrészt. Beküldöje Péter Imre autószerelő mester, az AFIT III. sz. Autójavító dolgozója. Vállalata üzemében karburátorszereléssel foglalkozik. Munkája során összegyűjtötte és elküldte a „barkácsolók” eredményeit. Nem véletlenül tettük a szót idézőjelbe, a mesteremberek valóban rossz úton járnak.

Tudjuk, hogy a mai üzemanyagárak takarékos-ságra intenek, de ész nélküli kísérletezésekbe azért ne fogjunk. Sok helyen foglalkoznak ma már üzem-szerű porlasztóbeállítás-sal, mégis ennek ellenére sokan szeretnek belepiszkálni a karburátorba. Sok, csak hallomásból ismert módszer próbálnak ki a szerencsétlen alkatrészen, és az eredmény olykor lesújtó. Ké-

peinken látni az egyes „mestermunkákat”, a csalhatatlan, fogyasztás-csökkentő fűrészyomokat. Van, ahol a fűró-gépnek jut osztályrészül e nemes feladat. És még sorolhatnánk a barbár beavatkozási módszereket.

A lelkiismeret háborgása

Amiért Péter Imre begorombult, az a Lada szűkítőtorok „alakítgatása”. Ezt az alkatrészt nem könnyű pótolni. Nem romolhat el, ezért belőle a túlzott behozatal fölösleges. Hogy a szűkítőtorokon végzett bármilyen beavatkozás milyen következménnyel jár, arra nézve az ábrák és aláírásaik szolgálnak felvilágosítással. A képzelt fogyasztás-csökkenést

14—16 literes túlfogyasztás, a sima, rángatás nélküli indulást pedig megtorpanás váltja fel. További kommentár, úgy hisszük, nem szükséges.

Nem boszorkány-ság kell hozzá, csak szakértelem

A beküldött alkatrészekkel együtt levél is érkezett, amelyből tanulságként idézzük a következőket:

— Az ideális fogyasztási értékre beállítani a Lada porlasztóját, nem művészet. Lehet a fogyasztáson javítani, csak hozzáértés, a szerkezet pontos ismerete és lelkiismeret kell hozzá. Mi itt, a Miskolci úti üzembn, be tudjuk bizonyítani állításunk igazát, csak az autósok bizzanak bennünk.

Sajnos nemcsak a porlasztó bütykölésekor tapasztalhatunk „csalhatatlan” módszereket. Számos esetben az elektromos berendezések is áldozatul esnek a barkácsolásnak. A kényszer még kényszermegoldást is szülhet, de ha nem a kényszer diktálja, a hibás megoldás nem megoldás.

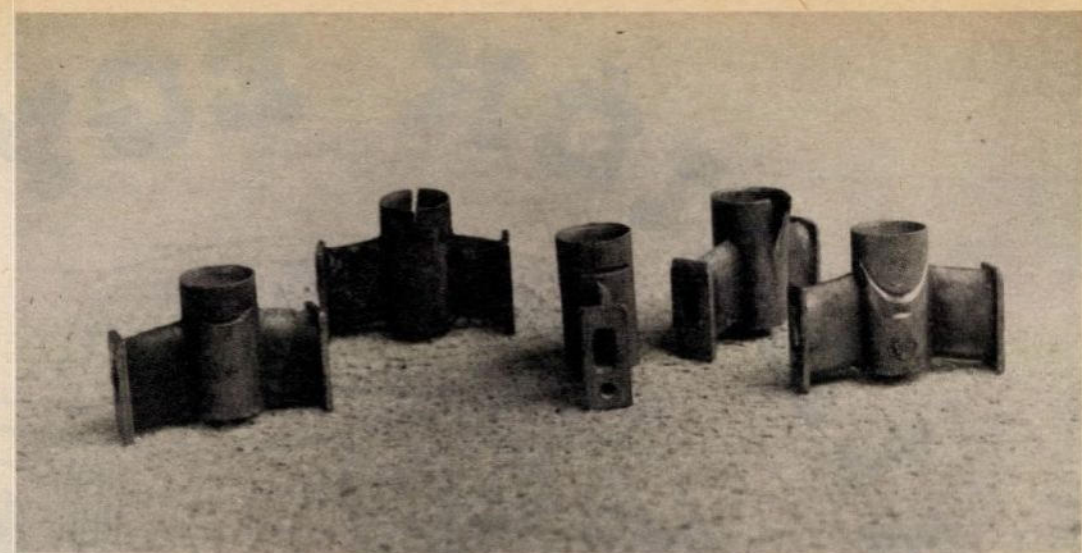
*

Nemcsak elméletben, hanem gyakorlatban is szereztünk tapasztalatokat. Kint a Miskolci úton alkalmunk volt meggyőződni Péter Imre igazáról. Sőt, mi több, a gyorsszolgálat eddigi működéséről is képet kaptunk. Lapunkban már hírül adtuk, hogy törzsügyfelei részére a vállalat munkaszüneti napokon ingyenes segítséget nyújt. Hogy mi ez a szolgáltatás tulajdonképpen, erről kaptunk tájékoztatást.

A szolgáltatás lényege

— Az AFIT III. sz. Autójavító Vállalat ez év szeptember 14-től „törzsügyfélszolgálat” néven új szolgáltatást vezetett be. A merőben új kezdeményezés lényege, hogy a vállalat vasár- és ünnepnap 8 és 12 óra között ügyeletet tart a 831-120-as telefonszámon.

Bejelentés alapján a szolgálatot teljesítők a helyszínre sietve végzik el a szükséges hibaelhárítást. Természe-



A szűkítőtorok fuserálása különböző variációkban. De minek is fűrészelik be az alkatrészt? A szűkítőtorok legalsó éle a porlasztótorok legszűkebb keresztmetszetének a közepén van. Itt a legnagyobb a szívóhatás. A fuserálók törekvése az, hogy ez a szívóhatás gyengébb legyen, tehát a beáramló levegő kevesebb üzemanyagot szippantson a szívótérbe. A csökkentést különböző fűrészelési módosításokkal kívánják elérni. De egy adott fordulatszám eléréséhez — és a megfelelő sebességhez — mindenkor az optimális keverékmennyiség szükséges. Ha azonban megcsonkítjuk a szűkítőt, a keverék csak magasabb fordulatszámon lesz optimális. A spórolásból tehát nem lesz semmi, sőt a motor működésében lépnek fel nehézségek

tesen a szolgáltatásnak területi korlátai is vannak: csak Budapest közigazgatási határára belül vehető igénybe.

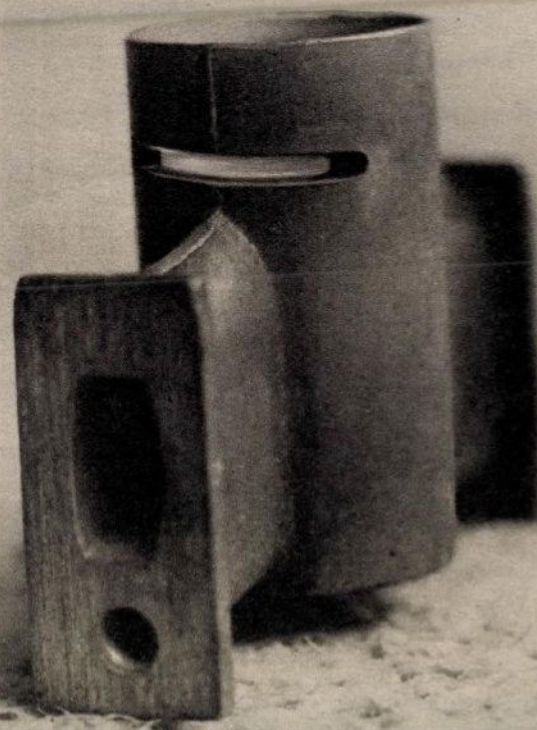
Miként veheti igénybe a rászoruló a segítséget? A segélykérő bejelentkezik a 831-120-as telefonszámon, bemondja a törzsügyfél-igazolvány számát, autója rend-

számát, valamint tartózkodási helyét. A helyszínre érkező szerelők elvégzik a szükséges munkát, azt útinaplójukba bevezetik és az igénylővel igazoltatják.

A szolgáltatás ingyenes, minthogy a vállalat sem munkadíjat, sem kiszállási díjat nem számít fel. Az ügy-

félnek csak az esetleges beszerelt alkatrész stb. árát kell megtérítenie.

A szolgáltatás érdekessége, hogy az ügyeltesek a szolgálatot felajánlás alapján szocialista brigádként, társadalmi munkában végzik. A segítségnyújtást igénybe veheti minden olyan Lada-tulaj-



A gyorsszolgálat emberei műszerekkel, sok alkatrészsel felszerelve mennek ki a bajba jutott törzsügyelekhez

Természetes, hogy ha az ügyfelek korábbi autójuk javítási számláit felmutatva igazolják a rendszeres látogatást, akkor törzsügfélnek számítanak.

A szolgálatot teljesítő ügyeltesek alkatrészekkel jól felszerelve érkeznek a helyszínre. Például ékszíj, megszakító, kondenzátor, gyújtógyertya, trafó, feszültségszabályozó, gyújtáselosztó, karburátorúszó, AC-pumpa, membrán, olajgomba és még sok más található a táskájukban.

A felsorolásból látni, hogy az alkatrészek zömmel a tüzelő- és kenőanyag, a hűtő- és gyújtási rendszer és az elektromos szerkezetek meghibásodásainak a kiküszöbölésére szolgálnak. Az eddigi tapasztalatok is azt igazolják, hogy ezek a hibák fordulnak elő leggyakrabban.

Az ügyeltes szerelők természetesen csak az olyan váratlan meghibásodásokat kü-

szöbölnek ki, amelyek a helyszínen javíthatók. Ha a hibát nem tudják orvosolni, az ügyfelet ellátják a szükséges tanácsokkal.

Mi a célja az új szolgáltatásnak ?

Erre Simon László termelési osztályvezető válaszol:

— Szeretnénk a vállalat törzsügfél-hálózatát tovább növelni, megtartani. Ezen túlmenően azt is érzékeltetni, hogy vásár- és ünnepnap is gondoskodunk róluk.

*

Az AFIT III. sz. Autójavító Vállalat kezdeményezése eddig példa nélkül áll. A szolgáltatók kezdik végre felismerni, hogy ők vannak az ügyfelekért, és nem fordítva. És ez így is van rendjén! Reméljük, hogy ez a példátlan kezdeményezés nem lesz tisztavirág életű.

(Lovász)

donos, aki törzsügfél-igazolvánnyal rendelkezik.

Ki juthat törzsügfél-igazolványhoz ?

Az igazolvány a minőségellenőröktől kérhető. A minőségellenőr a jelentkezési lap

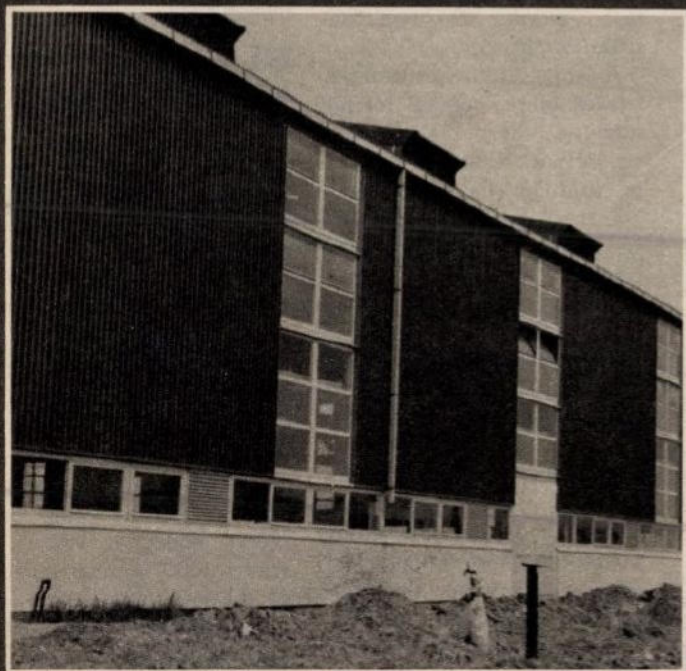
kitöltése ellenében adja át az igazolványt. A vállalatnak csak egyetlen kikötése van: az ügyfél rendszeresen a vállalatnál javíttassa autóját.

A minőségellenőrök a jogosság elbírálói, ezt azonban rugalmasan kezelik, hiszen egy új autó tulajdonosa még nem kereshette fel sokszor kocsijával a műhelyt.

Több éves kutatómunka eredményeképpen a CONDER LICENSING LTD-től megvásárolt, világszínvonalon álló ismeretanyag hasznosításával épülnek Magyarországon is a CONDER könnyűszerkezetes csarnokok. Az épületszerkezetek modern gépsoron, automata és programvezérlésű gépekkel készülnek.



Különösen alkalmas egy- vagy többhajós csarnokok, raktárak, garázsok és egyéb rendeltetésű csarnoképületek céljára.



A CONDER könnyűszerkezetes építési rendszer nyílt, vázcentrikus; egyesíti a csomóponti és az alkatrészelvű tervezési módszereket. Ennek eredményeképpen az alkalmazható térbeli és épületfizikai változatok száma rendkívül nagy.

A 31. sz. Állami Építőipari Vállalat a CONDER könnyűszerkezetes építési rendszer rendszergazdája. Az építető megrendelése alapján gondoskodik a korszerű és gyors tervezésről, gyártásról és szerelésről. Felvilágosítás, ajánlat, szaktanácsadás: Matheidesz Gyula főmérnök Telefon: 184-858

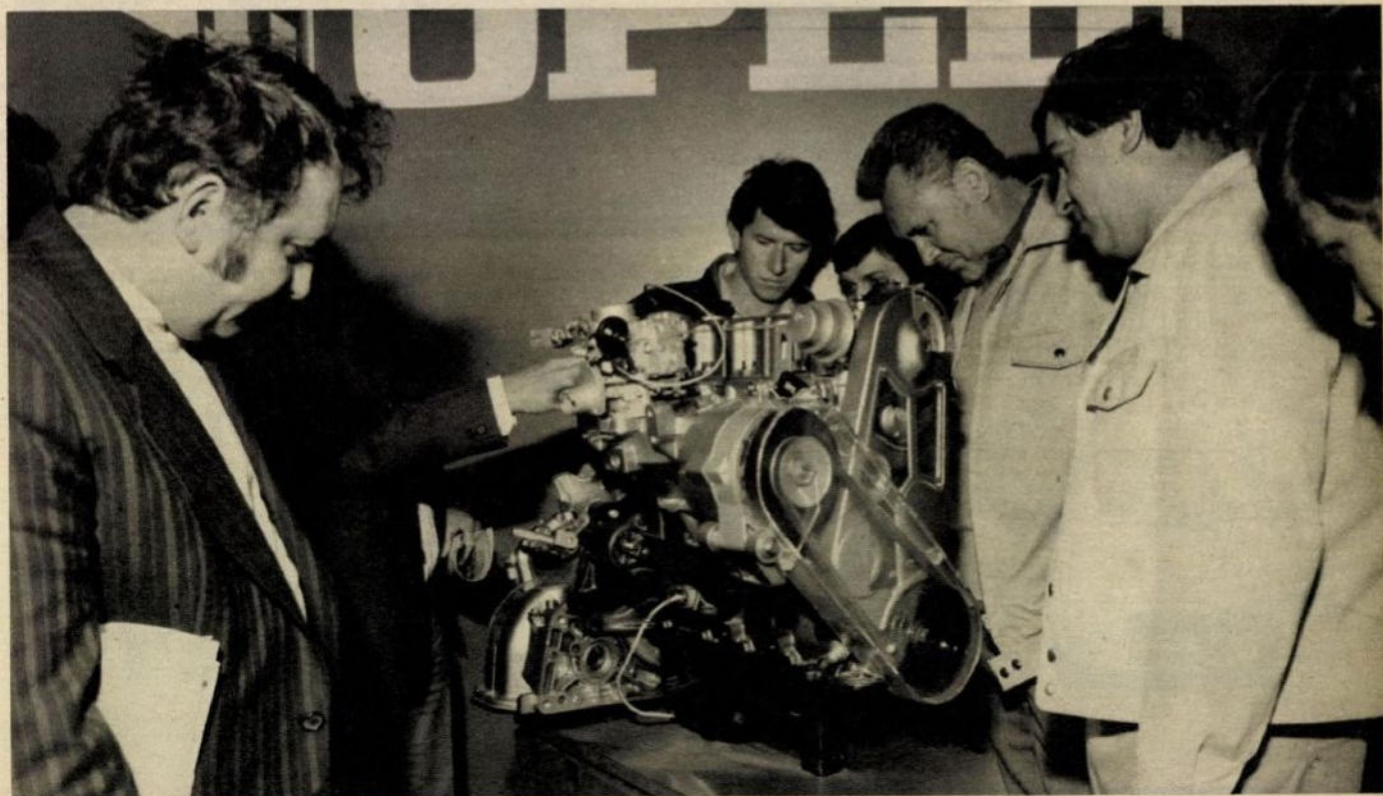
31. SZ. ÁLLAMI ÉPÍTŐIPARI VÁLLALAT
1364 B u d a p e s t Postafiók: 83.



**AUTÓK,
MOTOROK
és
EMBEREK
a**



VÁSÁRON



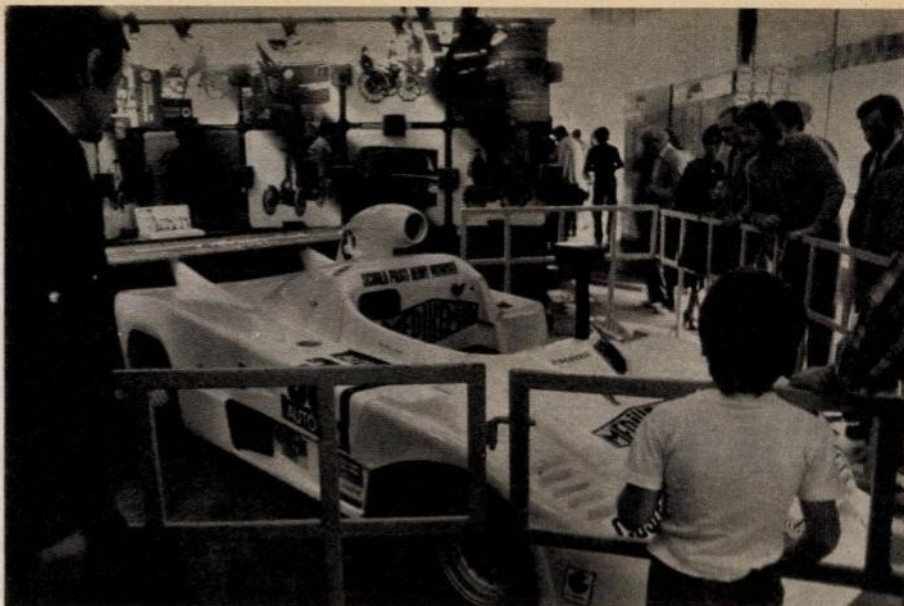
Az előző oldalon két felvétel látható, amelyek szintén a szeptember 26. és október 5. közötti Budapesti Nemzetközi Vásáron – vagyis az Őszi BNV-n – készültek

AUTÓK MOTOROK és EMBEREK A VÁSÁRON

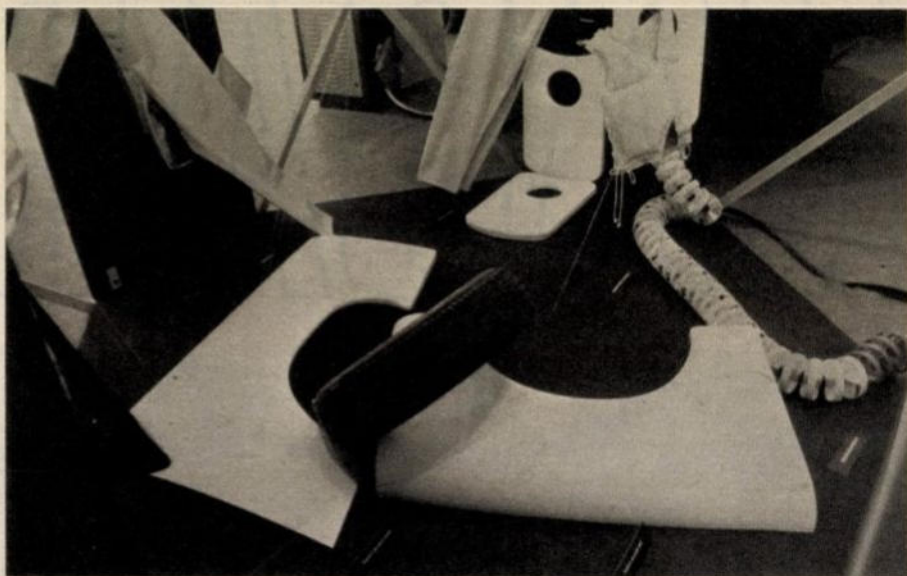
címsorral kezdjük beszámolóinkat. Úgynevezett elkapott pillanatokot rögzítettek a képek, és hűen tükrözik az újdonságok iránti érdeklődést. Ezen a vásáron, pontosabban a járműkiállításon még a felfedezés öröméről is szólhatunk, mert gyakran bizony csak a figyelmes szemlélődés, az apróbb részletek megismerése tárta fel a valóban új megoldásokat.

És szólunk itt arról is, hogy a kőbányai vásárlókörponton az idén 860 magyar kiállító, valamint 374 külföldi cég sorakoztatta fel termékeit. A tucatnyi szakmai csoportra osztott árubemutató több mint félmillió látogatója közül igen sokan főként a járművekre, illetve az autókhoz, a motorokhoz tartozó gyártmányokra, szerelvényekre voltak kíváncsiak.

A vásárlás első napján mi valami leltárfélét készítettünk, keresve, hogy kik vannak itt, és kik hiányoznak a megszokott cégek és márkák közül. Örömmel fogadtuk azokat, akikkel találkozhattunk, és bizony sajnáltuk, hogy néhányan távolmaradtak. Az okok keresésében sok minden játszik közre, de most sem hagyhatjuk szó nélkül a budapesti nemzetközi vásár tavaszi-őszi megosztását. Továbbá azt a már annyiszor szóvá tett és leírt elgondolást – megítélésünk szerint nagyon is reális javaslatot –, miszerint úgy kellene szakosítani, hogy az igazi járműkiállítást eredményezzen. Olyat, amelyen a legkisebb mopedektől a legnagyobb nyergesvontatóig minden egy időben, egy területen legyen látható. A személyautók, a versenykocsik, a szervizberendezések, az



A szegedi MEDIKÉMIA és a budapesti HUNGARIA szövetkezetek termékei egyaránt enyhítik mind az autósok, mind a motorosok gondjait, újdonságokat is tartalmazó bemutatóikat pedig dicséretes ötletességgel tárták a látogatók elé



Az FFV rajzos ismertetője az új riasztóberendezésre hívja fel a figyelmet. Hasznosságát már eddig többen dicsérték, és univerzális ellenőrző-beállító műszerük is bizonyára jó segítője lesz az autózásnak





A GENERAL MOTORS gyármányai közül most csak az OPEL kocsijait küldték Budapestre, de ezek kiállítását igazán látványossá tették. Külön érdekes volt a kis modell, amelyet a jövő egyik autóformájának tekinthetünk. A háttér rajzai ugyancsak a szélcsatornában végzett vizsgálatok eredményeire utaltak. A három Kadett típus – egyiket metszetként láthattuk –, valamint az 1,9 literes Ascona és a 2 literes Rekord képviselte itt a gyárat a „C” pavilon középontjában



autóápolás vegyi termékei, a kiegészítő szerelvények, az utánfutók, de még a csónakmotorok – netán a veterán járművek – is jól beillenek ebbe az elképzelésbe, amely nem valami új találmány.

Ebben az évben ugyancsak kaptunk biztatást arra, hogy üssük ezt a vasat, és ne hagyjuk kihűlni. Abban bizonyosak vagyunk, hogy érdemes lenne felújítani a régi hagyományt, a jó szervezés meghozná a sikert, és látogatókban, érdeklődőkben nem volna hiány.

No de maradjunk a mánál, illetve a tegnapi, amikor azt is észre kellett vennünk, hogy a vásáron látott, megszokottak tűnő formák ugyancsak tudnak újat mutatni. Így volt ez a Zaporozsec esetében is, hiszen a 968 M típust állították ki az AVTOEXPORT standján. Erről a kocsiról már közlésre kész a részletes leírás, a változásokat jól szemléltető kép-

anyag, de a nagyközönség most láthatta először a kocsit, a ragyogó Niva terepjáró, egy 1600-as Lada és a szériakivitelű Moszkvics társaságában.

Nézni való bőven akadt egy ma már újnak sem mondható motorral egybeépített erőátviteli szerkezeten is, ha azt tanulmányozásra alkalmas kivitelben, átlátszó fedelelkek hozták ide. Ilyen volt az 1,3 literes Kadett erőforrása, bár a fronthajtású OPEL a múlt évi őszi vásáron jelentett igazi csemegét, slágert.

Ugyancsak elkapta a pillantásokat az a fehér versenyautó, amely csupán a szegedi MEDIKÉMIA reklámhordozójaként szerepelt itt. Kétségtelenül jól látta el feladatát, és azok figyelmét is ráterelte a különböző, valóban jó vegyipari cikkekre, akik eddig esetleg nem mindegyikről tudtak. Ilyen lehet a téli-nyári autóápolási

készlet, a praktikus táskába foglalt hasznos csomag.

Egy másik hazai szövetkezet, az ugyan-csak jőnevű HUNGARIA pedig sok más értékes terméke közé egy csattanós választ is elhelyezett. Annak tartjuk ugyanis a Trabanthoz való első és hátsó sárvédőket. Ezeket a keresett karosszériaelemeket azért nevezzük választásnak, mert a múlt őszi „Vevők vagyunk” országos hiánycikk-kiállításon kérdésként szerepelt, hogy ki tudna ilyeneket szállítani. Nos, ma már mintegy kétezer párat le is szállítottak a kifogástalan minőségű darabokból. És a szövetkezet vezetőitől kapott tájékoztatás alapján a jövőt tekintve biztató híreket tolmácsolhatunk a Trabantok hazai tulajdonosainak.

Valamennyi Lada típushoz és még több más kocsihoz készülnek viszont a FŐVÁROSI FINOMMECHANIKAI VÁLLALAT új-

donságai, a „Reedmagnet” márkájú riasztóberendezés. A kapcsolási rajzot is tartalmazó leírás szerint minden olyan gépjármű védelmére alkalmas, amelynek ajtóí gyárilag beépített ajtókapcsolóval vannak ellátva, vagy utólagosan beépíthetők az effajta kapcsolók. Ugyancsak az FFV új terméke a „Super Autotester” SZV -2 jelzésű univerzális műszer, amely a negatív testelésű benzinüzemű motorok főbb jellemzőinek, illetve az ilyen jellegű járművek villamos hálózatának ellenőrzésére, beállítására alkalmas. Itt ugyan most erre sem jut több hely, mint ahogy számos más autotechnikai érdekességet még említeni sem tudunk ezeken az oldalakon. Gyakorlati tapasztalatunk viszont, hogy mindazok a hasznos cikkek, jó munkaeszközök, amelyek a BNV napjaiban tűnnek fel, és ott érdeklődést keltenek, visszatérnek a sajtó hasábjaira.

Egy ilyen összefoglalóban még a nagyon szembetűnő, szépen fényezett, nagy térfogatú kiállítási tárgyokról, például a nézők tízezreit mindig maguk köré csábító személyautókról is csupán egy-egy mondatnyit írunk, pedig – mint már említettük – a látszólag változatlan típusok sem



Azt sokan észrevették, hogy az új ZAZ 968 M ütközője sem olyan, mint a korábbi ZAPOROZSEC típusoké, de hogy a fekete lámpakeret valóban rugalmas, azt ilyen módon is érdemes volt kipróbálni. A szovjet motorkerékpárok, de még a kerékpárok is bőséges választékot mutattak, és aki jól szemügyre vette a kétkerekűeket, felismerte a kisebb módosításokat. Éppúgy, mint akik a különböző SKODA kocsikat nézegették, vagy azok a fiatalok, akik a JAWA és CZ motorok előtt szövegetek terveket





A ZASTAVA kiállításán a lapunkban már említett JUGO 45 újdonság még nem szerepelt, de a négyajtós, fronthajtású 1100-as, valamint a farmotoros kiskocsi – most már 850-es erőforrással – érdekességnek számított. Akik arra jártak, láthatták még a 435, illetve a 412 NR jelzésű dízel-, illetve benzinmotoros kis szállítókat is

változatlanok. A SKODA 105/120 modellek korszerűsítése most tizennyolc részletre terjed ki, amelyek közül négy érinti a motort, a többi pedig egyaránt előnyre szolgál a fékszerkezetnek, a hajtóműnek, a gyújtó- és villamos berendezésnek, a jármű stabilitásának, a karosszéria célszerűségének, esztétikájának.

Hasonló megállapításokat tehetünk, ha a kiállított különböző motorkerékpárokat értékeljük, vagy mondjuk a jugoszláviai ZASTAVA különböző járműveihez megyünk közelebb. Vonatkozik mindez a klasszikus külsejű BMW és MERCEDES kocsikra is, hiszen a jól ismert, megsokkott forma ott is rejteget aprónak tűnő, de mégis jelentős újdonságokat.

Ne feledkezzünk meg arról, hogy az egész világ autóipara most igen szolid lépésekkel igyekszik alkalmazkodni a gazdasági lehetőségekhez, és a nagyon tekintélyes nemzetközi autókiállításokat, a híres autósalonokat sem árasztják el korszakalkotó újdonságokkal.

LIENER GYÖRGY





AUTÓK, MOTOROK és EMBEREK

Szép és értékes kocsikkal növelte a kiállított autók különben eléggé szerény számát a két kölcsönzővállalat, a VOLANTOURIST, valamint a FOTAXI. Az utóbbi „Rent a Car” parkjába tartozik mostantól a Renault-5 négyajtós, automatikus erőátvitelű 1300-as típusa is. A kis Mini viszont élénk dekorációjával nem az angliai gyárat képviselte, hanem a hazai REMIX vállalat TRADIKO nevű hidegindítójának bemutatását segítette elő. Igaz, a vásár napjaiban szerencsére melegen sütött a nap, de jól tudjuk, hogy a kutya nem eszi meg a tejet... Ugyancsak láthattuk a HUNGEXPO kőbányai vásárközpontjában a MERCEDES két új típusát. A fehér 200-as eleje tűnik élénk ezen a felvételen, de ugyanilyen volt a fekete 230-as formája. Végül az ilyen kivitelben alaposan tanulmányozható OPEL KADETT és a bár nem metszetként kiállított, de szinte kívül-belül így is egyaránt jól látható ZASTAVA 1100-as képeire vethetünk pillantást





BOJAR SÁNDOR és FAVICS PÉTER felvételei



M

HOZZA
ÖSSZE
AZ ÜZLETET?

HOZZUK
ÖSSZE
AZ ÜZLETET!

**Használt autók vétele, eladása
autóápolási és felszerelési cikkek
autós információ**

merkur park

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



merkur

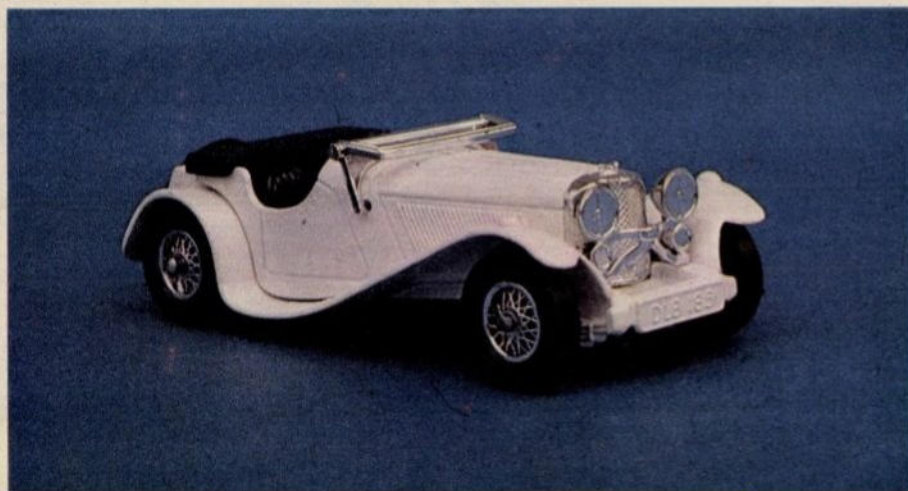


RÉGI AUTÓ

– a szigetországból, vagyis a főként sport- és versenykocsijairól ismert régi angol gyárból. A rajzon látható klasszikus vonalvezetésű, kétszemélyes, vászon tetős típus 1937-ben került forgalomba

MG

márkajelzéssel, majd hosszú időn át sikeres kiskocsiként tartották nyilván szakmai körökben. Négyhengeres, soros, víz-hűtéses motorja ugyanis mindössze 1292 cm³-es volt, de 50 lóerőt fejtett ki, amit 130 km/h csúcssebesség elérésére tudtak hasznosítani a jó mozgású sportkocsi vezetői.



MODELL

Az 1:43 léptékarányú autók világából is egy angolai gyártmány kicsinyített mása kap most itt helyet. A Jaguar 1936-os típusát, az SS 100 jelzésű sportkocsit idézi az az ugyancsak angol Lesney-modell „old timer” sorozatának ez a példánya. Ebben az esetben főként a karosszériára, a stílusra érdemes figyelmet fordítani, hiszen mind a sárvédők, mind az ajtók ívelése, a fényszórók helye és formája egyaránt jól szemlélteti a korabeli jellemzőket. Általában ezek a sablonok érvényesültek abban az időben a világ más országaiban gyártott úgynevezett sportos kivitelű autóin.

BÉLYEG ÉS KERÉK

A Nagy-Britanniához tartozó Jersey sziget ismét bélyegsört bocsátott ki kedvelt témakörében, az autók és motorok versenyéről, a Jersey Motorkerékpár- és Autóklub fennállásának 60. évfordulójára. Az ötcímletű bélyegsor különböző képeken szemléltetést nyújt az elmúlt 60 év versenyének történetéből. A 7 pennys címlet háromfutamú motorkerékpár-versenyt mutat be, a 9 pennys címletű bélyeg képén nemzetközi pályaversenyt láthatunk az 1920-as évekből. A 13 és 1/2 pennys címleten régebbi úgynevezett üldözéses motorkerékpár-verseny rajtját látjuk. A 15 pennys címlet egy autocross résztvevőit mutatja be, a 17 és 1/2 pennys címlet pedig nemzeti hegyiversenyt ábrázol.

Dr. Jasinszky István



Pocsék egy szakasz. De sokan jellemezték így a 3-as út Aszód környéki részét, amely egy szörnyű tragédiával és gyakori dugóival kiérdemelte hírhedt címét. A szakasz ugyan nem változott meg, csak a 3-as út költözött el új, majd hogyanem összkomfortos otthonába.

Elkészült az autópálya újabb 22 kilométeres szakasza, és az összkomfortból már csak a parkolók nappalija hiányzik, várat magára az illemhely is, és a telefont sem vezették be. De a lényeg, hogy lakható, azaz járható az új út.

Az autópálya most már a főváros határától Hatvanig vezet, valamelyest (58 kilométerre) lerövidítve a két város közötti távolságot, és jelentősen kurtítva a táv megtételéhez szükséges időt.

A Mátra is közelebb kerül a fővároshoz, és ehhez még földrengésre sincs szükség; elég a pálya végén a 21-es, hatvan-salgótarjáni úton balra kanyarodni (a 3-as főút folytatása ugyanitt jobbra vezet), majd Pásztónál egy jobb kanyarral hamar el lehet jutni Galyatetőre. Ezt az irányít táblák is jelzik, jóindulatúan eltanácsolva a kirándulókat Hatvan és Gyöngyös zürös belső útjairól.

Budapest felé a salgótarjáni útról ugyanezen a csomóponton kanyarodhatunk az autópályára, a Gyöngyös felől közeledőknek viszont más útvonalat ajánlanak a jelzések. Hatvant elhagyva a régi úton lehet a kerekharaszi csomópont-hoz jutni; itt jelölték ki a régi és az új út találkozáját.

Magunk még a befejező munkálatokkal

egy időben találkoztunk az új úttal és a rajta dolgozókkal, mert az újság nem autópálya-sebességgel készül. Mire e sorok megjelennek, bizonyára már robogó autók veszik át az ügyes gépek helyét, és az építők továbbvonultak, hogy a Gyöngyös közelében kijelölt következő célpontig építsék tovább az utat.

Gödöllő fölött az impozáns bagi völgyhídnál léptünk a még tiltott területre. A híd után enyhe emelkedő következik, jobbra a félbevágott hegy még csupasz oldalával mutatja, mennyi földet kellett innen elhordani, míg kisimult az út.

Csomópontot alakítottak ki Bag közelében – Aszódra vezet innen az út; egy másikat Kerekharasztnál, ahol egyszer majd benzinkút is lesz, parkolóhely is.



TOVÁBB NŐTT AZ M3

További két pihenő készül az új szakaszon, a régini (ha réginek lehet nevezni a kétéves utat) pedig ebben az évben elkészül a Shell-kút Budapest határában.

Amikor végiggurultunk a pályán, az utat és környékét csinosítók között, helyenként meg-megrázkódott a kocsi. Az építési forgalom útra pottyant darabkái persze még nem söpörték le, így remélhetjük, hogy a megtisztuló burkolat ugyanolyan kellemessé válik, mint a két éve elkészült útdarabé.

A most már 46 kilométer hosszú pálya tisztán tartása bizonyára nem okoz majd gondot, hiszen a gödöllői autópályamérnökség idejekorán felkészült az üzemeltetés minden feladatára.

F. A.



**AS HATVAN
MÁR CSAK 58!**

Az állati erővel vont járművek és a kézikocsik biztonságos közlekedéséhez nélkülöz- hetetlen a fényvisszaverő tábla és prizma! Használatát a Kresz is előírja!

**A piros-fehér csíkozású fényvisszaverő tábla és prizma
megvásárolható:**

**BUDAPESTEN a MOBIL Járműalkatrész Áruházban
VI., Jókai utca 26.**

VIDÉKEN a következő kijelölt szaküzletekben:

PIK 57. sz. Járműbolt
UNIKER 274. sz. Járműbolt
330/2. sz. Járműbolt
BIK 231. sz. Vas-Műszaki Bolt
66. sz. Műszaki Áruház
5/2. sz. Műszaki Áruház
25. sz. Műszaki Áruház
Komfort 28. sz. Járműbolt
Vegyes Iparcikk 13. sz. Autósbolt
Kelet Szöv. 4. sz. Gumibolt
133. sz. Járműbolt
Iparcikk 120. sz. Járműbolt
18. sz. Autósbolt
Áfész, 91. sz. Autósbolt
115. sz. Járműbolt
Konzum Áruház
Szekszárdi Skála Áruház
MOBIL-DELTA Járműszaküzlet
59. sz. Járműbolt

Cegléd, Szabadság tér 1.
Esztergom, Kossuth u. 73.
Balassagyarmat, Rákóczi u. 41.
Kiskunfélegyháza, Wesselényi út 1.
Székesfehérvár, Városkapu u. 3.
Győr, Czuczor utca 21.
Szombathely, Köztársaság tér 16.
Veszprém, Vöröshadsereg tér 20.
Debrecen, Vöröshadsereg u. 21.
Nyíregyháza, Felszabadulás útja 25.
Miskolc, Bajcsy-Zs. út 21.
Eger, Széchenyi út 25.
Szolnok, József A. u. 18.
Zalaegerszeg, Tüttösi u. 7.
Kaposvár, Ady E. u. 4.
Pécs, Kossuth tér 8.
Szekszárd, Széchenyi u. 1-7.
Szeged, Kiss Menyhért u. 3.
Békéscsaba, Tanácsköztársaság u. 25.

**A szaküzletek megrendeléseit várja a
MOBIL ÉRTÉKESÍTÉSI IRODA
Budapest VI., Jókai utca 21.**

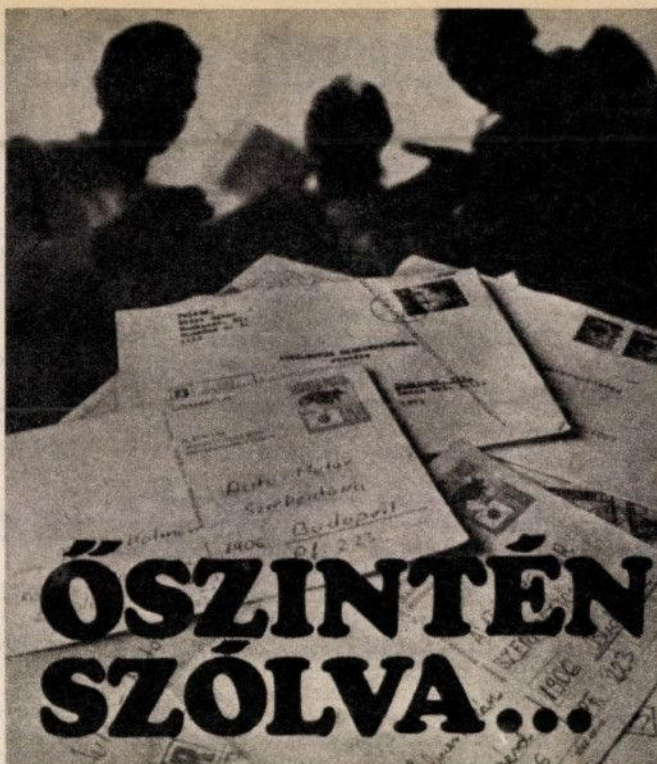


JÁRMŰ ÉS ALKATRÉSZ KÉZREKESZELŐ VÁLLALAT

Ki ne tudná: milyen furcsa dolgokat tud produkálni olykor az élet. Mint íme most is... A rovatunk címére érkezett leveleket olvasva, két (gondolatilag) teljesen azonos tartalmú levelet találtunk. Más-más témáról írnak ugyan a levelek feladói, mégis: csak a nézőpontjuk különböző, témájuk — ami levelük lényegét illeti — azonos, sajnos, mindinkább elburjánzó jelenség. S a következők... De tessék csak figyelni.

Az egyik levél feladója **Nagy Zoltán** gépkocsivezető (Budapest, Erdélyi utca 8.). Ez áll levelében:

„Nem kenyerem a tollforogtatás, most mégis levelet írok kedvenc lapomnak, védelmet kérve — az autósok számára. Magamról csak annyit: húsz éve vezetek balesetmentesen... Az egyik délutánon, munkámat végezve, mégis meghűlt ereimben a vér. A Baross utcában, útban az Orczy tér felé, a Shell-kútnál levő közlekedési jelzőlámpa nekem jelzett szabadot, ám a zebrán, a piros ellenére, két munkaruhás fiatalember „táncolt” át. Sebességemet, fékezéssel csökkentve, úgy választottam meg, hogy a táncoslábú fiúk tilos jelzésük ellenére még átérjenek előttem. Dudámat azért rájuk pöccintettem. Amikor melléjük értem, egyikük úgy szaszézott vissza — rám röhögve — kocsim elé, hogy csak vészfékezéssel és a kormány jobbra rántásával tudtam elkerülni a balesetet, csaknem összekoccanva a mellettem azonos irányban haladó teherautóval. Szerencsémre annak vezetője is látta a táncosok produkcióját, s ő is jobbra tette kocsiját, jó reflexével helyt adva nekem. Kiszálltam kocsimból, hogy legalább rendreutasítsam őket, ám azok már a másik utca sarkán futottak, visszavissza röhögve felém... Kérem, én még most is remegek az idegességtől, ha belegondolok, mi történt volna, ha rossz a fékem, ha nem sikerül a manőver, ha nem figyel a teherautó vezetője is a jelenetet, ha... Egyszerűen döbbenetes, hogy milyen gyalogosok vannak. Tessék mondani: számukra nem tilos a piros?”



ŐSZINTÉN SZÓLVA...

Kinek tilos a piros?

És itt a másik levél. Feladója ugyancsak budapesti lakos, **Gotthard Mihály**, a Szellő utca 11/b-ből.

„Kérem Önöket és lapjukon keresztül azokat, akik arra illetékesek, tegyenek végre valamit, az eddiginél hatószebb, visszafogóbb erejű intézkedést azok ellen az autósok ellen, akik megfélemlítve az előírt haladási sebésgről, a közlekedési lámpák színéről, úgy száguldanak, mintha mentőautót vezetnének. Tessék megírni őszintén: számukra nem tilos a piros? Tisztelem az autósok jogait, ám joggal várnám el tőlük, hogy ők is tartsák tiszteletben a gyalogosokét. Nagyobb szigorral kellene néhány autóssal beláttatni, ha már ő maga nem képes rá, hogy magától is rájőjjön: a gyalogosok mégiscsak védtelenebbek, mint ők. A legszabályosabban mentem át egy táblával is jelzett, felfestett gyalogátkelőhelyen Kőbányán, amikor a közelgő 13-as villamos vezetője, látva fiatalosnak már nem nevezhető mozgásomat, kezemben levő botomat, megállt, majd

kezével is intett, menjek csak nyugodtan. Mentem... Ám a villamos elhagyva, ijedten hőköltem vissza. Alig két centiméter választhatott csupán el az álló villamos mellett elrobogó, tetőcsomagartóján sárgarépahegyet szállító személyautótól. Annak vezetője még ki is ordított: »Meg akarsz halni, öreg?« Az ilyen vagy az ilyenhez hasonló jelenetek, sajnos mindennaposak. Mi több: az enyémenél rosszabbul végződtek is meglehetősen gyakoriak. Tanúja voltam ennek már olyan helyen is, ahol a számára tilosat mutató piros lámpára fittyet hányt az autós, s igencsak szétfröcskölte a zöld jelzésre szabályosan elindult gyalogosokat.”

Mindkét eset döbbenetes. Közérdeklődésre azért tarthat számot, mert extrém, és mert sajnálatos módon mind többször látunk, tapasztalunk mi magunk is hasonlókat.

Tudjuk jól: hiú remény volna azt várni e cikktől, mi több, az ezzel a témával foglalkozó írások sokaságától, hogy máról holnapra megváltoztatják az így viselkedő-

ket, a közlekedés autós és gyalogos renitenseit.

Akkor hát nincs megoldás?

Igen is van! Mindenekelőtt azoknak kell e hovatovább kóros tünetet orvosolniuk, akik erre hivatottak. A közlekedést fegyelmezőknek, azoknak, akik értünk vannak, bennünket vigyáznak. Jó szóval; ha kell, intve, figyelmeztetve, s ha szükséges kemény pénzbírságok kiszabásával, s ha ez sem eredményes, még ennél is hathatósabb eszközök alkalmazásával. Bár az is igaz, hogy nem lehetnek ott minden egyes forgalmi lámpánál, minden gyalogátkelőhelynél rendőrök, hogy figyeljék a renitenseket, és megrendszabályozzák őket, legyenek azok autósok vagy gyalogosok.

A két levélíró egyúgyan azon érem két oldaláról ír. Írásuk minden tekintetben elgondolkodtató, mi több, figyelmeztető.

Mert gondoljunk csak bele: táncolgotott volna-e az a bizonyos két fiatalember, mondjuk, egy nehezen fékezhető, nagyobb tempóval haladó mozdony előtt? Bizonyára nem... Kétszer is meg gondolta volna, hogy kockáztassa-e fiatal életét.

És nem csökkentette volna-e sebességét vagy nem állt volna-e meg a villamos mellett az a zöltséget szállító gépkocsivezető, ha — mondjuk — az álló villamos elől nem „csak” gyalogos lett volna várható, hanem például mondjuk egy kamion vagy az előbbi hasonlatnál maradván, mondjuk, egy mozdony.

Feltételezem: neki is csikorgott volna a fékje. De „csak” egy emberért? Minek koptasa a fékbrótját?...

De hogy a címben feltett kérdésre válaszoljunk: **kinek tilos a piros?**

Mindenkinek! A gyalogosnak éppen úgy, mint az autósoknak, a motorosoknak, a gépjárművezetőknek.

November van, mind veszélyesebb az ilyesfajta „játék”.

Több szigort kérünk mi is a pirosban, s a pirossal — a tilossal — játszadozók ellen!

ZENTAI FERENC

Üzemanyagprémium — készpénzben

Tudjuk, hogy az energiatakarékosság a mai időkben az egész társadalom érdeke — érdeke minden embernek e hazában. S mert a gépjárművek sok energiát emésztnek fel, mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy az autók minél kevesebb üzemanyagot fogyasszanak. Egyes intézkedések már éreztették is hatásukat: a magánautósok az utóbbi időkben kevesebbet utaztak és kevesebb benzint használtak fel. De sok tevénytől van még azért, hogy a közületi gépjárművezetők érdekeltté váljanak abban, hogy kocsijuk üzemanyag-fogyasztását mérsékeljék.

A vállalatok önállóságának kiterjesztésével az üzemi és szakszervezeti vezetés feladata lett, hogy — esetleg a kollektív szerződésben — prémiumfeladatokkal ösztönözze erre a sofőröket. Közismert, hogy ennek, a nagy közlekedési vállalatok kivételével, kevés helyen, illetőleg többnyire nem kielégítően tettek eleget. Ezért alakulhatott ki az a túrhetetlen állapot, hogy az üzemanyag-utalványok rendszere sok gépkocsivezetőt visszaélésre csábított: a megtakarított jegyek szinte ellenőrizhetetlen manipulációk tárgyává válhattak.

Benzinutalvány helyett készpénz

Október 1-től csökkent ennek a lehetőség. A benzines kocsikat vezető sofőrök ezentúl nem utalványokat kapnak, hanem a járművükre megállapított normának és a tervezett menetteljesítménynek megfelelően, készpénzben veszik át az üzemanyag árát. És ha a normánál kevesebbet használnak fel — a Pénzügyminisztérium állásfoglalása szerint — a megtakarított összeg teljes egészében a sofőrök zsebében marad.

És ha többet fogyaszt a kocsija? Amennyiben a sofőr nem tett meg mindent a helyzet javítása érdekében — és a vállalat ilyen felelőssége nem áll fenn —, akkor a többletfogyasztás költsége viszont az ő zsebébe terhel.

Ennek megelőzésére nagy segítséget adhat a most megjelent 18/1980. (IX. 25.) KPM rendeletnek az az előírása, hogy: „A KPM Autófelügyelet az üzemanyag-fogyasztás ellenőrzése céljából bármely gépjárművet hatósági műszaki vizsgálatra rendelhet be.”

Az új helyzet tehát nagy felelősséget ró nemcsak a gépjárművezetőkre, hanem a vállalatokra is. Egyrészt az adminisztrációra, hogy a bizonylati fegyelem megerősödjék, másrészt a műszaki szolgálatra, hogy a jármű állapota megfelelő legyen.

Új normák

Egyidejűleg — ugyancsak október 1-i hatállyal — az említett 18/1980-as rendelet a legutóbb 1975-ben megállapított tüzelőanyag-normákat 5%-kal — a különösen „benzinfaló” ZIL-típusok alapszabványait pedig 8%-kal — csökkentette. Természetesen arányos mértékben kell csökkenteni a gépjárművek vállalati üzemanyagnormáját és elszámolási normáját is — azoknak a vállalatoknak a kivételével, ahol az nem haladja meg az új alapszabványt.

— Mi tette ezt lehetővé? — kérdeztük dr. Verosza Imre mérnök-közgazdásztól, a KPM autóközlekedési főosztályának helyettes vezetőjétől.

— Csak néhány főbb változást említenék, amely a legutóbbi normamegállapítás óta bekövetkezett — halljuk a választ. — Először is: sokkal több helyen áll rendelkezésre az üzemben tartóknál és a javítóműhelyekben diagnosztikai műszer a fogyasztás pontos megállapítására. Másodszor: javult az utak állapota. Harmadszor: csökkent az országutakon az engedélyezett legnagyobb sebesség. És végül, de nem utolsósorban: nagyobb a sofőrök vezetési technikája, szakmai tudása, főként a gépjárművezetés szakmáztatásának eredményeként.

Milyenek ezek az új normák? Érdemes tájékoztatásul néhány jellegzetes típust ismertetni. Érdekelheti a magánautósokat is... A liter/100 km-t jelző zárójeles szám az október előtti norma.

Dacia: 8,6 (9,0)
Lada—2101: 9,0 (9,5)
Lada—2102: 9,5 (10,0)
Lada—2103: 10,0 (10,5)
Moszkvics—412: 9,5 (10,0)
Volga M24: 12,8 (13,5)

Egyes vállalatok belső normája ezektől eltérő (vagyis: ezeknél kevesebb) is lehet!

A rendeletben szereplő normákat jó műszaki állapotban levő gépjárművel kemény burkolatú, sík úton mérték, országúti átlagsebességgel (a táblázatban ez a sebesség is fel van tüntetve). Ha a kocsi ezektől eltérő körülmények között dolgozik, az üzemanyag elszámolásakor szorzószámokat és pótlékokat („korrekciós tényezőket”) lehet alkalmazni. Mivel sok gépkocsivezető nincs ezzel tisztában, idézzük a 8/1978. (XI. 14.) KPM rendelet erről szóló szövegét. (Néhány pontjának ismerete hasznos lehet a magánautósok számára is, hiszen segítséget adhat autójuk fogyasztásának ellenőrzéséhez!) Tudni kell azonban, hogy ezek a szorzószámok a felső határt jelentik, az üzemi körülményekhez mérten kisebb szorzókat is alkalmazhatnak. Rendkívüli esetekben vi-

szont az üzemben tartó a rendeletben meghatározottaktól eltérő — egyedi — korrekciós tényezőket állapíthat meg.

Korrekciós tényezők

I. SZORZÓK

1. HEGYMENET. Ott alkalmazható, ahol hegymenetnél a legmagasabb sebességfokozat a teljes futás több mint 25%-ában nem használható. (Egyszámjegyű és betűvel jelzett főközlekedési útvonalra nem adható.) 1,1

2. ÚTMINŐSÉG. Földút, rossz állapotú makadámút 1,25

3. AKADÁLYOZTATOTT FORGALOM. Akkor alkalmazható, ha a forgalmi akadályoztatás következtében a gépjármű átlagos menetsebessége a 30 km/órát nem haladja meg. [Átlagos menetsebesség: a napi fuvarjeljesítmény (km), valamint a menetidő (óra) hányadosa. A menetidő a rakodással, pihenéssel, a le- és felszállással eltöltött időt nem tartalmazza.] Kézikapcsolású váltóval szerelt jármű 1,25
Hidraulikus nyomatékvaltóval szerelt jármű 1,4

II. PÓTLÉKOK

1. BILLENTÉS. Billentésként (fordulónként csak egy billentés számolható el).

5 m³ raktérfogat alatt . . . 0,1 liter
5 m³ raktérfogat felett . . . 0,2 liter

2. PÓTKOCSIS VONTATÁS.

Gázolajüzemű vontatás esetében vontatmányonként és 100 km-ként 1,0 liter
Benzinüzemű vontatás esetében 1,1 liter

3. HIDEGINDÍTÁS. Akkor adható, ha a napi minimális hőmérséklet 0 C fok alatt van. Nyolcórás műszakonként legfeljebb két hidegindítás és indításonként az alapszabvány szerinti 100 km-en elfogyasztható tüzelőanyagmennyiség 1,5 százaléka számolható el.

4—5. A KÜLÖNBÖZŐ SEGÉDBERENDEZÉSEK (csőrő, daru, szivattyú stb.) működtetéséért a pótlékot az üzemeltető szerv vezetője állapítja meg.

A KPM felhívása

Időközben a KPM felhívással fordult mindazokhoz, akik az új rendelkezések valóraváltása érdekében tevékenykedhetnek.

Felszólítja a gépjárművek üzemben tartóit, hogy a szigorított típusnormákat tartalmazó módosított rendeletmellékletek közzétételéig az alapszabványt az előírt csökkentés figye-

lembevételével saját hatáskörben állapítsák meg — és gondoskodjanak az új alapszabályok s ennek megfelelően az alacsonyabb elszámolási normák betartásáról. Ennek érdekében:

- a rendszeres továbbképzés keretében ismertessék és sajátíttassák el az üzemanyag-takarékos vezetéstechnikát, szigorúan követeljék meg a Kreszben foglalt sebességhatárok betartását;
- fordítsanak nagyobb gondot a járművek műszaki ellátásának javítására, az üzemanyag-fogyasztást döntően befolyásoló műszaki paraméterek ellenőrzésére és beszabályozására;
- alkalmazzák az újítómozgalom keretében ismertté vált és energiamegtakarítást ígérő műszaki megoldásokat;
- vizsgálják meg az egyedi korrekciós tényezőket, törekedjenek a rendkívüli körülmények javítására, illetve az ebből származó üzemanyag-megtakarítások elérésére;
- az eddiginél szigorúbban és rendszeresebben ellenőrizték az elszá-

molási normákat, követelményként támasztva, hogy azok az alapszabályok csökkenésének mértékében változzanak;

- a közútek vezetői teremtsék meg a túlfogyasztást okozó gépjárművezetők teljes anyagi felelősségének a Munka Törvénykönyvében meghatározott feltételeit;
- a közútek vezetői vonják — feyelmi és kártérítési — felelőségre azokat a dolgozóikat, akik a gépjárművek üzemanyag-fogyasztására indokolatlanul engedélyeznek korrekciós tényezőket, illetve a rendeletben foglaltaknál kevésbé szigorú elszámolási normákat;
- gondoskodjanak a tehergépjárművek szállítóképességének hatékonyabb kihasználásáról, jobb fuvarszervezéssel csökkentsék a járművek üresfutását;
- az átlagosnál kedvezőbb üzemi feltételek esetére alakítsák ki és alkalmazzák a normarendelethez előírtnál alacsonyabb „vállalati”, vagy a szállítási teljesítményegységre meghatározott (liter/árutonnakilóméter) „teljesítmény-normákat”;

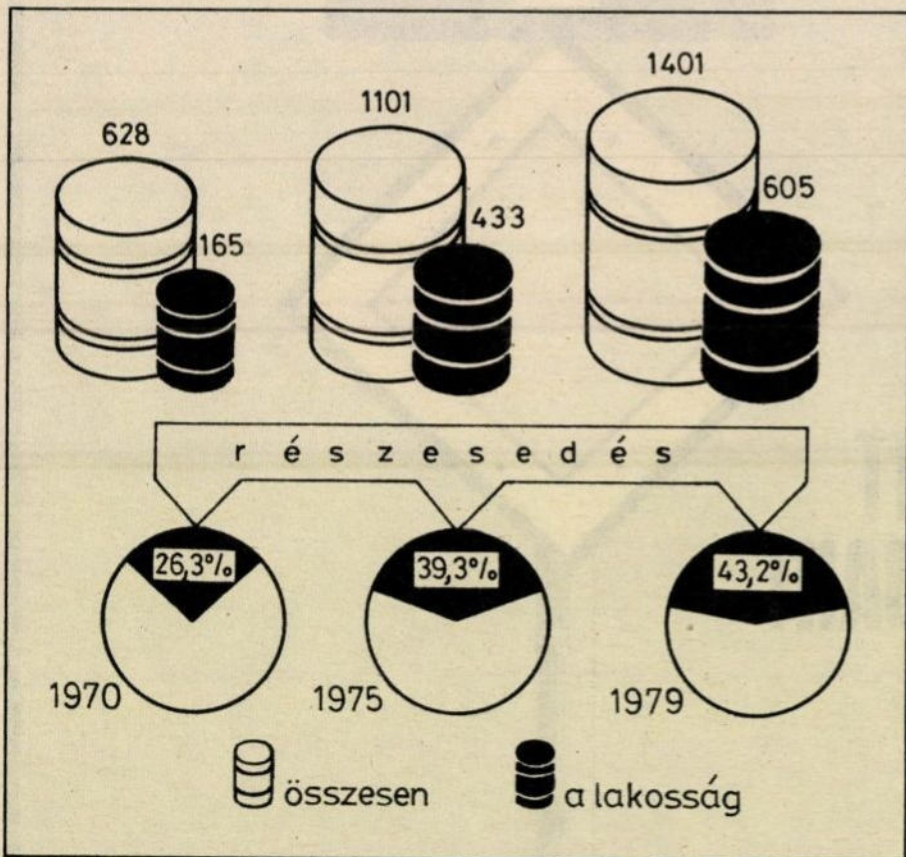
- gyakrabban mérjék a járművek üzemanyag-fogyasztását, és eredményesebben alkalmazzák a műszaki beavatkozásokat;
- biztosítsák a járművek kilométer-számlálóinak állandó üzemképességét és ellenőrzését, az illetéktelen beavatkozások elkerülése végett alkalmazzák a garanciális időn belül és azon túl is az ólomzárakat;
- intézkedjenek a bizonylati fejelem megszilárdításáról, a menetokmányok és gépnaplók pontos vezetéséről;
- a saját bemérő bázissal nem rendelkező közútek az eddiginél gyakrabban vegyék igénybe az állami és szövetkezeti javítóipar üzemanyag-fogyasztást ellenőrző bázisait, vagy több közület társulásával teremtsék meg az üzemanyag-fogyasztás ellenőrzésének feltételét.

Az üzemanyag-fogyasztás hatósági ellenőrzésének fokozása érdekében a KPM AUTÓFELÜGYELET:

- a járművek időszakos műszaki megvizsgálását — fokozatosan — az üzemanyag-fogyasztás mérésével és ellenőrzésével egészíti ki;
 - a kötelező gépjármű-statisztikai beszámoló alapján vizsgálja a gépjárművek üzemanyag-fogyasztását, és a vizsgálat eredményéről tájékoztatja az illetékes minisztériumokat, a felügyeleti szerveket;
 - esetenként és visszatérően ellenőrzi a rendeletben előírt alapszabálytól eltérő egyedi korrekciós tényezők alkalmazásának jogosságát;
 - rendszeresen ellenőrzi az üzemanyag-bemérő hálózat fogyasztásmérő tevékenységének hitelességét.
- Az üzemanyag-fogyasztás csökkentése érdekében az AUTOKÖZLEKEDÉSI TANINTEZET:
- szervezett továbbképző tanfolyamokat indít az üzemanyag-takarékos vezetéstechnika elsajátítására;
 - kiadványokat jelentet meg az üzemanyag-takarékos vezetéstechnika ismertetésére;
 - az elmúlt évek gyakorlatának megfelelően 1981-ben is megszervezi a gépjármű-ügyintézők továbbképző tanfolyamát, az ismeretanyagban különös súlyt adva az új normarendelet és a lehetséges üzemanyag-megtakarítási módszerek ismertetésének.

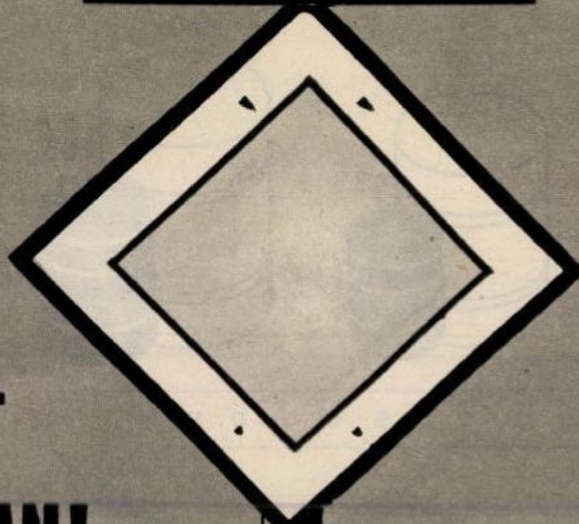
*

Meg kell jegyezni, hogy az új rendszer bevezetése nem lehetséges azoknál a nagy közlekedési vállalatoknál (Volán, Főtaxi stb.), ahol saját kutakból adják ki a benzint. Igaz, ott a sofőrök eddig is kaptak százalékos prémiumot az üzemanyag megtakarításáért —, de a prémium most már az üzemanyag teljes értéke lehetne. Ez a kérdés még rendezésre szorul.



Motorbenzin-felhasználás 1000 tonnában. Nép gazdaságunk 1979-ben 2,2-szer több motorbenzint használt fel, mint 1970-ben. Ezen belül a lakosság benzinfogyasztása 3,7-szeresére nőtt: részesedése az összes felhasználásból az 1970. évi 26,3%-ról 1979-re 43,2%-ra emelkedett. Fel kell figyelni arra, hogy 1979-ben a növekedés üteme mérséklődött: 1978-hoz képest az összes felhasználás 1,8%-kal, a lakossági viszont csak 1%-kal nőtt — holott ugyanakkor a személyautók száma 9,4%-kal gyarapodott! (Az előző évben a benzinfogyasztás 6,8%-kal, ezen belül a lakosság által felhasznált benzin mennyisége 14,4%-kal növekedett...)

REMÉNYI-GYENES ISTVÁN



**...MINDENÜTT
A CENTRUMBAN!**





„KERESSÜK...”



„Óra indul” — a versenyzők megkezdik a tesztkérdések megválaszolását



Az ügyességi pályán

Hárman azok közül, akik versenyeztek a Trabant személygépkocsiért. (Középen a győztes)

Favics Péter felvételei



Ötödik alkalommal rendeztük meg az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács, a SZOT Munkavédelmi Tudományos Kutatóintézet, az Autóközlekedési Tanintézet, az Állami Biztosító, a Volán Tröszt, a Budapesti Közlekedési Vállalat és további huszonöt intézmény és vállalat közreműködésével és támogatásával már hagyományosnak számító közlekedésbiztonsági vetélkedőnket.

A tíz kategóriában nemcsak a járművezetők, hanem a gyalogosok is „rajthoz” álltak, és tudásuk legjavát adva versenyeztek a „legjobb” címért és a vele járó díjért. A vetélkedő öt fordulóban került megrendezésre a megyékben és a kiírásban részt vevő vállalatoknál.

Október 19-én délelőtt az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács nevében Máté Sándor r. alezredes elvtárs, az OKBT Gépjárművezetői Nevelési Szakbizottság titkára nyitotta meg a vetélkedő országos döntőjét Budapesten, az I. István Gimnázium épületében.

A versenyzők először tesztkérdésekre adtak választ, majd a Felvonulási téren felépített ügyességi pályán bizonyították gépjárművezetési tudásukat.

A késő délutáni órában került sor a sok izgalmat lezáró verseny eredményhirdetésére. Ezt követte a legjobbak vetélkedése a fődíjért, a Trabant személygépkocsiért.

A győztesek: Segédmotor-kerékpár-vezető kategória: Bolgár Gábor, Budapest,

SZÁMKI; motorkerékpár kategória: Tóth Endre, Szentendre, Kossuth Lajos Katonai Főiskola; Személyautó magánvezető: Sárosi Péter, Budapest, Hungarocamion; Személyautó hivatásos vezető: Sztanek László, Nyíregyháza, Papírgyár; Teherautó 3,5 t alatt: Fehér László, Budapest, Belkereskedelmi Szállítási Vállalat Boy-Szolgálat; Teherautó 3,5 t felett: Kelemen László, Budapest, Építőipari Szállítási Vállalat; Autóbusz kategória: Ruckenbrot György, Vértestolna, 18. sz. Volán Vállalat; Mezőgazdasági vontatóvezető kategória: Gombkötő Sándor, Szarvas, TRVVV.

Az eredményhirdetést követte a vetélkedés a fődíjért — a Trabant gépkocsiért —, amelynek győztese: Fehér László volt. A vetélkedő során a fordulóban és az országos döntőn a helyezettek 600 000 forint jutalomban részesültek.

Miközben a vetélkedő folyt, az AUTÓSZÖV ingyenes szolgáltatásként fény-szóróállítást, valamint a hűtőfolyadék fagyútérésének az ellenőrzését végezte a részt vevő járműveken, valamint a szép számmal megjelent közönség gépkocsijain.

Szerkesztőségünk ezúton mond köszönetet mindazoknak a versenyzőknek, vállalatoknak és intézményeknek, akik és amelyek részvételükkel lehetővé tették, hogy ezt a társadalmi ügyet szolgáló versenyt megrendezhessük, és hozzájárulhassunk a közlekedés biztonságának elősegítéséhez.

Autóbusz- balesetek

A Cranfield Institute of Technology mérnökei a közelmúltban fejezték be egy olyan kutatási programot, amellyel meg lehetne akadályozni azt, hogy az autóbusszerencsétlenségek súlyos tragédiává váljanak. A kutatási program végkövetkeztéseit már átadták a brit közlekedési minisztériumnak, olyan új autóbusszervekkel együtt, amelyekkel meg tudnák akadályozni, hogy az autóbusszok teteje beszakadjon. Emiatt halnak meg legtöbben ugyanis, ha az autóbussz felborul – írja a New Scientist.

Bár személygépkocsival utazni kétszer olyan veszélyes, mint autóbusszal, mégis egyetlen autóbussz-baleset következtében rendkívül sok ember halhat meg. 1975-ben például Dibbles Bridge városkánál, Yorkshire nyugati részén, 31 nyugdíjas halt meg, amikor egy autóbussz felborult. Ez a baleset egyike volt annak a 26 balesetnek, amelyet a kutatási program során a mérnökök gondosan megvizsgáltak. Amikor csak autóbussz-balesetről értesültek, a kutatócsoport azonnal a helyszínre utazott, és megkezdte vizsgálatait.

Az autóbussz-baleseteknél a legtöbb halált nem az elsőként bekövetkező ütközés okozza. Az egymást követő események rendszerint a következőképp alakulnak:

A fékhiba miatt vagy a bármi más okból bekövetkező hirtelen fékzáráskor az autóbussz oldalvást csúszik, majd lassan az oldalára dől, a tető széle végül is eléri a földet, ennek következtében az autóbussz teteje és egyik oldala szinte begyűrődik, beszakad.

Bár az utasok egy hányada ütközéskor kiesik az ablakon, a halálesetek legtöbbször akkor következnek be, amikor az emberek szinte bepréselődnek az autóbussz-ülések és az összezáródó autóbussz-szerkezet közé. Ha az autóbussz teljesen elveszíti egyensúlyát és felborul, akkor az összenyomódott szerkezet elemi erővel zúzza szét az embereket.

A kísérleteket végző csoport a javaslatok kidolgozásához különleges lejtőt építtetett, amelyet a szokásos járdaszélkövel láttak el. Ezután egy általában használatos, majd pedig egy általuk kifejlesztett különleges autóbusszt indítottak el a lejtőn. Amikor a lejtő végén az autóbusszok beleütköztek a járdaszélköbe, éppen úgy fordultak fel, mint ahogyan ez balesetkor történni szokott.

Az eseményeket nagy sebességű filmfelvevőkkel filmezték, így meg tudták figyelni, hogy az autóbusszokban elhelyezett „próbababák” a rázkódások és a felborulás következtében miképpen változtattak helyzetükön.

A kísérletek alapján a csoport javaslatot tett egy olyan cső alakú acélszerkezetes autóbusszváz alkalmazására, amely megakadályozná, hogy balesetkor az autóbussz váza összepréselődjék.

A „Csúcsforgalom” postája

SZERKESZTI: JUHÁSZ ANDOR

KÍNÁL: Renault R16 (1435 cm³-es) motorjavító készletet, trapézkart, dugattyút, hüvelyt, rugókat Demján Sándor (6722 Szeged, Török u. 8.) – 5 db új, 155×13-as Pirelli gumiköpenyt, Ballonyi László (Bp. XVII., Árpád fejedelem u. 46.) – 5 db 215/60×13-as BARUM gumiköpenyt, Vincze János (6347 Érsekcsanak, Dózsa Gy. u. 67.) – Fiat-500-as mindennemű alkatrészeket, Hadfi Szabolcs (Bp. XI., Fehérvári út 56.) – Fiat-500-as alkatrészeket (motor, váltó, futómű, teljes karosszéria) Krajcsák Dezső (Bp. XI., Latinka u. 58.) – 1964-es kiadású Opel Kadett személygépkocsit, alkatrészként is, Császár András (3330 Sümeg, Jánosmajor) – Fiat-128-ashoz motort, váltót és egyéb alkatrészeket, ifj. Erdei János (1037 Bp., Torony u. 13.) – 1 db Trabant önindítót, 1 db 500-as Trabant karburátort, 1 db Wartburg önindítót, 1 db 223 Warszawa dinamót, 2 db 6,00–16 jó állapotban levő külső köpenyt, 340–2 BMW fődarabokat, Enyingli László (2120 Dunakeszi, Rákóczi u. 61.) – R-10, teljes pótalkatrésszel, Tóth Zoltán (4171 Sáréstudvari, Rákóczi u. 24.) – Renault-10 alkatrészként, Fajó Pál (3104 Salgótarján, Zöldfa út 2/a.) – 6 éves Zaporozsec 963 karambolozott személygépkocsit egyben, vagy alkatrészként, Fehérvári Imre (2096 Üröm, Petőfi S. u. 31.) – Simson 250-es teljesen felújított motorkerékpárt, Világi János (2481 Velence, Felszabadulás út 23.) – 3 db Good Year 155/70 SR 13 radiál gumit, Olessák Róbert (1106 Bp., Maglódi út 75/a.) – 5 db Trabant radiál tömlőt és 2 db original fényoszórót, Regőci Jakab (1125 Bp., Béla király u. 26.) – Kis kerekű Wartburgot, új gumikkal, és 4 hengeres benzines, felújított Mercedes motort kompletten, Virágh Kálmán (Balatonfüred, Horváth Mihály u. 15.) – Felújított karosszériákat; Zsigull, Skoda, Trabant és Morris 1880-as típ., komplett autót, első futómű nélkül, Generál Autószervez (8900 Zalaegerszeg) – 125-ös Polski Fiatot egyben vagy alkatrészként, Gece Ferenc (9545 Jánosháza, Sümegi u. 37.) – 2 db új Trabant első villogót, Gyarmati István (6100 Kiskunfélegyháza, Ady Endre u. 10.) – P 21-es motorkerékpárt, Suhajda Gyula (6320 Solt, Arany János u. 5.) – Renault R4-et egyben vagy alkatrészként Kovács P. Gyula (1181 Budapest, Szélmalom u. 5.) – 408-as Moszkvicshoz komplett, felújított első-hátsó futóművet, sebességváltót, egyéb alkatrészeket, Gál Sándor (3200 Gyöngyös, Csárda u. 11.) – Opel Kadett, 1000 cm³, üzemi képest, első sárvédők cseréje szükséges, eredeti új alkatrészekkel; 4 gömbcsukló, fékalkatrészek és még sok más alkatrészt, Horváth Mihály (Balatonalmádi Műszaki Bolt) – 5 db új 155×13-as Barum radiál köpenyt, Lenkei József (3013 Ecséd, Ady E. u. 2.)

KERES: BMW-hez 250 cm³ (R26-os) kezelési könyvet, Szűcs István (1144 Bp., Virradat u. 23.) – Trabant Hycomathoz kapcsoló relét, Domokos Lajos (Földes, Sarló u. 17.) – Skoda S 105-höz gumibroncsot, Borbély Józsefné (Tatabánya II. ker., Sárberki lkt. 201.) – Skoda S 100-hoz homloklemet, Kis Józsefné (Üröm, Fő u. 57.) – Trabant Hycomath jelzést Gál Jánosné (Vaskút, Kossuth u. 10.) – Zaporozsechez kulcsos zárt, Szpiszár István (Vác, Ibolya u. 14.) – Pannónia motorhoz kullókat, anyákkal együtt, Banka Jánosné (Jászfényszaru, Vasút tanya 170.) – Zaporozsec 963-hoz első jobbos-balos sárvédőt, első jobbos-balos doblemezt, első homloklemet, Tóth Károly (4361 Nyirbogat, Bocskai u. 25.) – Zaporozsec 968/A-hoz indexkapcsolót, Mészáros Lajos (1171 Bp., Öntöző u. 31.) – Négyütemű motorkerékpárt, Németh Attila (8360 Keszthely, Kossuth u. 129.) – 1100-as Steyr Fiat-hoz szélvédő üveget, Paróczai Rókus (1185 Bp., Vörös Hadsereg út 304.) – Bármilyen cross-motorkerékpárhoz első kereket és gumit, Erdei Lajos (6090 Kunszentmiklós, Széchenyi u. 2.) – Velorexet és veteran motort, Figus Béla (5100 Jászberény, Róza Ferenc u. 10.) – Utvonalkészítéssel és szeria Lada tuningolásával kapcsolatos szakirodalmat, Vass Zoltán (Tapolca PF. 1/J. 8303) – BMW R-75-ös oldalkocsis, sivatagi, 1938-as kiadású motorkerékpárt, alkatrészeket, hiányosat is, Katona Sándor (1163 Bp., Galgahévíz u. 6.) – Tatrán típusú motorkerékpárhoz 300×14-es külső, belső, 2 vagy 4 db gumibroncsot, Strum Lajos (7940 Szentlőrinc, Attila u. 14.)

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

KANADÁBAN ELDŐLT A VB SORSA

Káosz, balsors, szerencse, ismételt rajt az utolsó előtti GP-futamon Kanadában, amely eldöntötte az F-1-világbajnokság sorsát. A rajtnál az első kockából induló Piquet (Brabham), aki testközelben érezte a VB-címet, éppen olyan ideges volt, mint a mellette induló Jones, és mindkettő hibáztak. Piquet: „Nyernem kell!” Jones: „Nyernem kell!” Jones rajtja volt jobb, és amikor az első jobb-kanyarhoz értek, a belül eliszkolni akaró Piquet „megérintette” a kanyart záró Jones Williamsét. Ez váltotta ki a káoszt; Dally, Jarier, Piquet, Fittipaldi, Rosenberg, Mass, Villeneuve és Andretti csodával határos módon sértetlenül másztak elő kocsijuk romjaiból. A versenyt leintették, és egy óra múlva az új rajtjához jelentkeztek — tartalékkocsijukban — az érdekeltek.

Noha Piquet kissé elkésett az indulásnál, de hamarosan a 3. helyről leelőzte Pironit (Ligier), majd Jonest, és útban volt a VB-cím felé. Aztán a 23. körben a tartalék Brabham-motor elintézte a VB-cím sorsát. És miután Jonesnak jelezte depója, hogy Pironit — korai rajtja miatt — egy perccel megbüntette a rendezőség, nem izgatta magát, amikor a 44. körben utat adott maga elé Pironinak.

Az izgalmas versenyre deprimálólag hatott Jabouille tragikus balesete a 26. körben, amikor a Renault egyik felfüggesztése eltört, és a francia teljes sebességgel a pályahatárolóba fűrődött. Félóráig tartott, amíg elektromos lemezvágóval utat nyitottak a mindkét lábát tört versenyző kimentéséig. Ennél jobban járt a másik Renault vezetője, Arnoux, aki sebválogatóhiba miatt kiesett (38. kör). Andrettit Lotus motorja tette partra (12. kör),



A szaúdi olajsejkek dollármilliárdjai nem látszanak a Montrealban világbajnokká lett ausztrál Alan Jones Williamsén, amellyel az ezt követő GP-futamon az USA-ban ismét győzött

Prost, aki a 47. körben új rekordot ért el McLarenjével, kisodródott a pályáról, és kocsija megsérült.

A Jones—Pironi duett mögött a Watson, Reutemann, Laffite és Prost kvartett muzsikált, de Watson melléfogott a 41. körben, és ez két hellyel vetette vissza a McLarent. Aztán Laffite Ligier-jéből elfogyott a benzin, két körrel a befutó előtt.

Igy lett a 34 éves ausztrál lakókocsikereskedő, Alan Jones a Forma-1 ez évi világbajnoka.

Eredmény: 1. Alan Jones, AUS (Williams) 106,45.53 — 2. C. Reutemann, AR (Williams) 107,01.07 — 3. D. Pironi, F (Ligier) 107,04.68 — 4. J. Watson, GB (McLaren) 107,16.51 — 5. G. Villeneuve, CND (Ferrari) — 6. H. Rebaque, MEX (Brabham) 1 kh.

A VB (majdnem végleges) állása: 1. és világbajnok Alan Jones, 62 pont — 2. N. Piquet, 54 — 3. C. Reutemann, 40 — 4. J. Laffite, 32 — 5. R. Arnoux, 29 — 6. D. Pironi, 28 pont.

Montreal után hét nappal Jones, az USA Nagydíjon, Watkins Glenben bizonyított. Noha rossz rajtot fogott ki a 3. sorban, de már a 31. körben előzte az első kockából induló, és addig vezető Giacomellit (Alfa Romeo), aki idegességében megpördült, és lesodródott a pályáról.

Eszerint így festett a befutó: 1. Jones, 94,36.05 — 2. Reutemann, 94,48.62 — 3. Pironi — 4. E. de Angelis, I (Lotus) — 5. J. Laffite, F. (Ligier) — 6. M. Andretti, USA (Lotus).

A VB végleges állása: 1. Jones, 67 pont — 2. Piquet, 54 — 3. Reutemann, 42 — 4. Laffite, 34 — 5. Pironi, 32 — 6. Arnoux 29 — 7. Angelis, 13 — 8. Jabouille, 9 — 9. Patrese 7 — 10. Dally, Jarier, Rosberg, Villeneuve és Watson, 6 — 15. Prost és Fittipaldi, 5 — 17. Mass és Giacomelli, 4 — 19. Scheckter, 2 — 20. Rebaque és Andretti 1 pont.



A KÉTKERÉKŪEK ÉVTIZEDE ELÉ



IFMA KÖLN 80

Hadd kezdjük a végén!

A 14. IFMA 34 ország 962 gyárának, cégének, konszernjének kétkerekű termékeit, illetve e termékek háttériparának készítményeit gyűjtötte össze 66 000 négyzetméter felületű csarnokaiban, ahol őt nap alatt e járművek negyedmillió „örültje” látta, simogatta, tapogatta a világ legnagyobb kétkerekű-kiállításának sztárjait.

(Tudjuk, hogy kissé „nyögvenyelős” a száraz, de csalhatatlan számokkal kezdődő beszámoló, de valahogyan ellensúlyozni akartuk a semmitmondóvá koptatott „legnagyobb” jelzőt. Merthogy a kölni IFMA, figyelembe véve a londoni, milánói, párizsi, zürichi társikiállításokat — hogy

csak az európaiakat említsük —, az iránymutató ebben a szakmában.)

Mi fémjelzi ezeket a szakmai „tárlatokat”? Elsősorban az ott bemutatott új típusok mennyisége. Amikor júliusban Londonban megnyitották a nagy múltú Earls Court kapuit, a közönség a különböző motorkerékpárgyárak módosított típusai között csupán a Honda egy újabb „mozdonyát” csodálhatta meg friss termékként. És itt, Kölnben? Kereken egy tucat gyár mintegy félszáz újdonságát láthatták a százezrek...

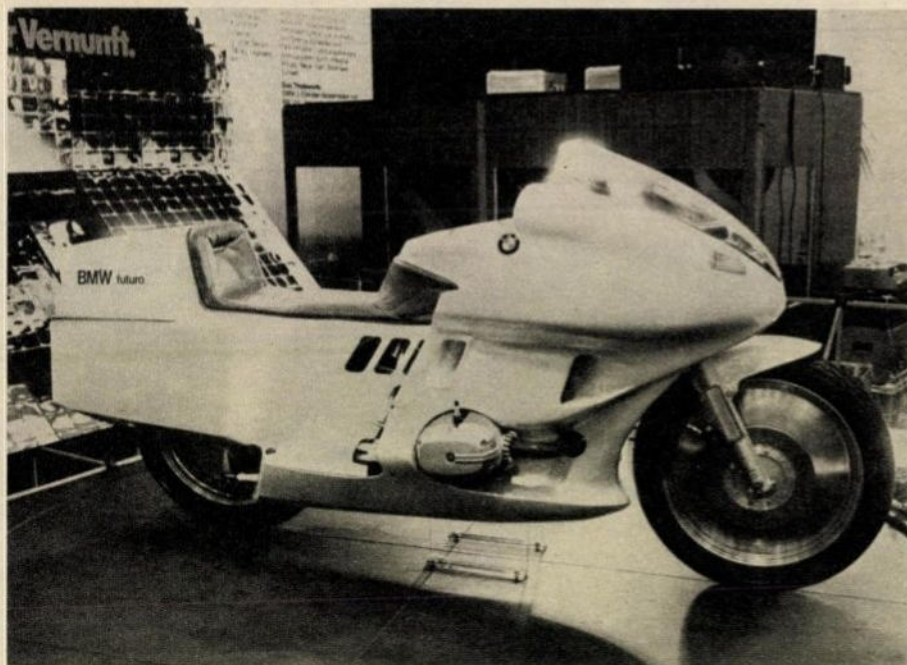
Herbert Allenberg úr, az NSZK Kétkerekű-ipar Szövetségének vezetője, az IFMA egyik felelőse ezeket mondta a kiállításról és a motorkerékpáripár jövőjéről:

— A motorkerékpár iránti érdeklődés világszerte egyre növekszik, és ez a megállapítás persze, vonatkozik ránk is, az NSZK-ra. És tudja, hogy mi ebben a szép? Az, hogy a motorozásban már nem a szédlítő iram, a gyorsaság az első számú büvölet, hanem sokkal inkább a túrázás, az utazás, és a mellékutak, a földutak „felfedezése”.

— Ezek az új szempontok a motorkerékpár-vásárlás fő okai, miközben feltartóztatatlanul nő az eladott új motorkerékpárok száma. Legyen szabad egy példát monda-



Részlet az egyik parkolóból



„Futuro” (Jövő) a neve ennek a fantázia-BMW-nek, amelyet a müncheniek hivatalosan tanulmányoznak, valójában „mágnesnek” szántak. A siker nem maradt el, de véleményünk szerint az ugyancsak új „Enduro R 80 GS”, az egyszárás villájú BMW nagyobb meglepetés (részben, mert létezik). Persze, erre az „egyszerű óriás”-ra is visszatérünk még

nom: 1967-ben kereken 3000 új rendszámot adott ki a rendőrség, míg idén az első hat hónapban 105 000 új motorkerékpár talált gazdára, és ez a szám alig kisebb a tavaly eladott motorok össz-számánál. És ez így van világszerte. Úgy vélem, megkezdődött a kétkerekűek évtizede.

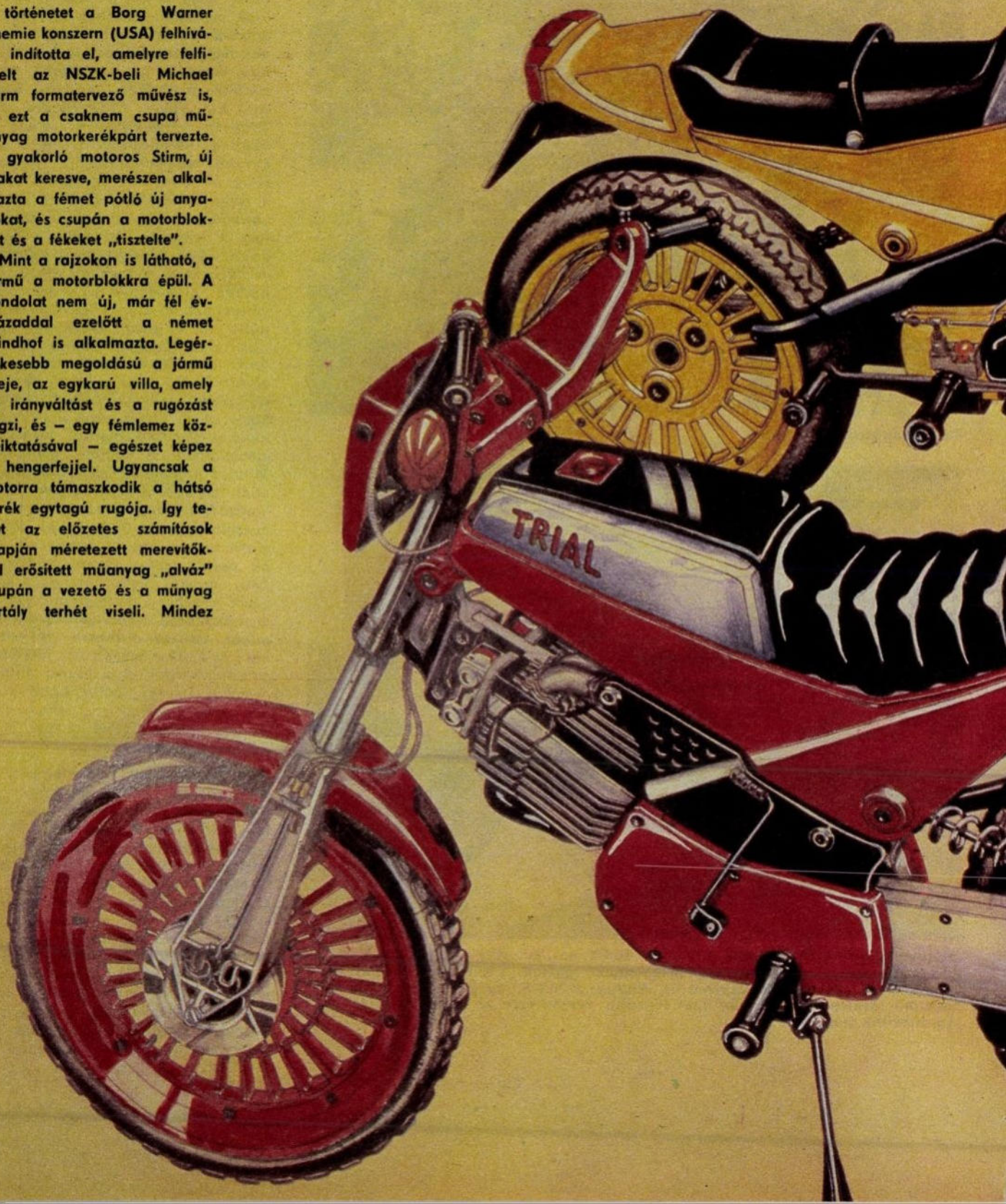
— Kérem, figyelmesen nézze meg kiállításunkat, és akkor majd észreveszi, hogy az irányt mutató gyárak csak mérsékelt számban állítottak ki úgynevezett „versenymotorokat”, annál nagyobb a választék, ha szabad úgy mondani, a „használati” motorokban, amelyeket Chopper-, Enduro-, Fun Bike-, Cafe Racer- vagy Trial Bike-modellként mutatnak be. Ezek a típusmeghatározások a kétkerekű használhatóságára utalnak. Ezek a Chopperek szelídített másai a tengerentúli Easy Riderek rogadoi „nyugágynak”. Ezekén is magasztalt a kormány, dundibb a hátsó gumi, kissé nyújtottabb a villaszög, és lépcsős a mélyebben elhelyezett nyereg. A modellek fő jellemzője a kényelmesebb utazás. És hogy mennyire ez a divat, bizonyoság rá a számtalan Chopper-moped. Az Enduro az a motor, amely éppen úgy alkalmas munkába járásra, mint tereprezésre, és rögtön hozzátenném, hogy ez az új irányzat a segédmotorokat előállító gyárak modellválasztékában is egyre gyakoribb. Mindez a fiatalok ilyen irányú igényét igazolja. A kislányszívek meghódításának egyik eszköze a tizenéveseknél a Fun Bike, a Cafe Racer, a presszó terasza elé támasztott talmi versenymotor. Olyan, mintha... Érti, ugye? Sokan vannak, akik azért a néhány múló pillanatért áldoznak, hogy megcsodáltságukat magukat, amikor a terasz elé érkeznek, és amikor később egy látványos gavallérstarttal elűstölnek, túlpörgetve a szegény motor hátsó kerekét. Hm, ilyen ifjú is akad, amit persze kihasznál mind az ipar, mind a kereskedelem.

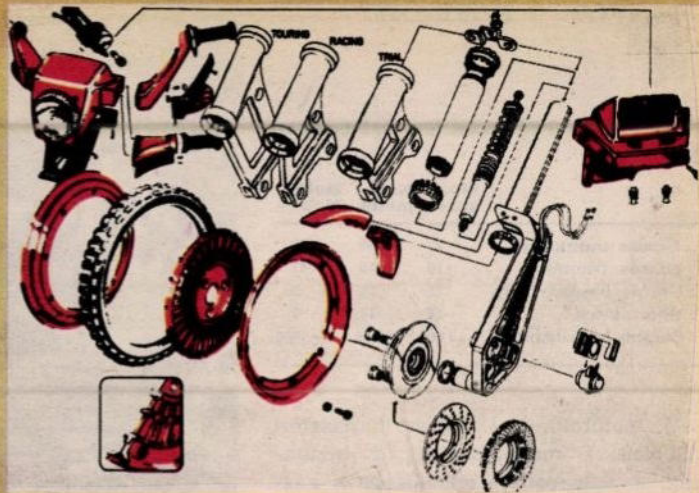
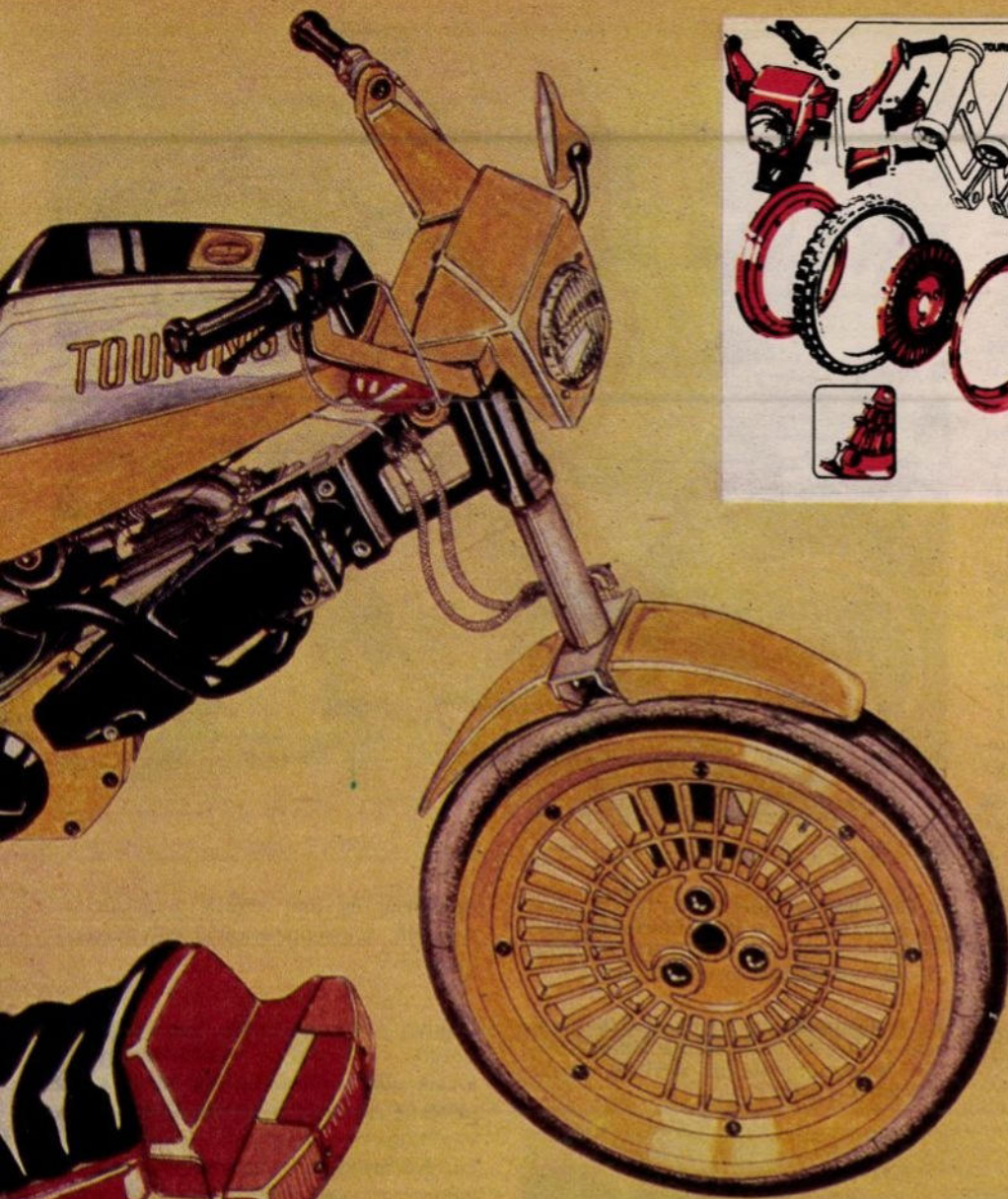
— Szövetségünk feladatai közé sorolja többek között a motorozás biztonságának fokozását és egyáltalában a technika fejlesztését. De ez így egymagában elégtelen, foglalkoznunk kell az emberrel is, aki a termékeinket használja. Erről a terrületről tudunk még legkevesebbet. Az előző IFMA-n kérdőlapokat osztottunk szét a kiállítás látogatói között, hogy — többek között — arra kapjunk választ, mi a motorkerékpár szerepe az ember életében. Íme, a kiértékelt válaszok — és asztalfiókjából kivett egy összeállítást —, vigye magával, talán hasznosíthatja őket.

EZ LENNE A JÖVŐ?

A történetet a Borg Warner Chemie konzern (USA) felhívása indította el, amelyre felfigyelt az NSZK-beli Michael Stirm formatervező művész is, és ezt a csaknem csupa műanyag motorkerékpárt tervezte. A gyakorló motoros Stirm, új utakat keresve, merészen alkalmazta a fémot pótló új anyagokat, és csupán a motorblokkot és a fékeket „tisztelte”.

Mint a rajzokon is látható, a jármű a motorblokkra épül. A gondolat nem új, már fél évszázaddal ezelőtt a német Windhof is alkalmazta. Legérdekesebb megoldású a jármű eleje, az egykarú villa, amely az irányváltást és a rugózást végzi, és – egy fémlémez közébeiktatásával – egészet képez a hengerfejjel. Ugyancsak a motorra támaszkodik a hátsó kerék egytagú rugója. Így tehát az előzetes számítások alapján méretezett merevítőkel erősített műanyag „alváz” csupán a vezető és a műanyag tartály terhét viseli. Mindez

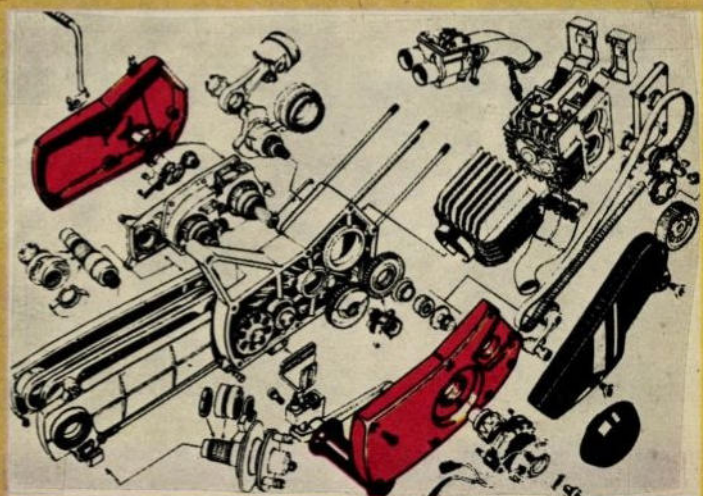
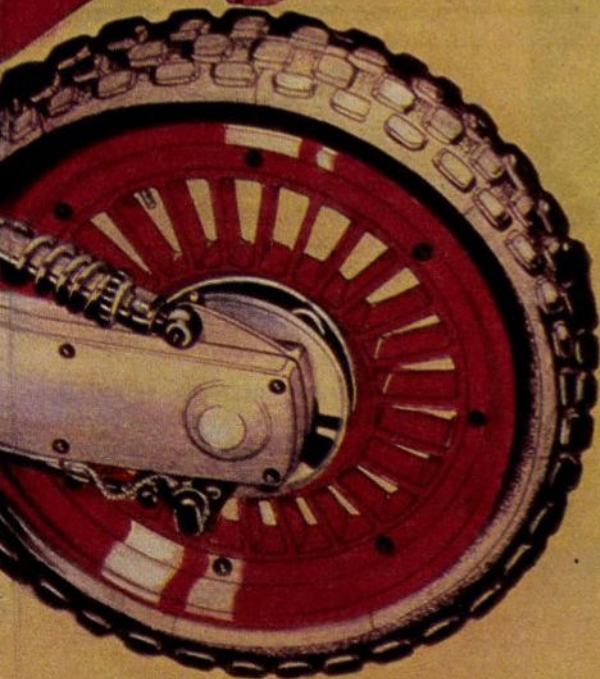
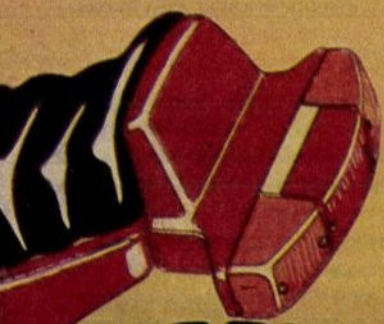




nemcsak csökkenti az önsúlyt – állítja a tervező –, hanem egyszerűvé válik a jármű szerelése is. Különös figyelmet érdemelnek a kerekek, amelyek – részben – több, fröccsöntésű részből állnak össze.

Stirm szerint egy 350-es műanyag-motorkerékpár súlya 100 kiló (!) körül lehetne. De a tervező más területen is újított, így például az erőátvitelnél: a motor nyomatékát egy fokozat nélkül szabályozható hidrosztatikus váltón átfolyó olaj továbbítja a hátsó villát képező, zárt dobozban mozgó csatlórúdhoz, illetve azokon keresztül a hátsó kerékhez. A „sebességváltó kar” egyben a műanyag kormány bal oldali fogantyúja.

Kétségtelen, hogy a jövő útja a műanyag, amelynek felhasználásában az autószerkesztők már alaposan lekörözték a motorkerékpár-konstruktőröket.



Az egyszerű táblázat így fest (százalékban):

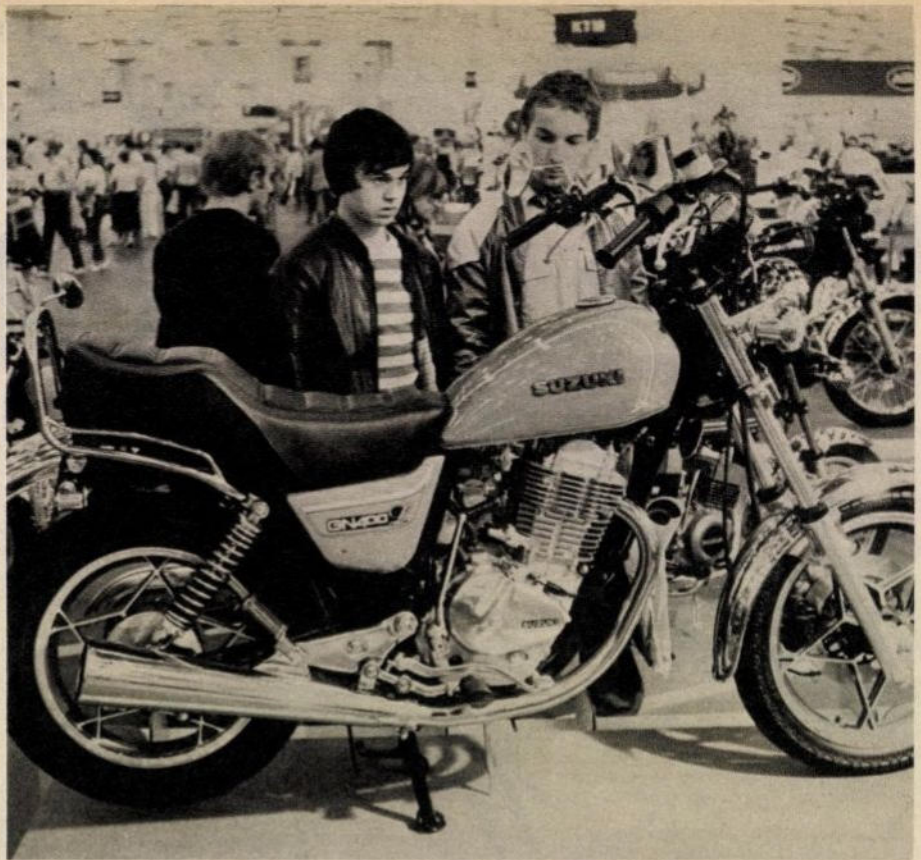
	Motor- kpár	Kis- motor	Mofa Moped
Utazás munkába	37	50	43
Utazás iskolába	10	36	41
Utazás bevásárlásra	26	13	9
Sportolásra	12	13	7
Évi km-teljesítmény	15 000	10 000	6-8000

A motorokkal szemben támasztott igények: 1. megbízhatóság, 2. biztonság, 3. egyszerű kezelhetőség, 4. gazdaságosság, és végül az utolsó helyen a nagy végsebesség.

— Gondolom, ezeknek a válaszoknak nincsen nemzeti jellegük, és valószínű, hogy a magyar motorosoknak is hasonló lenne a véleményük. Nem győzöm hangsúlyozni a kismotorok egyre növekvő fontosságát, és ezt jól tükrözi az idei IFMA. Persze a nagymotorok, a feltűnési vágyat kielégítő sokhengeres erőművek iránt ezután is lesz érdeklődés, amit a gyárak természetesen kihasználnak, de nem ez a jövő irányzata.

*

Az első körséta mindenben igazolta az ismert szakember véleményét. A szemképrázatúan csillogó-villogó motoróriásokot embergyűrűk fogták körül ugyan, akik nézték, és talán irigykedve csodálták őket, de az igazi ér-



A Chopper-szédület egyik furcsa virága, a hatóság által elfogadott Chopper-mofa — taposópedállal, tárcsafékkal és egy-a-kettőben kipufogócsővel

Ez is Chopper, ha nem is vérbeli. Az már bizonyos, hogy ezen a 400-as Suzukin fáradságmentesen, egyenes derékkal lehet utazni

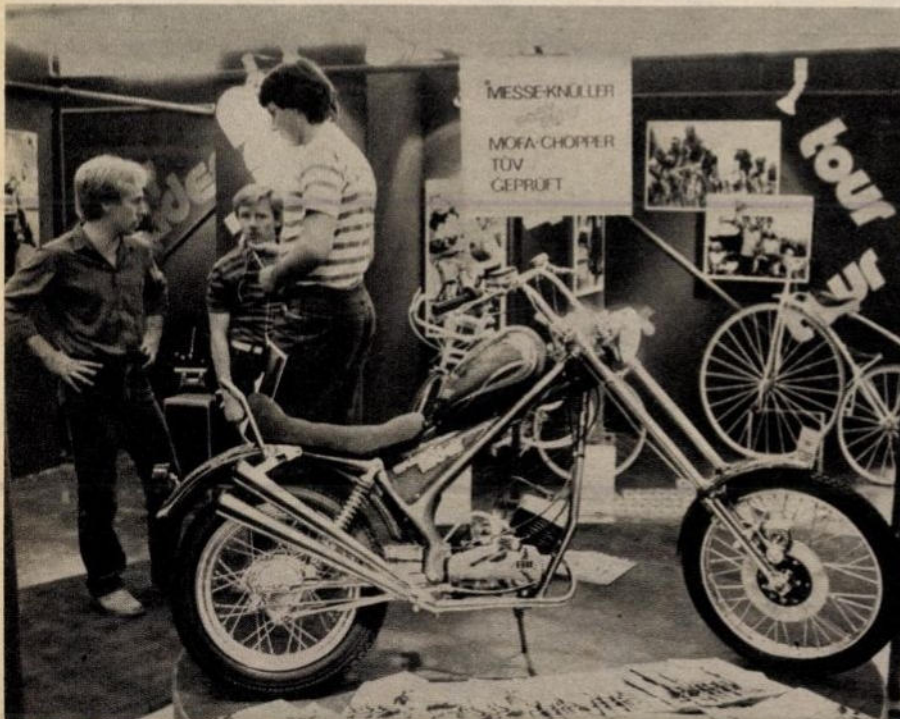
deklődés, és ami döntő, a vásárlási szándék, a kisebbek körül volt tapasztalható.

Az úgynevezett törpékből — amelyekből több kategória létezik, mint nálunk — óriási a választék, egyik-másik nagy gyár (amelyek között akad kevésbé ismert) 6-8 féle mopedot, ugyanannyi mofát, mokickot mutatott be. Az árakban is hasonlóan széles a választék, akad mindenféle pénztárcához illő. Aztán itt vannak a vadonatúj modellek 50, és az újabb előírásoknak megfelelő 80 köbcentis hengerméretben, lég- és vízhűtéses kivitelben. Ilyen például Fichtel & Sachs „80 SW” vizes, és 506-os száraz motorja, a Hercules háromféle „Prima”-mofája és az „Ultra 80”-ja, a Solo „Sport”-mofája, az SWM új terepmokickja, a Zündappék „ZL 25” és „CS 25” mofája, továbbá az AM-ben már bemutatott „Hai 50” mokick, valamint a Horex „Trial” és „Enduro” 80-asai.

Kedves Olvasó, egyelőre elégedjék meg ennyivel. Reméljük, hogy a közeljövőben visszatérhetünk — talán még többször is — az IFMA 80-on tapasztaltakra.

Ezt ígéri az Ön tudósítója:

RÓZSA GYÖRGY



...MÉG A TALPFÁKON IS ELMEGY

— Ugyan már, mit véded úgy a motorkerékpárt? — Vagy talán részvényeid vannak az MZ-gyárnál? — így az egyik paprikás hangú ifjú.

— Az autó az igazi, abban aztán nem ázol, nem fázol! — veri a vasat a másik, ugyancsak fiatal motoros.

Szóval két táborra szakadt a tizenhuszonéves bukósisakosok kisdéd csapata. De a vita nem dőlt el. Ekkor a „házigazda” leintette harcostársait, hogy ő majd eldönti a vitát, méghozzá szemmel látható bizonyítékkal.

Perceken belül már halkan surrogott a diavetítő izzójának ventilátóra, és a lesötétített szoba fehér falán ez a kép jelent meg.

— Még tavasszal rögzítettem ezt a jelenetet, amikor egy váratlanul lezúduló szörnyű zivatar nyomán nemcsak a főváros csatornáit dugultak el, de a közlekedés is elakadt. Egyszerre csak meglepetésemre a villamossínek talpfáin, zerge kecsességgel közeledett az én bizonyítékom, nyergében a magunk korabeli sráccal. Én csak

azt mondom, hogy a motorkerékpár előtt aligha akad járhatatlan út, bizonyosság erre a Triál-világbajnokság, amelyen az efféle akadály legfeljebb a „pihentető szakaszokon” található. Aki pedig olyan anyámasszony-katonája, csak az áhitozzék az autóra, amely ugyan valóban több védelmet nyújt, mint a mi motorjaink, de mi, ha kell, toronyiránt is elérjük úticélunkat.

Ki motorozzon, ha nem mi...?

*

Őszintén szólva a vetítés ellenére sem dőlt el a vita, mert aki a rácpontyot szereti, arra ne erőltessük a csirkepaprikást...

— r —



Ez a téma az autósokat is érdekli!

Őn előtt sem ismeretlen a mondás:

„Bezzeg az én anyám olyat főzött,
hogy...!”

A visszaemlékezés a régi idők ízlésére, konyhájára természetes dolog. A régi mamák recepttitkai ma sem ismeretlenek. Őn is tudja, mikor asztalunknál helyet foglal, hogy itt minden étel

10 perc alatt, konzervből készül.

De azt is elárulhatjuk Önnek, hogy a konzerv készítmódja annak az igen értékes főzéstudománynak a felhasználásával jött létre, amelyet a kedves mamák és nagymamák alapoztak meg sok ízléssel, fantáziával és kiváló arányérzéssel.

Valami különbség azonban mégis van: amivel ők órák hosszat bajlódtak, azt Őn 10 perc alatt megfőzheti ízletesen, finoman, és az ugyanúgy fog ízleni a családnak, mint annak idején Önnek, hisz tápértéke, fűszerzettsége sem különbözik a régítől.

A FŐZELÉKFÉLÉKHEZ előbb elkészítjük a rántást, föleresztjük, felfőzzük, ízesítjük és utoljára tesszük bele pl. a zöldbabot, zöldborsót stb. Ezzel már nem főzzük, csak átmelegítjük.

ANGOLOS KÖRETHEZ a főzelékfélét saját levében (az üveget vagy dobozt forró vízbe állítva) melegítjük meg, majd leszűrjük és vajjal, esetleg tejszínnel meglocsolva, apróra vágott zöldpetrezselyemmel megszórva tálaljuk.

A VAGDALT HŰSÖK, pástétomok a dobozból kivéve azonnal, tehát hidegen is fogyaszthatók. Ha töltelékfélékhez, rántva, rakott ételekhez vagy levesbetétnek használjuk, csak rövid ideig süssük, illetve főzzük őket.



A KÉSZÉTELEK melegítés után azonnal fogyaszthatók. Úgy melegítsük, hogy a lezárt üveget vagy dobozt helyezzük meleg vízbe, és melegítsük forrásig. Ezalatt annyira átmelegszik, hogy tálalható.

A melegített dobozos konzervet úgy nyitjuk ki, hogy konyharuhával megfogva kiemeljük a forró vízből a dobozt, néhány másodpercig hideg vizet csurgatunk rá, majd a konzervnyitót úgy szúrjuk a fedőbe, hogy a dobozt egy kissé ferdén tartjuk. Ugyanis a doboz felső szélén levegő és nem folyadék van. Ide szúrjuk a konzervnyitót és így elkerüljük, hogy a dobozból kispricceljen a lé.

Általában a MAGGI-levesekről

Most már hazánkban is népszerűek a MAGGI-levesek, és hogy a táplálkozástudományi szakemberek is elismerik a MAGGI-levescsalád jó tulajdonságait, azt bizonyítja az a tény is, hogy 1978-ban a MAGGI-márgombóc-leves, magyaros burgonyaleves és a zellerkrém leves kapta a VÁSÁRI NAGYDÍJAT.

A Debreceni Konzervgyár gyártja a magyar konyha megszokott aromás, sokféle fűszerének a felhasználásával.

Erőleves

Az erőleveskocka a MAGGI-levescsalád újabb tagja. A doboz tartalmát 1 liter forrásban levő vízbe tesszük, amelyben percek alatt oldódik. A forrásban levő levesbe főzzük a kiválasztott betétet (tészta, galuska stb.).

Zellerkrémleves

A tasak tartalmát 1 liter hideg vízben csomómentesre keverve 7 percig lassú tűzön állandó kevergetés mellett főzzük. 4 tányér krémlevest tálalhatunk ebből a mennyiségből. A kész levest piritott zsemlekockákkal tálaljuk.

Hideg paradicsomleves

Itt az egyszerűség kedvéért az Őn által is jól ismert paradicsomitalt használtuk fel. Friss zellerlevest és örölt borsot ajánlunk hozzáadni.

Babgulyás

A Nagykőrösi Konzervgyár készíti, és 1 kg-os dobozban kerül forgalomba. Ízletes, 4 személy részére elegendő komplett leves, csak melegítést igényel.

Rizses lecsó kolbásszal:

⁵/₄ kg-os üvegben
A termék kolbász, paprikaszeleték, paradicsompüré, zsír, rizs és fűszerek hozzáadásával készül.

(X)



Minden jó, ha jó a vége...

A piros-fehér ruhába bújtatott Wartburg erőszakosan fúrta több száz wattos halogén fénycsóvját az éppen beköszöntő esti sötétségbe. A legalább 100 lóerős, vijjogó hangú kétütemű gyors tempóban repül egyik kanyarból a másikba, a bajnokjelölt pilóta imponáló magabiztossággal kavarja a port a kacskaringós földúton. A szemet gyönyörködtető látványnak azonban váratlan intermezzó vet véget: a jellegzetes, turbinasivításszerű motormuzsikát tompa puffanás szakítja félbe, és a mozdulatlan, szélcsendes levegőben lassan széteszló porfelhő mögött, az árok partján bánatosan lapit kifélcamodott mellső kerekeivel az elébb még oly hetyke versenyautó...

A ralisport híveit természetesen lázba hozó produkció színhelye: a Máriahalom és Epöl közötti dombok lábainál a tsz kanyargó üzemi útja; az alkalom: a „II. Casco Rallye” 17 gyorsasági viadalának első fordulója. A verseny még csak néhány perce kezdődött...; a főszereplők: az áforos Papp/Korsós kettős; a pikantéria: hőseink egyetlen pontocskával vezetnek a bajnoksáért vívott csatában, és ez a pokolba kívánt pillanat egy szemvillanás alatt megsemmisítette egy teljes év, sőt több esztendő fáradságos munkáját; s végül a boldog hepiend: nemcsak Pappék jártak pórul, hanem a trónusért verekedő ellenfelek is, így végül az áforosok két büszkesége az árok partján sikeresen drukkolta végig az éjszakát: mégis ők lettek a bajnokok...

Izgalom, érdekesség akadt tehát bőven a bajnokság fináléjaként a Főtaxi SE és az Állami Biztosító közös vállalkozásában kitűnően, gördülékenyen lebonyolított versenyen, bár a géposztályok zömében nem alakultak ilyen inycsiklandozóan az események, hiszen többen már a bajnoki címmel a tarsolyukban álltak rajthoz.

A Gál/Margó kettős komoly és megfelelő számú ellenfél hiányában csupán az éves abszolút értékelés 2. helyére pályázhatott, de ezt némi gond és a vég nélküli éjszakai barkácsolás után meg is szerezték. Az 1600 kcm-es kategóriában a Ferjancz/Tandari kettős újabb győzelme és bajnoksága szinte szóra sem érdemes, annál nagyobb feltűnést keltett az áforos Fülöp/Galambosduó tündöklése és fergeteges autózása. Egyébként úgy látszik, hogy az ÁFOR végérvényesen kilábolt a keserves hullámvölgyből, mert az 1300 kcm-es géposztályban is van egy igen komoly ászuk: a Gerencsér/Faragó kettős, akik végül is a bajnokság ezüstérmét szerezték meg.



Itt a pécsi Szuhanyik/Ranga pár akár otthon is maradhatott volna, mert a bajnokságot már a Taurus Rallye-n megnyerték.

Az 1150 kcm-es kategória végre a dovitos Földváry/Tóth/Skoda trió zsákmánya lett, míg a trabantosok között ismét a hungarocamionos Karácsonyi/Stiller páros diadalmaskodott és természetesen újabb bajnoki tróféával gazdagodott amúgy is bőseges serleggyűjteményük.

Az idén először kiírt és egyelőre roppant gyér 1600 kcm-es I/B géposztályban csak taktikai trükkkel tudta a volános Selmecezi/Dudás kettős a két apró pontocskát összekaparni a kétes értékű bajnoki címhez. Reméljük, hogy jövőre már többen veszik célba ezt a kategóriát, amely legalább clyan izgalmasnak ígérkezik, mint amilyen a hasonló jellegű 1300 kcm-es I/B csoport. A pécsi Mahler/Hauai párosnak elég volt egy biztos 3. hely a bajnoksághoz, amit a taktikai utasításnak megfelelően becsületesen hoztak is, s miután legesélyesebb vetélytársuk, az egri színekben induló miskolci Kelecsényi/Deme kettős ezúttal nem jutott ponthoz, a kategóriagyőztes Genersich/Perlusz duó a nagy hajrában még elcsípte a bajnokság bronzérmét...

A ralibajnokság a pécsi Kákonyi/Szatmári és a hungarocamionos Csukovics/Bajnai párosok ádáz küzdelmének jegyében zajlott. A finálén is a pécsiek bizonyultak gyorsabbnak, ami viszont az abszolút bajnoki címet jelentette számukra. Ezek szerint a csodagyerekek mindig Pécsről indulnak a siker és népszerűség létráján felfelé...?

FEKETE ANDRÁS

VÉGEREDMÉNYEK:

Rallye I. abszolút:

1. Ferjancz/Tandari (R 5) VOLÁN 4537; — 2. Gál/Margó (R 17) VOLÁN 4645; — 3. Szuhanyik/Ranga Pécsi V. 4761; — 4. Fülöp/Galambos, ÁFOR 4801; — 5. Dudás/Doma VOLÁN (mind Lada) 4803; — 6. Barka/Stankovics, Nyíregyh. V. (BMW) 4823; — 7. Simor/Pánics, Pécsi V. 4832; — 8. Németh/Jójjárt Óbuda 4872; — 9. Tóth/Nagy, Pécsi V. 4916; — 10. Gerencsér/Faragó ÁFOR (mind Lada) 4938 pont.

Rallye II. abszolút:

1. Kákonyi/Szatmári, Pécsi V. 1915; — 2. Csukovics/Bajnai, Hungaroc. 1949; — 3. Koch/Szabó, Főtaxi 1987; 4. Szabó/Örményi, Külker 1989; — 5. Maruzsi/Rák, VOLÁN 2007; — 6. Kátona/Kovács, DOVIT 2016; — 7. Oroszlán/Oroszlán. VOLÁN 2023; — 8. Dr. Villányi/Füzy, VOLÁN 2036; — 9. Fogta/Garamvölgyi, ÓBUDA 2041; — 10. Ádám/Nagy Szolnoki AFIT (mind Lada) 2054.

Kiskun(sár) Kupa

Állunk egymással szemben, a víz áztatta depóban. *Kökényessi Györggyel.*

— Mit tudsz Németh Kornélról? Hol van? — kérdezget.

— *Mintha ezt neked jobban kelle- ne tudnod. Te vagy a válogatott edzője, a cross-bizottság tagja vagy mifene* — dobom vissza a kérdést.

— Semmit sem tudok róla. Még egy telefonra sem méltatnak Kaposvárról. De várj csak, itt van *Komáromi Gábor* Kaposvárról. — *Kökényesi* behajol a Skodába, majd jön a válaszal. — Kornélnak Lengyelországba kellett volna mennie, de nem ment el. A nevezési határidő után nevezett, de a kiskunlacháziak nem fogadták el a nevezést.

Átgázolok a kacsászatóvá ázott terepen, és a kiskunlacházi szakosztályvezetőt, *dr. Bóna Istvánt* kérdezem.

— *Nem szeretem a ha-ló-nincs-a-számár-is-jó elképzeléseket. A nevezési határidő után neveztek, nem fogadtam el. Valahol el kell kezdeni a rendrakást ebben a disznóólban.*

Dr. Bónának igaza van. Ha versenyük, és a kiírt Kiskun Kupa nem volt elég csábító, joggal érzi sértve magát. Elvégre egészen formás kis külföldi mezőnyt toboroztak össze.

A versenyről egyébként egy sereg hazai versenyző hiányzott, éppen külföldön vendégzerepeltek. A Zalka Máté Motoros Klubból egyetlen ember sem maradt itthon (?).

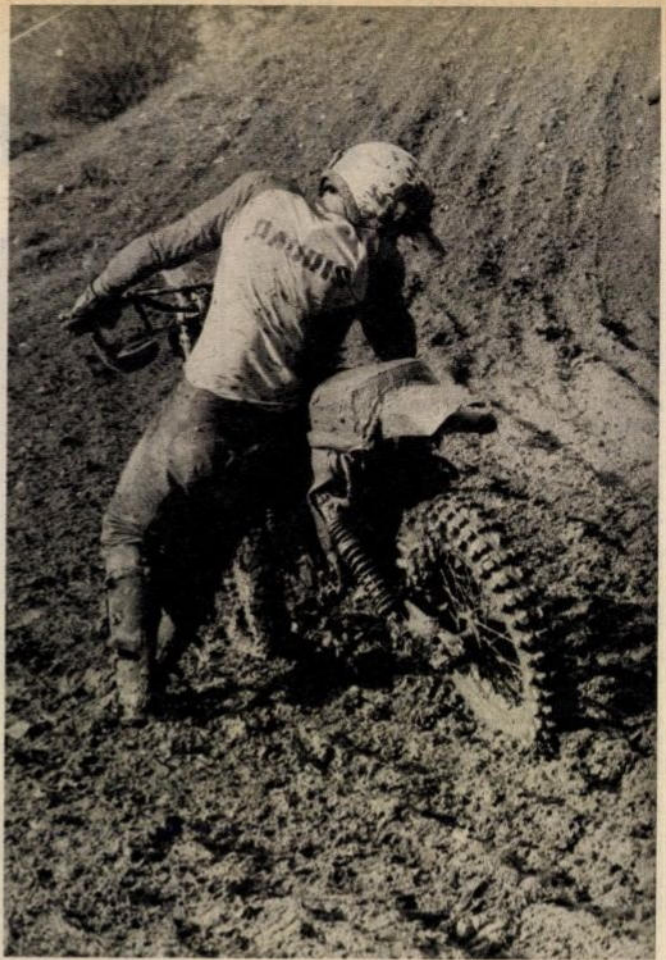
Egészen a rajt pillanatáig zuhogott az eső, egyetlen hatalmas sárdagasztó teknő a pálya. A kiskunlacháziak nemzetközi versenye akkor lett volna rentábilis, ha hatezer fizető nézőt sikerült volna összeverbuválni. Az ijesztő idő ellenére azért háromezren mégis kilátogattak a pályára. Mintha az ő kedvükért, de az első két futamra pompás nap-sütésesre fordult az idő.

A verseny az új honi szabvány szerint zajlott le, az 500-as kategória válságizú színvonalcsökkenése miatt a 250—500-as kategória összevonva rajtolt, mint egész évben.

Az I. osztály első futamában a BBK sorozat csehszlovák nagyágyúja, *Janeček* rajt-cél győzelmet aratott. *Somogyi József* nagyszerű motorozással, három körön keresztül a 2. helyen feküdt, aztán sajnos eltűnt a falkából. Így hát átvette helyét az NDK-s veterán, a Hatnapos csapat tavalyi tagja, *Heinz Hoppe*, akit egyébként később kizártak, *Czuni* mint a legjobb magyar, a 3. helyen végzett *Jozef Bohuslav* (CS) előtt.

A 2. futamra alig változott a lista. *Janeček* ismét elment, a második BBK-s, *Sedlaček*, kísérte őt. *Czuni* ezúttal a 7. helyről lendült támadásba, hogy a 4. helyre zárkózzon fel a befutóra. Közben *Hoppe* helyet cserélt *Sedlacekkel*.

A 3. futamban *Sedlaček* nagyszerű rajttal (már a célegyenesben



Pauris, Mojszejev motorjával már az első futamban elsüllyedt a sártengerben. Azt rebesgetik, hogy jövőre a VB-n is elindul

Janeček két futamban legyőzhetetlen volt



meglepődve nézett körül, hogy milyen egyedül van) megszerezte a győzelmet. A szovjet *Regimantos Pauris*, Mojszejev ex-KTM-jén, a 2. helyen loholt. Csakhogy, mint az előző két futamban, most sem tudott a litván fiú végigmenni. A 2. helyét jól őrizte *Janeček* (6 egyébként a csehszlovák bajnokság 3. embere), *Hoppe* pedig a harmadikat. *Czuni* az „eltűnt”, első sebessége miatt mintegy 10 másodperces késéssel iramodott el, de a verseny végére a mezőny középeig verekedte fel magát. Az összesített helyezeket illetően így is 3. lett, *Janeček* és *Bohuslav* mögött.

A Kiskun Kupát a 250-es kategóriában *Czuni* végleg elnyerte, akár csak az 500-asban, az összesítésben 10. helyen végzett *Borka*. Mindkét kupát tehát kiskunlacházi versenyző tartotta otthon. Szép siker a kiskunlacházi *Gyurászik László* abszolút 5. helye.

A II. osztályúak kétfutamós versenyét két győzelemmel *Nató László* (BHSE) megérdemelten nyerte.

SURÁNYI PÉTER

EREDMÉNYEK: I. oszt. (250—500 cm³): 1. *Stanislav Sedlaček*, CS — 2. *J. Bohuslav*, CS (mind CZ 250) — 3. *Czuni L.*, H (KTM) — 4. *M. Ernst*, DDR (CZ 250) — 5. *Gyurászik L.*, H (KTM). II. oszt. (250—500 cm³): 1. *Nató László*, BHSE — 2. *Simon F.*, Ajkai Alu (mind CZ 250) — 3. *Szabó Cs.*, VOSE (CZ 500) — 4. *Kopnyik P.*, Ajkai Alu (CZ 250) — 5. *Bene J.*, VOSE (CZ 500).

A leggyorsabbak találkozója

Először lesz Budapesten versenyautó- és motorkerékpár-kiállítás, amelyet a Főtaxi autósport szakosztálya rendez november 23–30. között a Hungexpo Vásárcsopont F1 és F2 pavilonjában. A kiállítás ideje alatt versenyfilmeket vetítenek. Előreláthatólag mintegy 40 verseny- és sportautót, 10 versenymotort, kerékpárt, illetve kartot láthat a kiállítás közönsége.

Az óvástól függ...

A szépen hangzó „Atrium–Fauna Rallye”, amely nemcsak EB-futam, hanem Mitropa-Kupa is, hét országból 84 kocsit gyűjtött klagenfurti rajtjához, de a 750 km lefutása után mindössze 30 páros érkezett célba. Győzött Dehmuth, NSZK (Opel) – 2. „Didi”, B (Fiat–Abarth 131) – 3. Wittmann, A (Audi) – 4. Ferjancz (Renault 5 Alpine).

Az eredményhirdetés után az Audiék megóvták a győztes eredményét, de a rendezőség elutasította az óvást. Most a FISA sportbizottságánál fekszik az ügy. Ha Párizsban helyt adnak az óvásnak, akkor Ferjanczék egy hellyel előbbre lépnek.

Forma-1 versenynaptár 1981

Január 25. Argentína, Buenos Aires

Február 7. Dél-Afrika, Kyalami

Március 15. USA, Long Beach

Március 29. Brazília, Rio de Janeiro

Május 17. Belgium, Zolder

Május 31. Monte-Carlo

Június 21. Spanyolország, Jarama

Július 5. Franciaország, Dijon

Július 18. Nagy-Britannia, Silverstone

Augusztus 2. NSZK, Hockenheim

Augusztus 16. Ausztria, Zeltweg

Augusztus 30. Hollandia, Zandvoort

Szeptember 13. Olaszország, Monza

Szeptember 27. Kanada, Montreal

Október 4. USA, Watkins Glen

Autórali VB 1981

Január 24–31. Monte-Carlo

Március 3–8. Portugál rali

Április 16–20. Kenya, Szafari

Május 1–3. Korzika-túra

Május 30–június 5. Akropolis rali

Július 17–24. Argentína

Augusztus 28–30. Ezertó rali, Finnország

Október 5–10. San Remo, Olaszország

Október 18–24. Bandama rali,

Elefántcsont-párt

November 21–25. R. A. C. rali,

Nagy-Britannia

A fenti futamokat a konstruktőrök díjért is írták ki, a versenyzők világbajnoki futamait még kettővel egészítették ki:

Február 13–15. Svéd rali

Augusztus 3–8. Brazil rali



Jött, látott, győzött

a belga André Malherbe, és így lett világbajnok az 500-as cross Hondájával, maga mögé sorolta az amerikai Brad Lackey-t (Kawasaki) és a 3. helyen végzett svéd Hakan Carlqvistet. Ezért nevet könnyen a belga fiú a Champion-lányokra



„Honvéd”-sikerek

A nemzetközi idény befejezéseként kedves meghívásnak tettek eleget a BHSE gyorsasági versenyzői. A nagyváradi „Vointa Klub” által rendezett gyorsasági motorversenyen vettek részt, nagy elismerést aratva. A szokatlan körülmények nem zavarták versenyzőinket, ugyanis ez a verseny „háztömb körüli” volt a javából. Ilyen jellegű versenyre nálunk már csak az idősebb generáció emlékszik. A nagyon jól rendezett, és közel 15 ezer néző által végigszurkolt versenyen érdekes eredmények születtek.

Stampay István

A győztes BHSE-csapat: Juhász Károly, Vlaszaty János, Tóth József, Hársfai Lajos, Sárkány István és Gál Nándor

50 cm³: 1. Sárkány István, BHSE (Simson) – 2. Ferenczy László, (R) – 3. Margarit Vasile (R) (mind Mobra) ... – 8. Czapkó József – 10. Pócsi Miklós (mind Simson). – 125 cm³: 1. Vlaszaty János (Rotax) – 2. Hársfai Lajos – 3. Juhász Károly (mind MZ–RE). – 175 cm³: 1. Vlaszaty János (Rotax–125) – 2. Juhász Károly (MZ–RE–125) – 3. Tóth József (Yamaha–125). – 250 cm³: 1. Viktor István (R) – 2. Pópa Ioan (R) (mind CZ) – 3. Gál Nándor – 4. Pócsi Miklós – 5. Tóth József – 6. Sárkány István (mind P20). – 500 cm³: 1. Lazaresin Ioan (R) – 2. Viktor István (R) (mind CZ 400) – 3. Gál Nándor – 4. Sárkány István (mind P20) – 5. Czapkó József (MZ–250) – 6. Pócsi Miklós (P20). A csapatversenyt a BHSE nyerte.



Használjon a MERKUR-nál vásárolt gépkocsijához hazai olajokat!

10 000 km-es motorolaj-csereidő?
= M-SE 15W-50

100 000 km-es hajtóműolaj-csereidő?
= Hykomol K 80W-90

(garanciális csere után rendszeres szintellenőrzés és szükségszerű utántöltés mellett)

Forgalmazza: „ÁFOR”
Ásványolajforgalmi Vállalat

ORSZAGOS KŐOLAJ-
ÉS GÁZIPARI TRÖSZT
1117 Budapest, Schönherz Zoltán u. 18.
Telefon: 664-000 Telex: 022-4762 OKGT



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

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

Polski-Fiat-bolt
Bp. XIII., Tahó u. 74.
408-544

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

Zsiguli-bolt
Bp. XX., Helsinki út 1.
Csepeli átjárónál

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

AUTŐSOK FIGYELEM!

Minden típusú gépkocsihoz
gumiabroncsok és tömlők
Budapest VI., Nagymező u. 25.
Telefon: 118-095.

Autőékszijak és gumiabroncsok,
autőülés-huzatok, párnák,
autőszőnyegek
Budapest VI., Nagymező u. 21.
Telefon: 318-172.

Ékszijak teljes választékban
Budapest VIII., Baross u. 41.

Gumiabroncsok, ékszijak,
autőülés-huzatok, fejtámlák,
gumiszőnyegek
Budapest VIII., József krt. 33.
Telefon: 341-329.

Gumiabroncsok, autőékszijak,
autős- és garázsipari szerszámok,
autőápolási és felszerelési
cikkek
Budapest V.,
Rosenberg házaspár u. 10.
Telefon: 318-327.



AUTŐRUGOK javítását,
pótlását ki- és beszerelés-
sel, új utánfutók és tartó-
zékok, valamint garázska-
purugók készítését azon-
nalra vállalom.

PATIK BALÁZS
kovácsmester. Bp. X.,
Keresztúri út 98.

ALVÁZ-
ÉS UREGES
KORROZŐVEDELEM.
KAROSSZÉRIA-JAVÍTÁS
LACKO járműmérnök
Újpest IV., Virág u. 62.
Tel.: 893-994.

Polski 1300-as autőalkatré-
szek kaphatók a Délpesti
ÁFÉSZ 44. sz. szakboltjában
(Bp. XX., Soroksár, Marx
Károly u. 188. sz. alatt)

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

MINDEN TÍPUSÚ
SZEMÉLYGÉPKOCSI
SZERVIZELÉST ÉS
ALVÁZVEDELMEZT
GARANCIAVAL
VÁLLALOM
GEMES
XIV., Szatmár u. 58.
Tel.: 634-511.

FIGYELEM!

Értesítjük Kedves
Ügyfeleinket, hogy a
futózásra alkalmas te-
hergépjármű-gumiab-
roncsok felvásárlását
— további intézkedésig
— szüneteltetjük.

SZŐVAUT.

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

A „nagy” DARÁZS a bajnok



Társadalmi munkában épült a makói autocross-pálya, amelynek „avatóján” hat-ezren voltak kíváncsiak erre az izgalmas, új versenyágra

Makó új autocross-pályáját a MAMSZ-Kupa befejező futamával avatták fel. Az eddigi öt forduló eredményei alapján e versenyág úttörője, Darázs Antal már behozhatatlan előnnyel vezetett, de a további helyezések sorsa még teljesen nyílt volt. Az ezüstéremre a legnagyobb eséllyel Szabó Péter (Külker SC) pályázott, de a „kis” Darázs Ferenc (Délép), Soltész Károly (Szentendrei Petőfi), Virágh Béla és Eisen Zoltán (Főtaxi) is beleszólhatott még a dobogós helyezésekbe.

A pályaavató első négy előfutamában szinte a papírforma érvényesült, majd valamennyi esélyes a középdöntőbe került, és így aránylag simán jutottak a döntőbe. És mire ennek az indítására sor került, mind a 10 kocsin kijavították a „sebeket”. A rajt Szabónak sikerült a legjobban. A 3. körben a túlfűtött Darázs Antal kocsija a fordulóban – a nagy iram következtében – megnyomta Szabó „dobozát”, Szabó kiállt, majd némi javítás után újra a pályára jött, és 8. lett. De ha „csak” a 2. helyen ér célba, akkor övé lett volna a Kupa-ezüst. Így, a kis Darázs állhatott a nagy Darázs mellé a dobogóra.

S. J.

A MAMSZ-Kupa végeredménye: 1. Darázs Antal (DÉLÉP) 99 pont – 2. Darázs Ferenc (DÉLÉP) 42 – 3. Szabó Péter (Külker SC) 41 – 4. Eisen Zoltán (Főtaxi) 41 – 5. Soltész Károly (Szentendrei Petőfi) 39 – 6. Virágh Béla (Főtaxi) 36 pont.



Szabó VW-motorral meghajtott „dobozá” vezetett, mögötte az idősebb Darázs



Darázs Antal

(Gyenes Kálmán felv.)

AZ UTOLSÓ ELŐTTI FUTAM

Ez alkalommal nem zsúfolt nézőtér előtt bonyolították le Kecskeméten a gokart stadionban az OB V. futamát. Megérett a szőlő, és megkezdődött a szüretelés. De akik kilátogattak e nagyszerű létesítménybe, jó versenyeket láttak. Kezdődött az 50 köbcentiméteres speciál gépekkel, ahol a veszprémi Lengyel Attila ötödik futamgyőzelmével már ennek a géposztálynak az országos bajnoka. Az 50 köbcentiméteres szériások között a debreceni Nédics Péter bizonyult a leggyorsabbnak. A 125 köbcentiméteres szériaosztályban házi-versenyt vívott a két

dunaújvárosi fiú, Mészáros István és Bodrogi János. A győzelem ezúttal az utóbbinak sikerült. A 250 köbcentiméteres szériakategóriában már az áramvonalidomokkal felszerelt kartok „hódítanak”, de olykor sportszerűtlenül. A debreceni Dobos Csaba két futamban is karambolsorozat áldozata lett. A nemzetközi licenccel rendelkező versenyzők közül Kesjár Csaba továbbra is a leggyorsabb, csak a további helyezésekért folyt kiélezett küzdelem.

P. O.

EREDMÉNYEK. 50 cm³ széria: 1. Nédics Péter (Debr. AFIT) – 2. Lachmann István – 3. Magyar Róbert, mind győri Volán. – 50 cm³ speciál: 1. L. Lengyel Attila – 2. Térmei Sándor (mind Veszprémi Volán) – 3. Szigetvári Mátyás (Debr. Spart). – 125 cm³ széria: 1. Bodrogi János – 2. Mészáros István (mind Dunaújvárosi Volán) – 3. Laczó Pál (Szarvas). – 250 cm³ széria: 1. Novák István (BKV Előre) – 2. Bognár Csaba (Gépip. Spart) – 3. Kecskeméti József (Kecskeméti Spart). – Nemzeti licenccel: 1. Dancsi István – 2. Kozák András (mind Győri Volán) – 3. Tóth Tibor (Ikarus). – Nemzetközi licenccel: 1. Kesjár Csaba (Volánbusz) – 2. Boros László (Bácsép) – 3. Nagy József (Győri Volán).



FORRADALOM A FRANCIA HATNAPOSON



A kategóriájában és a márkacapat tagjaként is győztes Harald Strössenreuther (KTM 125) az egyik pihentető szakaszon

Brioude-ban 431 versenyző állt rajthoz — tíz géposztályban — a Hatnapos első napján, és a hatodik napon 228-an kaptak érmet, azaz 203 motor hullott el az 1500 kilométeres útvonalon, továbbá a táv közepén. Csupán szerdán 9 versenyző került lábtöréssel kórházba. Még csak annyit erről a húsdaráló versenyről, hogy a volt Triál-világbajnok, a brit Mick Andrews, a harmadik napon izomgörcs miatt feladta a versenyt.

Azzal kezdődött az **első nap**, hogy egy járhatatlan horhost valószínűleg eldugasztoltak az elakadt versenymotorok és azok zsokei. És mert saját erőből senki sem jutott tovább, kézenfekvőnek tűnt, hogy a rendezőség „leírja” ezt a szakaszt, ezért tehát sokan igénybe vették a tilos idegen segítséget. Képzeltető, hogy az esti zsűriülésem milyen vihart kavart a rendező franciák csökönnyös ragaszkodása a kiíráshoz. Ekkor így festett a Trophy-csapatok eredménye: 1. I — 2. D — 3. CS — 4. NDK — 5. S — 6. GB — 7. CH — 8. USA — 9. NL — 10. PL (1 versenyzőjük már kiesett). És amire senki sem számított, a **2. napon** az előző napi útvonalat adták ki, de most persze ellenkező irányban, és az idegen segítséget ismét büntették. Erre a legnagyobb számban felvonuló olaszok este bejelentették, hogy szerdán hazautaznak. Valóságos forradalom tört ki ezután. Végül is az éjszakai zsűriülésem megegyeztek; eszerint így alakult a helyzet a fődíjban: 1. I — 2. D — 3. CS — 4. NDK — 5. GB — 6. S — 7. USA — 8. NL (1 versenyző kiesett) — 9. CH (1. v. k.) — 10. A (2. v. k.). Ezenkívül még négy csapat vetélke-

det, de ezek esélye már egyenlő volt a nullával.

A **3. napon** a szörnyű időjárás ellenére a rendezőség nem adta meg az enyhébb feltételű „B” szorzót, maradt a szép időre érvényes „A”. Ekkor aratott a hibapont-masina, jutott bőven mindenkinek a rossz pontokból. Az NSZK-csapat is veszített egy tagot, a svédek, a franciák, a svájciak, a britek, az NDK, a hollandok, az USA, a lengyelek és az osztrákok (ez volt különben a csapatsorrend) többet is. Csütörtökön már csak a vezető olasz és a második helyen levő csehszlovák együttesnek volt együtt a hattagú csapata. (Ekkor esett ki véglegesen az Ezüstserleg-csapatok csatájából a négytagú olasz válogatot.) Ezen a napon történt a rekordnak számító kilenc lábtörés is, illetve kereken százan adták fel a meddő harcot, ezért nevezték e napot fekete szerdának. Az általános vélemények szerint a Hatnaposnak ez a szerdája inkább véres háború volt, semmint sport. — Az ilyen igénybevétel még egy kétnapos versenyen is túlzás, mind az anyaggal, mind az emberrel szemben — mondta az olasz csapat vezetője, Gianni Perrini.

A **negyedik nap** amolyan kirándulásnak tűnt. A Trophy-csapatok állásában nem változott semmi, azaz nem volt további kiesés, de napközben a 2—2 crossversenyen lehetett hibapontot szerezni. Így például a holland crossvilágbajnok, a hosszú Gerrit Wolsink (Maico) is a „rosszak” között végzett.

A legnagyobb megterhelés a kicsiknek (50—75 cm³) jutott, akik közül meglepően jól tartotta magát a

lengyel Olszewski és az NDK-s Geissenhőner, akik 75-ös Simsonjukkal foglalták el végeredményben az első két helyet.

Az **ötödik nap** estjén így festett a Trophy-tábla: 1. I — 2. CS — 3. S — 4. F — 5. D — 6. CH — 7. NDK — 8. NL — 9. GB — 10. USA, és végeredményben az NSZK-csapat veresége miatt a **6. nap** ez volt a végső sorrend: 1. Olaszország — 2. Csehszlovákia — 3. Svédország — 4. Franciaország — 5. Svájc — 6. NDK — 7. Hollandia — 8. NSZK — 9. Nagy-Britannia — 10. USA — 11. Ausztria.

Az „Ezüst Serleg”-ben ez lett a vég-ső sorrend: 1. NSZK — 2. Svédország — 3. Csehszlovákia — 4. NDK — 5. Hollandia — 6. Franciaország — 7. Lengyelország — 8. Svájc — 9. Kanada — 10. USA.

Csapatversenyben: 1. Dukla Prága — 2. Svazarm Prága — 3. Six Pence MC. USA — 4. ADAC, Nürnberg — 5. Ruda Hvezda, Prága — 6. Barney Larsons, USA.

Az olaszok negyedszer vitték haza a Trophyt (1930, 1931, 1979 és 1980) azaz a megjegyzéssel, hogy jövőre is „megtartják”. (A kategóriagyőzelmeiken az olasz és az NSZK-versenyzők osztoztak, kivéve a 75 cm³-es osztályt. Tehát: 50 cm³, L. Benedetti, I (AIM) — 100 cm³, A. Teuchert (Zündapp) — 125 cm³, H. Strössenreuther (KTM) — 175 cm³, K. Kretz (Zündapp) — 250 cm³, E. Andrioletti, I (KTM) — 350 cm³, A. Taiocchi, I (KTM) — 500 cm³, G. Andreini, I (SWM) — 750 cm³, A. Villa, I (KTM) — 750 cm³ felett, M. Rosel (Maico).

G. ROSSI

KÉSŐI SZÜRET



Úgy tűnik, a felvétel pillanatában még nem tudta a volt Zalkás „kis” Csepregi, hogy ő lett — életében először — hajóosztályának bajnoka. Gratulálunk neki. (A képen nem látszanak a Zalka MMK vezetőségének könnyei)

Arra sem volt még példa, hogy ilyen késő ősssel, október közepén rendezzenek motorcsónakversenyt, még hozzá bajnokit és nemzetközit. Az eredetileg június 8-ra kiírt versenyt az akkori országos választások miatt elhalasztották, és mert az UIM-naptárban csak október 11—12 volt szabad, ezt az időpontot választotta a Zalka Máté MK, a verseny rendezője.

— *Hogy mi lett volna, ha nincsen lyukas vasárnap az UIM-naptárban? — kérdezi vissza Szántha János, az MMSZ főtitkára. — Akkor csak a szegedi verseny alapján dőlt volna el a bajnoki címek sorsa. De ilyesmire még nem volt példa...*

Az enyhén szólva barátságtalan időjárás ellenére elég sokan toporogtak a Margitszigettel szemben levő budai vízművek előtti partszakaszon. Az alacsonyán álló, pizsokszínű Duna tarajos hátán, a tervezettől eltérően, nem a törekenyebb siklóhajók, hanem a „testesebb” sporthajók futamával kezdtek a kétnapos versenyt.

Előljáróban: az NDK versenyzői voltak a legfelkészültebbek, és a legeredményesebbek, noha már alaposan túl voltak a gazdag versenyidényen. Az NSZK vízesei szinte hazajárnak a Dunára, Tiszára, rajtuk kívül még a csehszlovák és az osztrák hajósok jöttek el erre a késői pontszüretre.

Már az első napon érdekesnek ígérkezett Beckhusen (NDK és Illy 8 menetes összeakaszkodása, amely hamarosan Illy javára látszott eldőlni, noha az NDK bajnokának hajója ropant gyors volt. Ámde egy szűkre vett kanyarban, Zoli motorja a saját vizét kapta fel és így Beckhusen nyert. (Szembetűnő ennek a hajóosztálynak a megerősödése: a két tucat indulóból még egyharmad együtt „vette” a bőjakanyart a táv harmadánál.) Sajnos, másnap nem sikerült Zoltánnak a

Magányos lovasként indult körözni a későbbi győztes, az NDK sokszoros bajnoka, Danisch mester, a hajóépítő



Az ernyő alól így látta a fotóriporter a kategóriagyőztes Beckhusen (NDK) motorjának indítását (Favics Péter felvételei)

visszavágás, sőt őt „vágta” meg egy, a víz alatt úszó faág, amely nemcsak hogy leszakította a hajó padlatát, hanem a plexiidomot is letépte úgy, hogy végigszántotta Illy arcát is. (A körhízi vizsgálat kedvező volt, a nemeesebb szervek nem sérültek meg.) Így esett, hogy az éveken át a Zalkánál nevelődött vízúgyis „kis” Csepregi lett e hajóosztály bajnoka.

A gyakran vitatott korai rajtot félreérthetetlenül rögzítő képmagnónak alig volt szerepe. Jó lenne, ha a jövőben is ezzel a műszaki készséggel segítenék a versenyek zavartalan lebonyolítását. Az NDK bajnokának, Danischnak jól begyakorolt depólegénysége van. Két befogó segédje, gumicsizma nadrágban a nem éppen sima medrű Dunában várta futam végétével a főnököt, hogy a stéghez húzzák a hajót, miközben az egyik a szájában füstölgő cigarettát a nikotinra éhes Danisch szájába dugta. Hát ennyire nagy szenvedély az a fránya bagó? Ettől függetlenül, valóban kitűnő versenyző az NDK híres hajóépítő mestere és sokszoros bajnoka.

—**ergyé—**

Eredmény, siklóhajó 350 cm³: 1. Beckhusen B., NDK — 2. Schell A., NDK — 3. ifj. Kaszás M. — **500 cm³:** 1. Danisch B., NDK — 2. Schumburg J., NDK — 3. Zappe W., NSZK — 4. Csapláros L. — **Sporthajók, 500 cm³:** 1. ifj. Szabó A., Almásfüzitő — 2. Bánki E., Lapkiadó — 3. Horváth A., Lapkiadó — **700 cm³:** 1. dr. Kovács F., Váci Vasutas — 2. Bodrogvölgyi L., Lapkiadó — 3. Hrusovszky B., CS — **800 cm³:** 1. Kertes J., Szegedi Építő — 2. Kajáti Gy., Lapkiadó — 3. Fazekas L., Lapkiadó.



Keresztrejtvény

Vízszintes: 1. Törtető. 8. A „Nagytakarítás” c. színmű írója. 14. Egy régi mondás autósnyelvre fordítva; folytatás a függ. 16. sz. sor. Zárt betűk itt: O, T. 16. Amerikai hírszolgálati iroda. 17. Vállkendő. 18. Ezen a hegyen adótorony áll. 19. Török gépkocsik jelzése. 20. „... háborgattok?” (Petőfi). 22. Az időt méri. 24. József Attila verse. 26. Fővárosa Bagdad. 28. Pincezag. 30. Szlovák város magyar neve. 31. Nem jó. 32. Tv-adásrendszer. 34. Meghatározott távolság. 35. Lopakodik. 36. Üzletek utcára néző ablaka. 38. Sír. 39. Gépkocsiúpus. 41. Mídt a 26. sz. sor. 43. Te meg én. 45. Sivatag Turkesztánban. 48. A „Lulu” c. opera szerzője. (Alban). 50. Ellenértéke. 52. Főznek benne. 53. Dekoratív virág. 54. Szerb pálinka. 56. Tisztít. 58. Takaros. 59. Hivatkozó. 61. Behozatali illeték. 63. Karthago népe volt. 64. A tallium vegyjele. 65. Fordítva áll! 67. Domborúan vésett ékkő. 69. Indiai légitársaság névjele. 73. Folyadék. 75. „... Buda” (tiltakozás). 76. Passzolnak.

Függőleges: 1. Sakkban áll! 2. Régen így hívták a festészetet. 3. Az arzén vegyjele. 4. Szeszes ital, ford. 5. Agresszív katonai tömb. 6. Egy régi történelmi korszakból való. 7. Szovjet félsziget. 8. Kettős betű. 9. Mértani felület. 10. „... és holdvilág” (Szerb Antal írása). 11. Erőszakkal elvesz. 12. Azonos betűk. 13. Georges Courteline regénye. 15. A kalcium vegyjele. 16. A mondás befejező része; zárt betűk: R, R. 21. Mindent leszed. 23. Emse. 25. Törzsszám; csak eggyel és önmagával osztható maradéktalanul. 27. A volt királyi palota Belgrádban. 28. Dicséretre méltó. 29. „El...” (John Knittel regénye). 32. Sport. 33. Egyes vegyi anyagokra mondható. 36. Fedetlen istálló. 37. Régi romantikus városrész Budán. 40. Nóta. 42. Nyújtógyakorlat. 44. A hagyománytól mentesített. 46. Gárdonyi Géza színpadi műve. 47. Több hónap nevének végződése. 49. Szertartáskönyv. 51. Község Komárom megyében. 55. A társadalmi érintkezés szabályainak összessége. 57. Csodál. 60. Varrónők is dolgoznak vele. 61. Sivatag. 62. Testrész. 66. Dicsőít. 67. Kalauz nélküli közlekedési járművek jelzése. 68. Idegen Anna. 70. Kicsinyítő képző. 71. Csacsi-beszéd. 72. Izomkötő. 74. Feszítőeszköz.

Bajai István

1	2	3	4	5	6	7		8	9	10	11	12	13	
14								15						
16			17						18				19	
20		21		22				23		24		25		
26			27					28		29		30		
31							32				33		34	
35					36						37			38
		39		40					41			42		
43	44		45				46		47			48		49
50		51		52						53				
54			55		56				57			58		
59				60					61		62		63	
64			65		66		67				68		69	
			70				71					72	73	74
		75						76						

Beküldendő: a vízszintes 14. és a függőleges 16. sz. sorok megfejtése nyílt levelezőlapon az Autó-Motor Közönségszolgálatának címére: 1400 Budapest, Pf. 1. Telefon: 225-917. Beküldési határidő: november 22.

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

A 19. számban megjelent keresztrejtvény megfejtése: Az arany bányász-lámpáért kiírt motorkerékpár-verseny.

Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Vásárhelyi György, 1148; Mihalovits Ervin, 1144; Gál Illés, 1174; Fülöp Györgyné, 1025; Lutter Ede, 1203; Bányai Pálné, 1027; Keller Ernő, 1201; Rovó Gergely, Balassagyarmat; Pribelszky János, Szarvas; Sárközi Péter, Jászberény; Rados Géza, Székesfehérvár; Benus Albin, Hatvan; Marosszéki Jánosné, Kisbér; Havsz Katalin, Gyula; Gyürki Sándor, Somogybabod.

A nyereményeket postán küldjük meg.

Találja ki...

... milyen célszerszámok láthatók a képen. Aki legalább ötnek megírja a nevét, részt vesz a könyvsorsoláson. A válaszokat november 22-ig kérjük szerkesztőségünk címére beküldeni (1906 Pf. 223). A jó választ adók között hat könyvet sorsolunk ki.

19. számunk rejtvényét — írása alapján — egy igazi segédmotoros-kerékpár-szakértő, Németh Mária (Dombóvár, Gyöngyvirág kr. 57. 7200) fejtette meg a legelegánsabb módon. Idézzük: „Komar MP—2352 típusú segédmotoros kerékpár. A berűgös változathoz tartozik a lámpafej.”

A hasonló jó megfejtésekért járó további öt jutalomkönyvet Dorkó Tamás (Eger, Szálloda u. 6. 3300), Fésű István (Lajoskomárom, Tanácsköztársaság u. 31. 8136), Horti Rókus (Szentes, Marx tér, A ép. fsz. 1. 6600), Koltai Endre (Bp., Mártírok útja 61—63. IV. 1. 1024) és Szabó Mihály (Tatabánya V., Schönherz u. I./3./2. 2800) címére küldjük el.



Az autó – szeszélyes üzem

Mi legyen a csomagtartóban?

A hivatalos prospektusok, meg az ilyen-olyan füzetcskéék szerint a csomagtartóban kell őrizni az elsősegélyládikót, azonkívül ott a helye a veszélyt jelző háromszögnek, a tartalék alkatrészeknek, a pótkeréknek, az emelőnek, a szerszámok táskának, az olajtölcsérnek. A csomagtartó továbbá arra szolgál, hogy a vezető oda tegye a csomagját — úgymint bőrönd, sporttáska, esetleg esernyő és így tovább.

Óhó! Amit elsoroltam, az a csomagtartó régimódi, konzervatív, leszűkített értelmezése. Ne tessék kérem figyelmen kívül hagyni a hazai lakásvizonyokat. Ezek némiképpen módosítják a csomagtartó felhasználási körét.

Magyarországon a lakosság tekintélyes része ugyanis lakótelepi házban lakik. Ezekben a lakásokban köztudomásúlag nincsen éléskamra. Ilyen körülmények között vétek volna, ha autós ember nem élne a lehetőséggel. S ha mégsem élne, majd él vele a kedves neje.

Minden csomagtartó egy potenciális spájz. János barátom felesége például állandóan két-három zsák krumplit, több kosár hagymát tart benne, valamint teljes havi cukor- és lisztkészletet. Zoliék vagy negyven kiló szilvát szüreteltek. A szilva jól megvolt napokig a csomagtartóban, aztán az asszony lekvárt főzött belőle. Amikor a lekvár elkészült, a csomagtartót tele-tömködté dunyhával, abban dunsztolta a friss befőzést. Mikor meg volt dunsztolva, kivette a dunyhákat, de nem a befőtteket. Hová is tehetné volna őket? Arra való a kocsi. Máig is ott sorakoznak a lekváros üvegek, vagy 20 darab, katonás rendben egymás mellett meg egymás tetején, vig-netta mindegyiken, hogy aszongya *szilvalekvár*. Nehogy valaki motorolajnak nézze. Kérdezem Zolit, nincs terhedre? Fogyogat szépen — feleli. — Az asszony naponta leküld egy üveg lekvárért. Már csak azért is esszük, mert kell a hely. Télen ott tartjuk a sonkát, kolbászt, meg a disznósajtot. Nincs jobb spájz egy jó hideg csomag-tartónál.

Nem egészen ez a helyzet Laciék-nál. Ők nem tárolnak lekvárt a csomag-tartóban; az asszony nem szeret befőzni. Náluk a csomagtartó a gard-robzsoba szerepét tölti be. Ami a ház-nál fölösleges limlom akad, de azért még sajnálják kidobni, az a csomag-tartóban nagyon szépen elvan. Találni benne foszlott díványpárnát, kimust-rált rádiót, csorba mosófazekat és a magypapa cilinderét.

Nem mondom, lehetne jobban is

hasznosítani a csomagtartót. Mint ahogy Gabiék teszik. Ők oda csukják Micit, a macskát, ha éjszaka nagyon nyávog. Négy-öt megveszekedett kandúrt láttam tegnap éjjel a koci tetején...

Autós sztorik

Itt valahol, ott valahol, négy-öt autós összehajol... és jönnek az autós sztorik. Olyanok ezek, mint a horgász-sztorik, azzal a különbséggel, hogy az autós sztorik hitelesebbek. Amiben a horgászsztorik hasonlítanak, az az, hogy az autósok is arról mesélnek, hogy mit fogtak ki.

Tudniillik, hogy milyen fránya, soha nem tapasztalt, megmagyarázhatatlan bajuk volt az autóval. Hisz jól tudjuk, minden autó külön világ, egyéniség, s ha száz évig autózunk is, előfordul velünk olyasmi, ami még soha nem esett meg se velünk, se mással. Csak úgy bevezetőben, mielőtt a fősztorikra rátérnék, megemlítek egyet.

Barátom látogatóban járt nálunk. Amikor hazakészült, nem indult a kocsija. Kihívta a segélyszolgálatot. Néztem az ablakból, hogy a szerelő egy óráig babrált a kocsival, gyújtástól a karburátorig mindent megnézett, az autó mégsem indult. A szerelő felvette a barátom adatait, a barátom megfizette a kiszállást, aztán hazavillamosozott. Legnagyobb meglepetésére a kapu előtt várta a szerelő. „*Uram, alighogy elment, rájöttem, mi lehet a baja a kocsijának, jöjjön vissza velem.*” Visszamentek, és a szerelő a kipufogócsőből kihúzott egy jókora rongydarabot. Ime a bűnös! Mivel a barátom rossz helyen, egy autóbussz-megállóban parkolt, alighanem a buszosok bosszújáról volt szó. Az autós holtig tanul...

Elismerem, ez nem egy világbajnok sztori, de remélem, a következő aranyérmes lesz.

Ez meg egy másik barátommal fordult elő. Volkswagen Passat kocsijával Olaszországban turistáskodott. Firenzéből Velence felé tartva, elkezdett rángatni az autó. Bement egy szervizbe, ott csináltak a kocsival valamit. A barátom elindult, de 20–30 kilométer után megint rángatott a motor. Elfogyott a benzin is, erre meg-tankolt. Ötven kilométerig minden rendben volt, aztán kezdődött minden előlről. Ez előfordult még háromszor. Szám szerint négy szervizben kért segítséget, de a rángatózás mindig újra előjött.

Nem tehettek mást, elkocogtak egy kis fűrdőhelyre, ahol már odamenet is megpihentek, megálltak, szállodába mentek és műhelybe leadták a kocsit. Mikor másnap át akarták venni az autót, a tulajdonos kezét tördelve azzal fogadta őket, hogy baj van. A munka kész lett ugyan, de a szerelő kivitte a kocsit próbálni és karambolozott vele. A motorban súlyos károk keletkeztek. Elismeri anyagi felelősségét, természetesen, de be kell szereznie az alkatrészeket, beletelik két-három hét, mire rendbe hozza.

Mit volt mit tenni, szegény barátom családjával hazaindult vonaton. Három hét múlva külön engedéllyel kiutazott az autójáért. Megkapta a kocsit, és végre hazaindult vele Magyarországra.

Negyven kilométer után az össze-tört, kijávitott, új alkatrészekkel fel-frissített autó elkezdett rángatni. Pontosan úgy, mint három héttel ezelőtt rángatott a régi kocsi. Megállás, benzin, megállás, szerviz, megint benzin, megint megállás. Aztán az autó végleg megadta magát, egyáltalán nem ment tovább. Jugoszláviában szerencsére kötélvégre vette egy odavalósi autós, áthúzta Nagykanizsára. A barátom betolta az ottani szervizbe, egykedvűen nézte, hogy a fiúk mit matatnak rajta. Sírni lett volna kedve.

Még annyi ideje sem volt, hogy elővegye a zsebkendőjét, amikor jött az egyik szerelőfiú. — Mikor romlott el a kocsi?

— Vagy négy hete.

— És azóta hol tetszett tankolni?

— Hol tankoltam? Azt kérdezze inkább, hol nem tankoltam? A drágalátos Itália minden valamire való benzintűjénél tankoltam én már.

A fiú a szétszedett benzintartály alján összegyűlt üledékre mutatott:

— Az első tankolásnál rossz benzint kapott. Attól kezdve az üledék ott maradt, és időnként eltömte a vezetékét.

— Node fiatalabban... — hebegte a barátom. — Közben karambol volt, kicserélték a fél kocsit, otthon voltam Magyarországon, visszamentem Itáliába, férjhez ment a lányom, megnősült a fiam, összeült az országgyűlés...

— Az lehet, kérem, de az üledék maradt.

Barátom beült a kocsiba és elindult hazafelé. Az autó ment, mint egy svájci óra.

Ha horgász mesélte volna, el sem hiszem...

Novobáczky Sándor



**ÜZLETHÁLÓZAT BUDAPESTEN
ÉS AZ EGÉSZ ORSZÁGBAN!**

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 át-

utalással a KHI 215-96162

pénzforgalmi jelzőszámra.

Előfizetési díj

negyedévre 90 Ft,

fél évre 180 Ft,

egész évre 360 Ft.

Előfizetés külföldről:

a Kultúra

Külkereskedelmi Vállalatnál

1389 Budapest, 62. Pf. 149.,

vagy a Kultúra külföldi

képviselőjénél.

Kishirdetések felvétele:

a Lapkiadó Vállalat

hirdetési üzletében

Bp. VII., Dohány u. 54.

Telefon: 230-430. 1077

Kéziratokat, képeket

és rajzokat nem örzünk meg

és nem küldünk vissza.

INDEX: 25 108

HU ISSN 0005-0792

INDEX: 25 108

HU ISSN 0005-0792



80.2451

ATHENAEUM NYOMDA

Kozma utcai üzeme

Budapest

Rotációs mélynyomás

Felelős vezető:

Soproni Béla

vezéregazgató



Idősebb versenyzők, figyelem!

Ez évben is találkozunk, Ti derék Öregfiúk, hogy emlékezzetek boldog ifjúságotokra. Gyertek el — asszony-nyal, utóddal — a Jókai Klubba, december 2-án, 1/25-kor. A 21-es busz szabadsághegyi végállomásánál, XII., Hollós u. 5. Szeretettel vár Benneteket az

Autó-Motor Szerkesztősége

...és még arról is beszélnek

..., hogy a 38 éves francia **Jean-Pierre Jabouille** elsősorban azért fordított hátát a Renault-nak, mert a szerződés szerint ő volt a cég „első” versenyzője, mégis **Arnaux**-t pályoltatták. Most ugyan ismét ő lesz a Talbot-Ligier első számú (és jelenleg egyetlen) pilótája, de majd — felgyógyulása után — újra kezdheti letről, egy „újszülötten”, akárcsak három évvel ezelőtt a turbó Renault-val.

..., hogy **Vittorio Brambilla** végleg búcsút mondott a Forma-1-nek. Ha későn is (43 éves), de volt önkritikája. Az F-2-ben híresek voltak a Brambilla fivérek, ő és **Tino**, de csak a göndör hajú **Vittorio** nyergelt át az F-1-re. Karrierje a monzai szörnyű rajtszerencsétlenséggel fejeződött be, amikor szegény **Peterson** meghalt. Maga is súlyos fejsérüléssel kórházba került. Ezután az Alfa-Romeónak próbálta a versenykocsijait, de mindössze kétszer állt rajthoz.

..., hogy a nagy múltú Ferrari-istálló a Coca-Cola konzernnal tárgyal, ugyanis a Fiat eladási, illetve gazdasági gondokkal küzd. (Egyesek szerint ez csak olyan elterelő akció a sztrájkoló Fiat-munkások félrevezetésére.) A másik nagy üdítőital-márka, a Coke, is érdeklődik **Ecclestone**-nál.

..., hogy **Enzo Ferrari** átadja nevezetes istállójának vezetését házasságon kívül született fiának, **Piero Lardinak**, és a csapat „lelkének”, **Mauro Forghinak**.

..., hogy **Southgate** konstruktörként visszatér a Lotuszhoz, ámbar az ATS-nél is ajánlkozott. Ez utóbbi eseményről csak annyit mondott az ATS főnöke, **Günter Schmid**: „Túl sok pénzt kér...!” Azzal kapcsolatban pedig, hogy a March vissza akar térni az F-1-cirkuszba, ezt közölte: „Amikor én felvásároltam a March teljes felszerelését, megállapodtam **Robin Herddel**, a March akkori tulajdonosával, hogy mindaddig, amíg az ATS a Forma-1-ben versenyez, addig nem létezhet semmiféle March.”

..., hogy a múlt évi világbajnok, **Jody Scheckter**, a legszebb jelzőkkel illeti **Didier Pironit**; szó szerint ezt mondta: „Kitűnő fegyvertársa lesz a tüzes **Villeneuve**-nek, aki most az én ülésembe került, de nemcsak azért, mert közös az anyanyelvük...!”

..., hogy a Renault F-1-irodájában gyakran cseng a telefon **Jabouille** meg-

üresedett kocsija ügyében. A telefonálók közé tartozik **Carlos Reutemann** is. Azt még senki sem tudja, hogy mit szól mindehhez jelenlegi főnöke, **Mr. Williams**...

..., hogy a legeredményesebb német versenymotorkerékpár-konstruktőr, **Jörg Möller**, kibékült volt kenyerádójával, a Morbidelli-céggel, és 1981-ben ismét az olasz gyár szerkesztőirodájában dolgozik majd. Múlt évi kéthengeresét „ikresíti”, és ezzel az 500-assal akarja megijeszteni a japánokat(?).

..., hogy a háromszoros motorkerékpár-világbajnok, az amerikai **Roberts** mellé még egy versenyzőt akar szerződtetni a Yamaha gyár; a jelöltek: **Virginio Ferrari**, **Barry Sheene** és **Fredie Spencer**.

..., hogy a Rallye VB befejezése előtt 3 futammal a német **Röhl**, az egyházatyák egykori sofőrje világbajnok lett.

..., hogy amennyiben a Skol sörgyár továbbra is támogatja a Fittipaldi-istállót, akkor a főnök, azaz **Emerson Fittipaldi** 5-6 futamon rajthoz áll 1981-ben, és ennek az elhatározásnak legjobban a felesége — mellesleg három gyermek anyja — örülne a legjobban.

..., hogy a Lotus pénzeszsákja, az Essex, igen „súlyos” ajánlatot tett **Alan Jones**-nak, ha beül a Lotusba.

(G. R.)

Ez volt az utolsó beszélgetés Alain Prost és a McLaren csapatfőnök, Teddy Mayer között...? (Minthogy tudott dolog, hogy a francia versenyző a Renault-nál jelölt)



**a
m**
1980 • 21
Ára: 15 Ft

