autó-motor

1980
ÁPRILIS
8



VERSENY AFRIKÁBAN





Remegtető teszt

Hogy a képen látható kocsi nem eléggé éles, azért nem hibáztatható a fotós, mivel tudatosan azt akarta érzékeltetni, hogy milyen is egy személyautó, amikor a speciális bevizsgáló készüléken „megremegtetik". Vajon mi az értelme ennek a tesztnek?

Ismeretes, hogy a lengéscsillapítók általában nem igényelnek gyakori kezelést és még csekély olajveszteség esetén is ellátják feladatukat. Alkalmilag mégis célszerű azok ellenőrzése. Ezúttal is erről van szó: a berendezés a kocsit meghatározott ideig lágyan hintáztatja, „megremegteti", és a vizsgálat eredményét diagramban megadja. A diagramról a szakember pontos képet kap a lengéscsillapítók állapotáról, s ezt követően döntenek esetleges javításukról, kicserélésükről. Idővel ugyanis a legjobb lengéscsillapítók is megöregszenek, „elerőtlenednek", túl „puhává" válnak, s ezáltal az autó menet- és kényelemtulajdonsága tetemesen romlik. A lengéscsillapítók állapotát általában 30 000 km megtétele után ajánlatos a szakműhelyben felülvizsgáltatni.

AZ AUTÓ-MOTOR 1980/8. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL:

Törik, zúzzák őket a biztonság érdekében (Almássy Tibor) – – – – – – – – – – – – 4–6
Forgalomelterelés a Hungária krt. – Kacsóh Pongrác úti csomópontban (Szűcs Mihály) – – – – – – – – – – – – 7
Egy mai Wartburggal ébredtem (Horváth Béla) – – – – – – – – – – – – 8–9
Mozaik – – – – – – – – – – – – – – – – – 10–11
Autósoknak – Sorszámok – – – – – – – – – 12
Jó, ha van... (Nagy Zoltán) – – – – – – – 13
Ismerd meg hazádat! Celldömölk, Ság-hegy (Túri P.–Almássy T.) – – – – – – – – – 14–15
Forró változatok (almássy) – – – – – – – 16–17
Autós szemmel a Szovjetunióban 4. (Székely Tamás) – – – – – – – – – – – – 18–19
Autók és árak – Vásárnaptár – – – – – 20
Képes híradó – – – – – – – – – – – – – 21
Jó segítség a Ladához – – – – – – – – – 23
Mi van a Fimollal? (Lovász Károly) – – – 24–25
Fontos és pontos adatok! (3) – – – – – – 26–27
Elmentem Afrikába (Andrew Frankl) – – – 29–33
Régi autó – Modell – Bélyeg és kerék – – 35
Bünözők a volán mögött (1.) (Földvári András) – – – – – – – – – – – 36
Autók a föld alatt (F. A.) – – – – – – – 37
A tárgyalóteremből (Dr. Imre Iván) – – – – 39
Őszintén szólva – – – – – – – – – – – – 40
Olcsón autózni egyre nehezebb – – – – – 41
Könnyed pedálnyomással (Jiri Brabenec) – – 43
Reflektor (Reményi-Gyenes István) – **A „Csúcsforgalom" postája** – – – – – – 44
A mennyiségből – minőség lett (– st –) – – 45
Csöpi Chappy – – – – – – – – – – – – 46
Fiat-motor a vázban – – – – – – – – – – 47
Az elnyűhetetlen – – – – – – – – – – – 48–49
Drágák a japánok (S. P.) – – – – – – – – 50
Neki aztán minden mindegy – – – – – – 51
10 parancs helyett 10 hasznos tanács – – – 52
Tavasz – – – – – – – – – – – – – – – – 53
Mi lett vele? Hornyák János (R) – **Pálya a szobában** – – – – – – – – – – – – – 54
...erről is beszélnek (G. Rossi) – – – – – 55
Toby repül – – – – – – – – – – – – – – 57
Hogyan tovább? (Fekete András) – – – – 58
A balszerencsés Roberts (– o – y) – – – – 59
Keresztrejtvény – Találja ki – – – – – – – 60
Humor – – – – – – – – – – – – – – – – 59
USA GP (G. R.) – – – – – – – – – – – – 63

CÍMLAPUNKON: Egy Mercedes „G" típus és egy Range Rover

HÁTLAPUNKON: Autócross



Filmmel a közúti közlekedés biztonságáért

Az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács tavaly 14 oktató- és propagandafilmet készittetett a közúti közlekedésbiztonság érdekében.

Ezeket a filmeket elsősorban a Fővárosi és Megyei Közlekedésbiztonsági Tanácsok mutatják be a közlekedésbiztonsági előadásokon, rendezvényeken és oktatásokon.

A nyár folyamán először került sor a Barlang Moziban a „Stop!" filmsorozat rendszeres vetítésére, amely nemcsak a gyermekek, de a felnőttek körében is nagy sikert aratott.

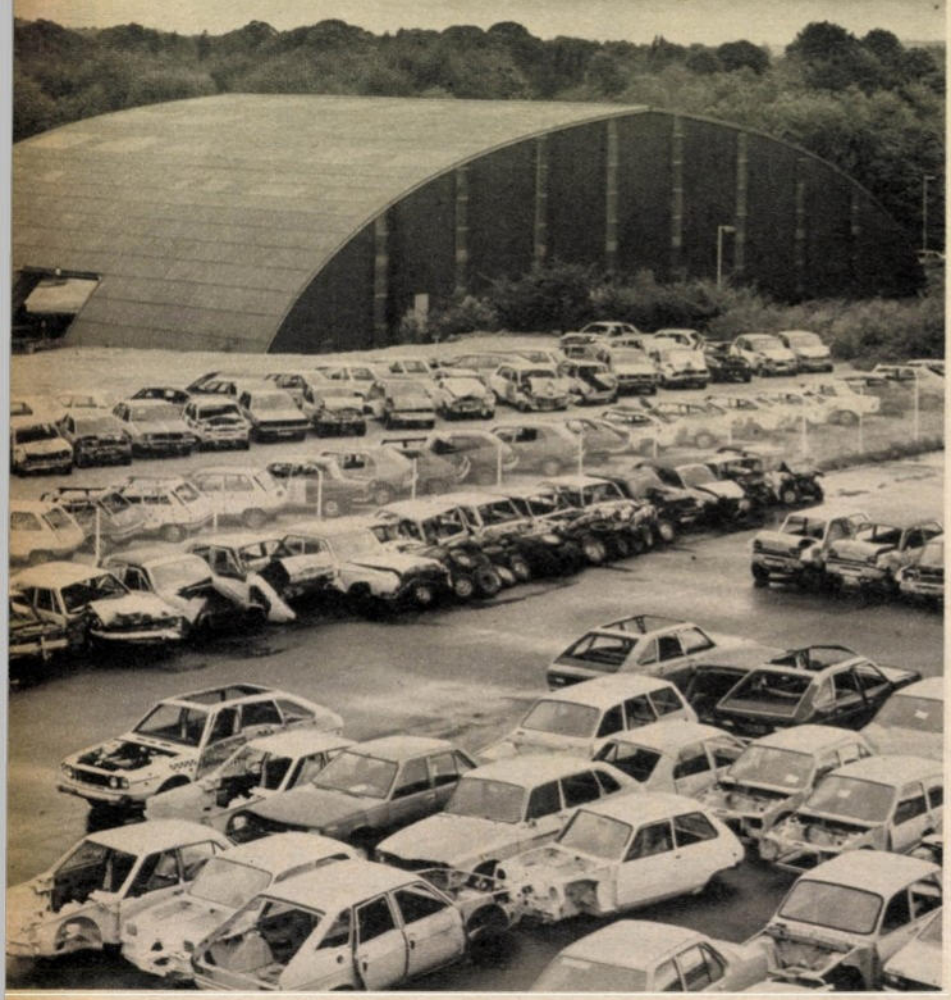
Az OKBT filmjeit a tévén és a mozikon kívül a TIT, a Vöröskereszt, az ATI, az OKISZ, az Autóklub vetitette, s felhasználták őket az óvodások, általános és középiskolások osztályfőnöki óráján, úttörő- és KISZ-táborokban is.

A Magyarok Világszervezete és a Külügyminisztérium sajtóosztályának segitségével filmjeink eljutottak egy sor európai, sőt, tengeren túli országban levő magyar kolónia kultúrtermeibe is.

Az OKBT elnöksége idei filmgyártási tervében a népszerű „Stop!" sorozat folytatásaként a „Stop! Közlekedj felnőtt módra" című rajzos filmben humorosan mutatják be a közlekedő tipusokat. A „Jó utat, motoros!" film a motorozók széles rétegéhez szól. A „Veszélyhelyzetek" c. filmsorozat a gépjárművezetőknek ad segitséget. A kis-, közép- és nagycsoportos óvodai nevelők és szülők közlekedésre nevelő munkáját egy háromrészes kisfilmmel kívánják segiteni. A Magyar Vöröskereszttel együttműködve készülő „Autóstorna" c. film a gépjárművezetők testi felfrissüléséhez ad tanácsokat. Az OKBT filmjeit 1392 helyen, 15 831 alkalommal vetitették, és mintegy 3 millióan látták, nem szólva a televizió több milliós táboráról.

B. J.

Törik, zúzzák őket, a biztonság érdekében



Alig vitatható, hogy a francia Renault autók talán minden eddiginél jobban az érdeklődés homlokterébe kerültek. A legújabb, s csupán hétköznapi használatra épített, mértéktartóan elegáns, takarékos változataikról és a rekorddöntésekre felfésült közúti torpedóikról egyaránt nagy elismeréssel szólnak mind többet napjainkban. S hogy így van, bizonyítja az igazán esztétikus, jó kezekben felettébb biztonságosan úton tartható Fuego, valamint a Forma-1 futamokon a forró Renault márkát reprezentáló Turbó versenyautó is.

A sikeres példányok létrehozásáért — mint minden más autógyárban — minden bizonnyal itt is sokat, mérhetetlenül sokat tettek és tesznek azok az autós szakemberek, akik a háttérben nagy buzgalommal és a legapróbb részletekre is kiterjedő gondossággal tevékenykednek. Az ő munkájukról esik szó tehát a továbbiakban. Mégpedig azoknak az eredeti és roppant érdekes képeknek a bemutatásával, amelyek éppen ezekben a napokban érkeztek szerkesztőségünkbe.

*

Párizstól mindössze negyven kilométernyire, Lardyban — 135 hektárnyi területen — épült fel a francia autóipar boszorkánykonyhája.

A közlekedésbiztonsági kutatóközpontot alapvetően azért építették fel, hogy az autónak az úton és környezetében legszélsőségesebb és legveszélyesebb helyzetek közötti viselkedését, jóllehet laboratóriumi környezetben, de mégis valósághű körülmények között vizsgálhassák. Végeredményben tehát a nyúzópróbák során a kocsin és az autóban ülő bábukon esett sérülések további mélyreható elemzésével megfelelő támpontot gyűjtenek ahhoz, hogy bármelyik modellt — a biztonság érdekében is — a lehető legelőnyösebb műszaki tulajdonságokkal ruházzák fel.

Az egész objektum alapját tulajdonképpen a két, egymást merőlegesen metsző, kísérleti pálya képezi a hozzá kapcsolódó két laboratóriumi épülettel.

Az úgynevezett A épületben minden együtt van ahhoz, hogy tudományos módszerrel elemezni tudják az autók merev és álló testhez, illetve akadályhoz ütközésének legkülönbözőbb eseteit. Ennek megfelelően sokat kell kibírnia annak a 4 m széles, 3 m vastag, 5 m magas, 60 m^3 tömegű és 150 tonna súlyú betonfalnak, amelynek csupán a fele áll ki a földből. Ennek az akadálynak ütköznek ugyanis (többek között) távirányításos autók, a különféle célokkal végrehajtott próbák során, miközben az ütközési zóna alatti üvegfedelű aknákból filmezik, fényképezik és egyéb eszközökkel regisztrálják a drasztikus próba minden fázisát.

A második — B — épület a két pálya metszéspontjában áll, s itt vizsgálják (minden lehetséges esetet szimulálva) az autókarambolok, különböző szögekben egymásba ütközések, s az emberszabású — a legfinomabb érzékelő műszereket is tartalmazó — bábuk közrejátszásával a gázolások eseteit, azok várható következményeit. Az események megfigyelését filmre, hangszalagra rögzítését az ütközési zóna alatti üvegfedelű aknákon kívül, ötvenméteres sugarú negyedkörben felállított tornyok teszik lehetővé. Ezek a megfigyelő posztok úgy vannak kialakítva, hogy a laboratóriumi próbák során előidézett ütközés-gázolás egyetlen fázisa se maradhasson rejtve, a

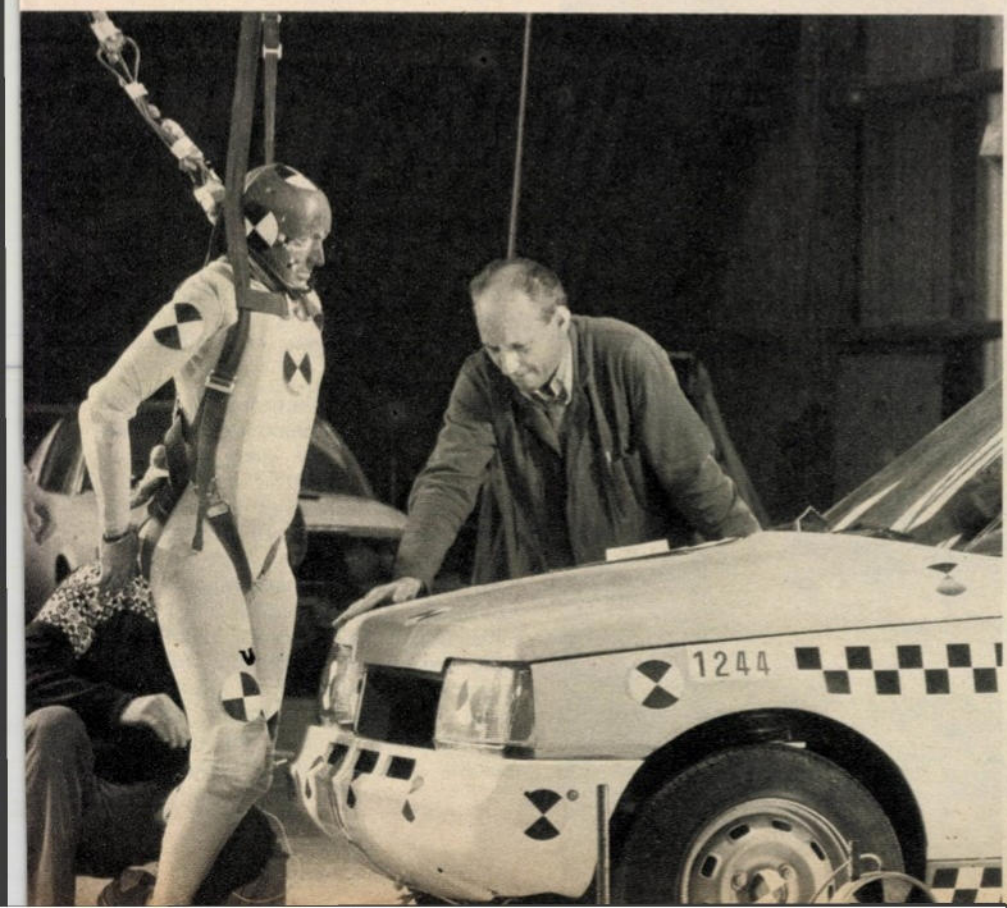










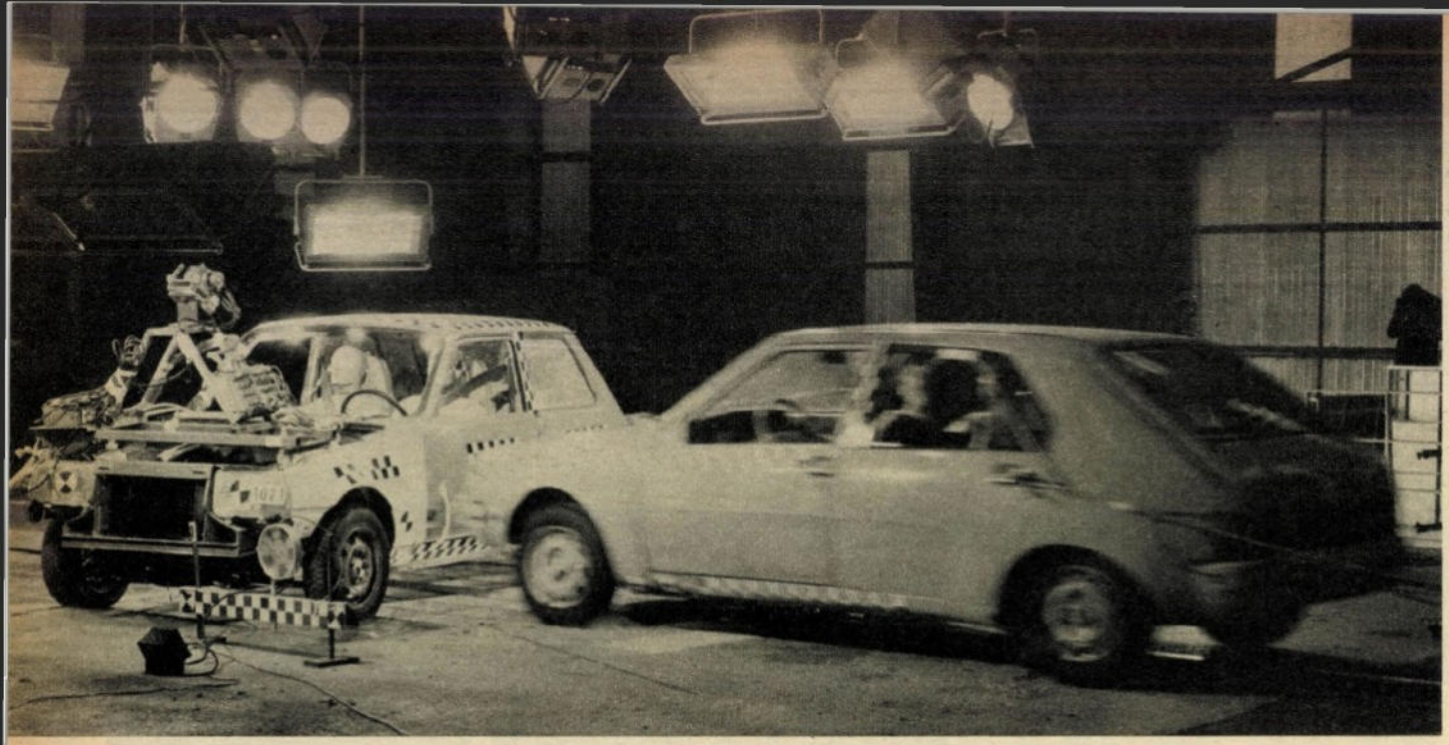


megfigyelők és a kamerák, illetve objektívok előtt.

A járművek mozgását a „kilövőpályákon" végtelenített kábelekkel, illetve a csörlőket mozgató 220 kW (300 LE) teljesítményű motorral oldották meg. Ily módon tehát egy autót akár 120 km/h sebességgel, és plusz-mínusz 5 cm pontossággal, az előre meghatározott pontra ütköztetnek. Az ütközési pontosságot egy kis számítógépre kapcsolt elektronikus szabályozó egység vezérli.

A heveder—elektromágnes—csigasor együttes lehetővé teszi az emberszabású bábuval imitált gyalogos kívánt helyzetét, s a járműhöz viszonyítva a különböző gravitációs központok kialakulását. A gépkocsi által működésbe hozott érintkező vezérli a gyalogos elütését. Az érintkezőt úgy állítják be, hogy a kioldás néhány ezredmásodperccel az összeütközés, illetve a gázolás előtt létrejöhessen.

A kerékpárosok vizsgálata már bonyolultabb, ami érthető, hiszen meglehetősen labilis mozgó tárgyról van szó. Ugyanakkor a saját sebességének meghatározó szerepe van az ütközés során kialakuló röppályára. Különösen az oldalirányból jövő üt-







közéskor, amely ebben az esetben az egyik leggyakoribb ütközési forma. A kerékpár két kerekét egy omega alakú profillal mozgatják. A harmadik felfüggesztési pontot a csomagtartó vagy a nyeregülés magasságában választják ki. Ez utóbbinak az a szerepe, hogy a kerékpáros egyensúlyát biztosítsák az indítás pillanatában. Az egész együttes egy kocsira van felszerelve, amely a fő pálya sínjein mozog, és mintegy 2—3 méterrel az ütközés helye előtt állítják meg. Innen a kerékpárost imitáló bábu, már kilőve folytatja útját (pályáját) anélkül, hogy számottevően módosulna az egyensúlya.

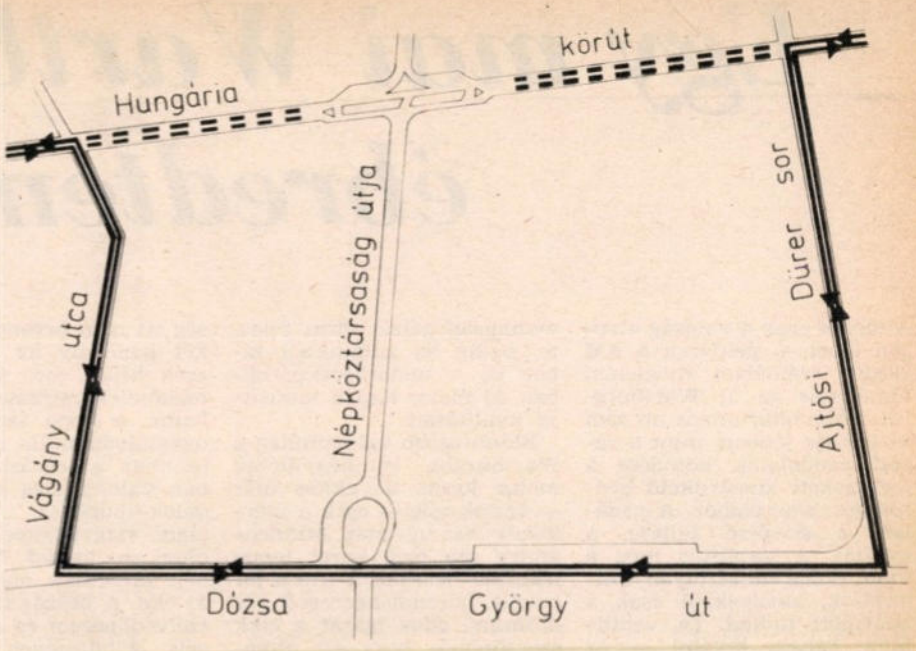
A közlekedésbiztonsági kutatólaboratórium műszaki gárdája kidolgozott egy 4,5×4,5 méter alapterületű, legkülönbözőbb fokban dönthető „billentőzsámolyt" is, amelynek segítségével az autó felborulásának és felborításának minden lehetséges változata megvalósítható és a különféle szerkezeti elemekre gyakorolt hatása vizsgálható.

Aztán van itt katapultáló, hajító, ajtódeformáló, szélvédőüveg-törő, biztonságiöv-nyúzó és még számtalan, csupán címszavakkal is alig felsorolható berendezés, olyan eszközök, laboratórium-egységek és próbapályák, amelyeket alapvetően azért állítottak nem kis költséggel sorompóba, hogy az innen kikerülő autó még szebb, jobb, gazdaságosabb és biztonságosabb legyen. A többi már az autóhasználó ügyességén, lépéstartásán, józan megfontolásán múlik. És végeredményben minden autógyár termékére érvényes lehet ugyanez...

ALMÁSSY TIBOR

Jobb, ha elkerüljük

FORGALOMELTERELÉS A HUNGÁRIA KÖRÚT—KACSÓH PONGRÁC ÚTI CSOMÓPONTBAN





Az M3-as autópálya bevezető szakaszának folytatásaként 2x3 forgalmi sávos városi főforgalmi út épül a Felszabadulás útja és a Hungária krt. között. Ennek során épül meg a Hungária krt.—Kacsóh Pongrác úti csomópont második üteme. A csomópont bővítése ezekben a napokban nagyarányú közmű-, út- és hídépítési munkákkal kezdődik. A jelenleg rendkívül zsúfolt kereszteződésben az építés ideje alatt három ütemben forgalomelterelésre kerül sor. Első ütemben lezárásra kerül a Kacsóh Pongrác úti felüljáró lehajtó rámpája és a Hungária krt. vasút feletti pályája. A Hungária krt.—Róbert Károly krt. irány számára 2x1 forgalmi sáv marad, a Népköztársaság útjáról csak jobbra kisívben a Thököly út felé lehet elfordulni. A Kacsóh Pongrác úti felüljáró jelenlegi felhajtó rámpáján kétirányú forgalom lesz. A mai kapacitásnál lényegesen kisebb átbocsátóképességű csomópont elkerülésére a vázlat szerinti terelőútvonalat ajánljuk.

A Hungária krt.—Árpád híd (2-es, 10-es, 11-es sz. főutak) irányába igyekvők számára ajánlott útvonal: Hungária krt.—Ajtósi Dürer sor—Dózsa György út—Vágány utca—Róbert Károly krt.

A Róbert Károly krt.—Hungária krt. (M1—M7 autópálya, 4-es, 5-ös főutak) irány részére ajánlott útvonal: Róbert Károly krt.—Vágány utca—Dózsa György út—Kerepesi út, vagy Dózsa György út—Ajtósi Dürer sor—Hungária krt.

Az M3-as autópályáról, illetve Észak-Pestről érkező forgalom részére ajánlott, a centrum felé vezető terelőútvonal: Kacsóh Pongrác út—Rákospatak u. (vagy Nagy Lajos király útja)—Erzsébet királyné útja—Mexikói út—Thököly út útvonalon vezet.

A terelés a tömegközlekedést is érinti. Az 1-es autóbusznak és a 74-es trolibusznak az Erzsébet királyné útja—Május 1. út térségében lesz a végállomása. A 74-es trolibuszt a külső szakaszon autóbuszokkal pótolják. Az 55-ös és a 32-es autóbuszok útvonala változatlan marad.

A Hungária krt.—Kacsóh Pongrác út csomópontban az első ütemű forgalomterelés várhatóan ez év végéig fog tartani.

Az M3-as autópálya következő szakaszának átadásakor életbe lépő, valamint a megépülés utáni forgalmi rendről természetesen időben tájékoztatjuk olvasóinkat.

Szűcs Mihály,
a Fővárosi Tanács VB Közlekedési Főigazgatóság mérnöke

Egy mai Wartburggal ébredtem

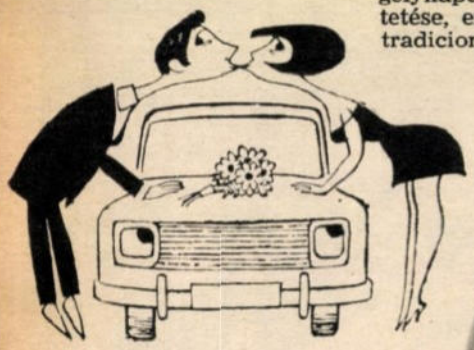
Álmodni csak a valóság alapján lehet — példázza a AM 1980/4. számában megjelent álmodozás az új Wartburgról. Valóságtartalmát mi sem bizonyítja jobban, mint a vázolt gondolatok kötődése a megszokott konstrukció bensőséges ismeretéhez. A pedálok, a szívócső lejtése, a gyújtás, a stabilitás meg a többi dolog mind olyan intimitások, amelyekről csak a beavatott tudhat. (A ventillátor hangja kivétel — az mindenkihez szól.) Különös érdeme az álmodónak a kétütemű motor méltatása. Sikk manapság pálcát törni felette, pedig ha autóinkból kihal is, a motorkerékpárokban új életre kapva tanúsítja kvalitásait.

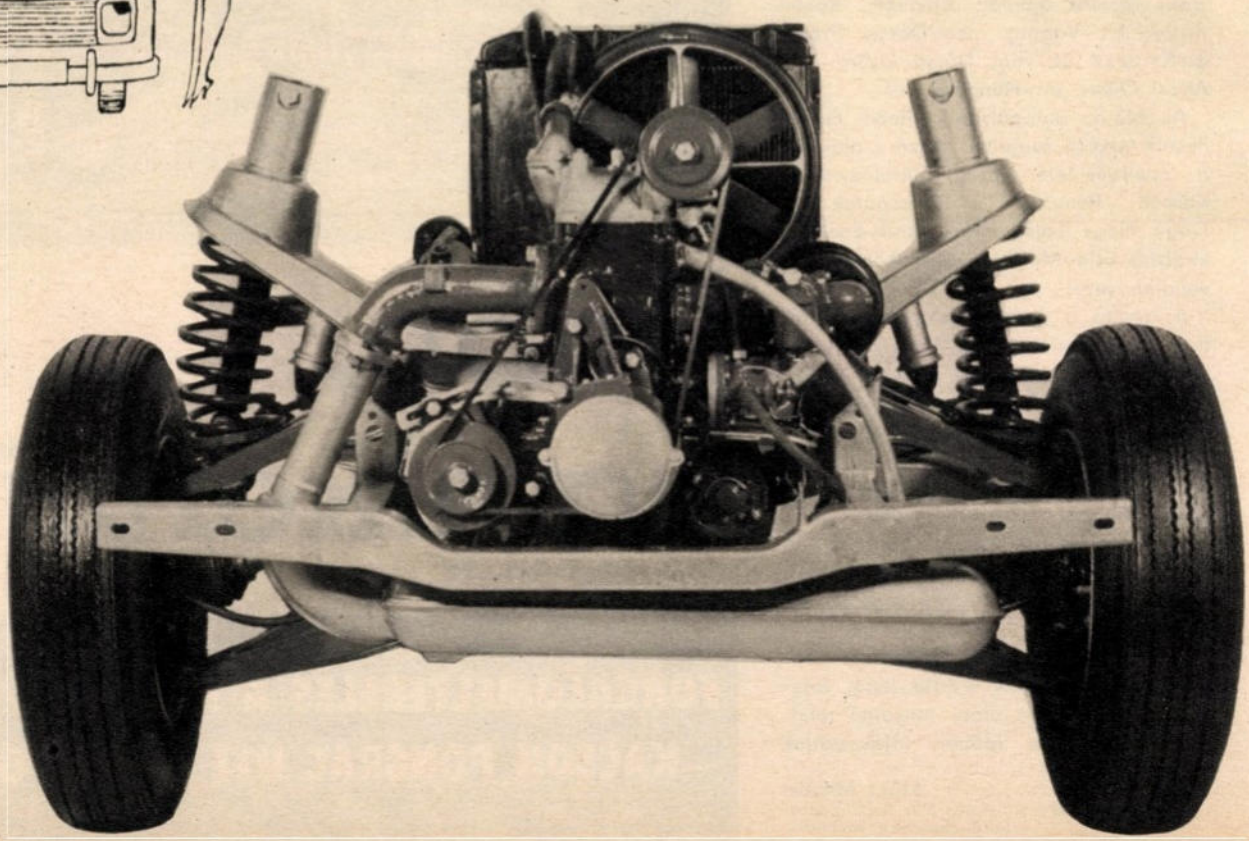
Előbb-utóbb valószínűleg a Wartburgba is négyütemű motor kerül, de akkor már — tartok tőle — csak a márkanév lesz ugyanaz. Mindenesetre ma még korai lenne lekezelő nekrológot írni a jól bevált háromhengeresről, és örömmel adok igazat a cikk szerzőjének, hogy ezt álmában sem teszi.

Immár a negyedik Wartburg pedáljait taposom, hát ahhoz is szólhatok, amit az ébrenlét kifogásol. A tengelykapcsoló és a fék működtetése, enyhén szólva, bizony tradicionális. Az egyszerűség itt nem örvendetes, mert két kenőhely az ára, pedig ezek híján, meg ha a kézifékkötelek zsírzása elmaradhatna, a kocsi szervizigénye úgyszólván nulla lenne. Ami azonban a beázást illeti, abban valószínűleg nem a pedálok bűnösek. A szőnyeg alatti vízgyűjtésben a másik oldal se marad le, és ennek láthatóan nem átfolyás az oka. A beázás szerintem a szélvédőperem és az ajtószegély tömítésének rovására írandó. Előnyös megoldás, hogy a szőnyeg nincs a padlóhoz rögzítve, így könnyebb szárítgatni.

A beázás kérdése egyúttal a korrózióvédelemé is, amiben a Wartburg, sajnos, kevesebb hagyományt őriz, mint a pedáloknál. Nemrég hallottam a biztosító szakemberének rácsodálkozását, amikor az alig kétéves kocsi megsérült sárvédőjét vizsgálta: „... úgy látszik, uram, már a Wartburgban sem lehet bízni." Tömör értékelés a nem kívánatos változásokról. A szóban forgó sárvédő a friss sérüléstől lepattogzott festékréteg alatt volt csúnyán rozsdás. Lehet, hogy mégiscsak becsülni kell a rozsdát tovább tűrő, jó öreg alvázat?! Persze ennek is ára van, a féltengelyeket éppen az alváz helyzete nem engedi vízszintesen feküdni, de az önhordó szerkezet nem jelentene akkora súlycsökkentést, mint gondolnánk. Az alváz nélküli, könnyed építésű Dacia csak 20 kg-mal könnyebb a Wartburgnál. Ezen a téren a gyorsulási készség nem sokat nyerhetne.

A porlasztóra irányuló gondolatot sem a gyorsulás szempontjából tartom érdekesnek, bár viszonylag szerény értékét tapintatosan a gyár is közli: a megadott





gyorsulási idő 80 km/h sebességre szól, nem a szokásos 100-ra! Talán a motort — elsősorban a főtengelyt — és az erőátviteli szerkezeteket nem is lenne célszerű jobban igénybe venni. Úgy tűnik, jobb azzal beérni, ami van. A porlasztó körül azonban tényleg „bűzlik valami". Szélcsendes időben már látótávolságon kívül érezni lehet az elöl haladó Wartburgot. Nem a kenőolaj szagáról van szó, ez a valami legjobban rossz huzatú, szénnel fűtött cserépkályhára emlékeztet. Aztán itt van az üresjárati rendszer jól ismert téli jegesedése, vagy a bizonyos

A keverékképzés háza táján a háttérben ott lapul a gyújtóberendezés lehetséges hatása az égés lefolyására. Történt ezen a téren egy-két változás. Például a 175-ös hőértékű gyertyák bevezetése, ami a gyertyazárlatokat jórészt megszüntette. Régebben alkalmazásra került az előgyújtás-szabályozó is, majd ismét eltűnt. Érdekes lenne megtudni, hogy miért tértek vissza a fix előgyújtásra. Egészében véve a gyújtás volt és maradt a motor legtöbb kezelést igénylő felszerelése, jóformán az egyetlen, amihez nyúlni kell. Ez felfogható a motor dicséretének, de más értelmezést is megenged. Természetesen nem várhatjuk, hogy a gyertyák és megszakítók apáról fiúra szálljanak, de a Wartburg-gyújtás roppant érzékeny a legcsekélyebb elhasználódásra és minden egyéb körülményre. A feszültségesésre például annyira, hogy az akkumulátor startképességének legkisebb csökkenésekor a motor gyakran csak az önindító kikapcsolásának pillanatában ugrik be.

Ha ezek után valaki azt hinné, hogy így, ahogy van, nem kellemes dolog Wartburggal autózni, az nagyon téved. Igazán kedves, megbízható, finom kocsi: kényelmes és gazdaságos is. Bár hazájának nyelvén az autó semleges nemű szó, a Wartburgra inkább nőnemű illenék. Ez a benyomásom nem a kisebb-nagyobb gyengékre és szeszélyekre vagy az egy-két dologban való érzékenységre alapul, hanem az összességében kedvező képre. A nemmel együtt természettel is felruházható: amolyan nem könnyen hevülő típus. Az indulás előtti melegítést nem igényli, sőt, szinte lehetetlen állóhelyben melegre járatni. Olykor pedig nem sajnálná az ember a benzint, mert jégvirágfakasztó téli reggeleken az első száz méterek szembekötősdihez hasonlítanak a szélvédő fűtése nélkül.

elég formásak a lábai. Tény, hogy terheletlenül kissé sokat mutat magából; a lágy rugózás mellett a magasság lehet a kifogásolt billenékeny viselkedés oka. A mindennapi autózás körülményei között ezt ugyan soha nem éreztem zavarónak, de kétségtelen, hogy a sportos vezetésnek nem kedvez. Nem áll a sportosság szolgálatában a kicsit nehézkes (és zörgős) kormányváltó vagy a könnyen megcsúszó kuplung sem, de szabad-e szemére vetni egy háziasszonynak, hogy nem tud golfozni?



gázállások mögött lappangó lebegésszerű rángatás, meg a hátsó gyertya lucskosodására vonatkozó panaszok. Nem bizonyos, hogy mindez valóban a porlasztótól ered, még kevésbé biztos, hogy a kéttorkú porlasztó hozna megoldást. A motor fordulatszámtartománya nem annyira tágas, hogy a kettős regisztert indokolná. Sajnos, nincs tapasztalatom arról, hogy az új, huzallal működtetett porlasztó milyen változásokat eredményezhet.

Ugyanakkor el kell ismerni, hogy az ügyes tuningolók könnyen alakítanak belőle sikeres versenykocsit is. A nyomon követett álom nem titkoltan azokhoz szól, akik valóra válthatják. Ha sikerült az AM oldalai útján néhány gondolatmagot a megfelelő talajba ültetni, szívesen öntöztem a fenti pár csepp vízzel, hogy könnyebben megeredjenek.

HORVÁTH BÉLA

ÁLOM-SZÁMTAN

A délutáni lap egyik írása arról panaszkodik, hogy a II. kerületi Fő utca és Csalogány utca sarkának környékén lakók nem tudtak aludni. Az álmatlanság oka annak a munkának a zaja volt, amely az útfeltöréssel és újraaszfaltozással jár. Az építők éjfélkor kezdtek, 55 perc alatt szétszedték a hibás szakaszt, majd azonnal friss burkolatot terítettek le. „Az úttest elkészült, és tönkrement sok száz ember éjszakája" – olvashatjuk. „Az álomból így lett rémálom."

A fontos kereszteződés nappali forgalmában szinte lehetetlen dolgozni, illetve lehet, de az olyan dugót okozna, amilyet valóban csak rémálomban lehet elképzelni. Az éjszakai munka senkinek sem öröm. Jól szervezetten, gyorsan munkálkodtak az építők, sok száz ember nyugtalan éjszakája árán több ezer közlekedése lett gyorsabb és biztonságosabb.

DRÁGÁBB LETT A BENZIN

az április 1-én megváltozott hatósági árak alapján. A 86-os oktánszámú benzin ára 10, a 92-es szuperé 11,50, a 98-as extráé 13 forintra módosult. Az általános gázolaj ára literenként 7 forint.

A VEZETŐ NYUGAT-EURÓPAI GÉPKOCSIGYÁRAK

megismételték a már többször hangoztatott véleményüket: a japán autógyárak tisztességtelen kereskedelmi előnyöket élveznek Európában és az USA-ban, mert a jen fokozatos leértékelődésével az átlagosnál olcsóbban adhatják termékeiket. Ráadásul protekcionista intézkedésekkel védik belföldi piacaikat a versenytársak támadásával szemben. Japán jelenleg százszor annyi gépkocsit exportál, mint amennyit importál. Ha a japán autóipar rövid időn belül nem változtat mérlegén, és nem értékelik fel a jent „elfogadható szintre", az autógyártó államok arra kényszerülhetnek, hogy korlátozzák a japánok külföldi tevékenységét.

EGYRE TÖBBEN VESZIK IGÉNYBE

a szabadságok, nagyobb túrák idejére a gépkocsik vasúton történő szállítását. A MÁV hatéves autószállítási szolgáltatása során eddig a Budapest–Drezda–Budapest úvonalon utazhattak csak „autópoggyásszal" az utasok. (Kis kocsi esetén 1450, nagy kocsi esetén pedig 1760 forint az autó menettérti viteldíja.) Minthogy a szolgáltatás iránt mind nagyobb az igény, ezért az illetékesek tervbe vették, hogy a Varsó–Budapest és a Budapest–Várna vonalon is bevezetik az autópoggyász-szállítást.

APRÓHIRDETÉS A WELTWOCHE CÍMŰ SVÁJCI LAPBÓL:

„Gépkocsijavító szakműhelyünkben







Három kép, három baleset. Mindegyikben nagy testű járművek voltak az esetek részvevői. Az M3-as autópályán a hirtelen fékező Ladában állt meg a busz, a másikon a tél utolsó támadása segítette elő ugyancsak egy busz és Lada ütközését. A harmadik képen pedig egy túl gyorsra vett kanyarodás következményei láthatók.

(Schellenperger Ferenc felvételei)

kocsijának fékjeit három frankért pontosan, szakszerűen beállítjuk; ugyanakkor azt is megjegyezzük, hogy ezen a vidéken a legolcsóbb temetést 400 franknál alább nem ússzák meg az örökösei."

TRABANT-TALÁLKOZÓT
rendez az AFIT II. sz. Autójavító Vállalat és a zwickaui VEB Sachsenring Automobilwerke április 21-én, hétfőn 17 órakor, a II. sz. Autójavító tanácstermében, Budapest XIII., Váci út 82–84. Minden érdeklődőt szeretettel várnak.

NEW YORKBAN MEGALAKULT A KÖVÉR AUTÓSOK KLUBJA
s az egyesületnek az a jogosítványtulajdonos lehet a tagja, akinek a testsúlya 100 kg felett van. Az alapító klub felhívást intézett az autógyárakhoz, hogy a jövőben olyan kocsikat gyártsanak, amelyekben a jelenleghez képest több hely van a kormány mögött. Megjegyezzük, hogy a kövérek klubjának felhívása manapság nem túlságosan időszerű Amerikában, hiszen a statisztikusok számítása szerint a gépkocsik átlagos hossza 1979–80-ban a korábbi évekhez képest kb. 1 méterrel csökkent.

A tévénézők figyelmébe

Április 23., szerda, 10.20: Stop! Közlekedj okosan! Áthaladás a villamossíneken.
Április 25., péntek, 17.30: Mindenki közlekedik. 2. műsor, 19.25: A Mindenki közlekedik c. műsor ismétlése.
Április 27., vasárnap, 15.20: A salakmotoros páros verseny világbajnoki futamának közvetítése Miskolcról.
Április 30., 10.20: Stop! Közlekedj okosan! A kerékpár felszerelése című rész.

Könyvekről

HUBA LÁSZLÓ: Dél-Dunántúl (Panoráma). Országismerő körútunkhoz ad ismét segítséget a „mini" útikönyvek új kötete, amely 16 útvonalon, kitérőkkel, kirándulásokkal Tolna, Baranya, Somogy és Zala tájaira kalauzol – sok képpel és a sorozatban szokásos térképekkel.
MARTIN ANDERSEN NEXÖ: Hódító Pelle (Kossuth). Az Új Világ sorozatban jelent meg, 25 év után újból a regény, a paraszti környezetből a nagyvárosba került, s a munkásosztállyal együtt felnőtté ért ifjú klasszikussá vált története.
MIROSLAV MRÁZ: Csak a sirásó könnyezte meg (Európa). A népszerű cseh író műve a válságos harmincas években játszódik. Egy 18 éves fiú végül a sirásó mellett kap munkát – és hiába vágyik a tiszta, igazabb életre...



Az Árpád-hídról a Dunába zuhant Trabant balesetének vizsgálata még nem fejeződött be, így nem tudhatjuk, mi okozta a szerencsétlenséget. Mindenesetre megnyugtató, hogy a baleset után a korlátra szerelték a „halszálkás" táblát. Talán ez is elég ahhoz, hogy több autó ne essen a vízbe az esti sötétben. De nem árt a lassúbb vezetés sem az átépítésre váró veszélyes hídon
(Favics Péter felvétele)

OLIMPIAI REJTVÉNYPÁLYÁZAT!

Ismeri Ön a szovjet autóipar történetét, a sportolók eredményeit?
VÁLASZOLJON KÉRDÉSEINKRE!
A legjobb megfejtést beküldők között egy darab egyszemélyes társasutazást sorsolunk ki
AZ 1980. ÉVI NYÁRI OLIMPIAI JÁTÉKOK
megtekintésére.
Kérdéseink első része megtalálható az előző lapszámunkban.

5. 1966. augusztus 14-én az „évszázad üzletét kötötték meg", amelynek alapján új autógyár építését kezdték meg a Szovjetunióban, a Zsiguli-hegy közelében. Mi a város neve?
   a) Zaporozsje,
   b) Togliatti,
   c) Tobolszk.
6. A moszkvai autógyár első kisautótípusát 1946-ra készítette el. A Moszkvics–401 típus jellemzői: a motor 27 lóerős és legnagyobb utazó sebessége 100 km/h. Melyek a – hazánkban is kapható – Moszkvics 1500-as gépkocsi jellemzői?
   a) A motor 36,80 kW (50 LE) és legnagyobb utazósebessége 115 km/h,
   b) A motor 51,52 kW (70 LE) és legnagyobb utazósebessége 140 km/h,
   c) A motor 55 kW (75 LE) és legnagyobb utazósebessége 145 km/h.
7. Melyik Lada gépkocsiknál javasolja a gyár azonos típusú gyertya használatát?
   a) A Lada 1200, Lada 1300-nál N–9Y 0,6 mm
   b) A Lada 1300, Lada 1500-nál N–11Y 0,6 mm
   c) A Lada 1500, Lada 1600-nál N–11Y 0,6 mm
8. Ki volt az a szovjet sportolónő, aki megszerezte a Szovjetuniónak az első olimpiai aranyérmet?
   a) Nyina Romaskova–Panomarjova,
   b) Nyina Dumbadze,
   c) Alekszandra Csudina.

Ha részt kíván venni pályázatunkon, a helyes válaszok betűjeleit a lapban található rejtvényszelvénnyel együtt küldje be az Autó–Motor közönségszolgálatának címére: **Budapest, Pf. 1. 1400. Telefon: 225-917.**
Beküldési határidő: április 28.

AM Olimpiai rejtvénypályázat

Autósoknak



MÉG A TÉL

beállta előtt láttuk így felbakolva ezt az autót. (Azóta is úgy van!) Számos alkalommal felhivtuk az autósok figyelmét, hogy mikor, mire ügyeljenek. Bizonyára, aki téglára tette a kocsit, intelmünket nem olvasta. Kár!

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR
1980. április 3-án

DACIA (Budapest)	1 645*
DACIA (Debrecen)	593*
LADA 1200 (Budapest)	109 421
LADA 1200 (Debrecen)	2 166*
LADA 1200 Kombi	16 404
LADA 1300 (Budapest)	2 458*
LADA 1300 (Debrecen)	1 515*
LADA 1500 (Budapest)	1 775*
LADA 1500 (Debrecen)	1 389*
LADA 1600 (Budapest)	5 876
LADA 1600 (Debrecen)	2 220
MOSZKVICS 2140	9 265
POLSKI FIAT 126p	26 345
POLSKI FIAT 1500	517*
SKODA 105—S (Bpest)	630*
SKODA 105—S (Debr.)	4 544
SKODA 105—S (Győr)	593*
SKODA 120—L (Bpest)	312*
SKODA 120—L (Debr.)	306*
SKODA 120—L (Győr)	582*
TRABANT Lim. (Bpest)	24 783
TRABANT Lim. (Győr)	10 529
TRABANT Spec. (Bpest)	37 211
TRABANT Spec. (Győr)	20 143
TRABANT Kombi (Bpest)	5 449
TRABANT Kombi (Győr)	1 788
TRABANT Hycomat	9 467
WARTBURG Limousine	18 415
WARTBURG Limousine (tolótetős)	4 292
WARTBURG de Luxe	25 828
MARTBURG de Luxe (tolótetős)	6 437
WARTBURG Tourist	8 602
ZAPOROZSEC	30 570

* Új sorszám

KONTINENSÜNKÖN

az egyes országok közlekedési szabályai között eltérésekkel találkozhatunk. Például a biztonsági öv használata a 26 állam közül csak 18 országban kötelező. A sebességkorlátozások között is találunk lényeges különbségeket. Például: Norvégiában az autópályán 90 km/óra, Olaszországban pedig 140 km/óra a megengedett legnagyobb sebesség. Itáliában és Romániában a sebességkorlátozások mértéke függ a kocsi motorjának a lökettérfogatától! A kezdő gépjárművezetők Bulgáriában lakott területen csak 50 km/óra tempóval haladhatnak. Az újdonsült jogosítvány-tulajdonosok Franciaországban és Portugáliában autópályán sem mehetnek 90 km/óránál nagyobb sebességgel. De a Szovjetunióban sem mehetnek a kezdő járművezetők óránként 70 km-nél nagyobb tempóval. Tíz országban — akárcsak nálunk — szabálysértési bírság vár az autó vezetőjére, ha a vele utazó gyermek nem a hátsó ülésen foglal helyet.

Ország	Lakott területen	Országúton	Autópályán	Öv használata kötelező	A gyermek csak hátul ülhet
Anglia	48	96	112	–	–
Ausztria	50	100	130	X	X
Belgium	60	90	120	X	X
Bulgária	60	80	120	–	–
Csehszlovákia	60	90	110	X	–
Dánia	60	80	120	X	–
Finnország	50	80	120	X	–
Franciaország	60	90	130	X	X
Görögország	50	80	100	X	–
Hollandia	50	80	100	X	X
Irország	48	88	–	–	–
Jugoszlávia	60	80*	120	–	–
Lengyelország	50	90	90	–	X
Luxemburg	60	90	120	X	X
NDK	50	80	100	X	X
NSZK	50	100	Nincs korlátozás	X	X
Norvégia	50	80	90	X	–
Olaszország	50	110	140**	–	–
Portugália	60	90	120	X	–
Románia	60	–***	–	–	–
Spanyolország	60	90	120	X	X
Svájc	60	100	130	–	X
Svédország	50	70	110	X	–
Szovjetunió	60	90	90	X	–
Törökország	50	90	–	X	–

* Az 1–99-es számú utakig 100 km/óra sebesség engedélyezett.

** 1300 cm^3-nél nagyobb lökettérfogatú gépkocsik számára.

*** 70 km/óra 1100 cm^3-ig, 80 km/óra 1800 cm^3-ig, 90 km/óra 1800 cm^3 lökettérfogat felett.

JÓ, HA VAN...

Sok intelem hangzik el a külföldi autózás bizonyos buktatóiról, amelyek között előkelő helyen áll a tartalék alkatrészek hiánya. Különösen izgalmas ez, ha az autó kétütemű, melyekhez alkatrész külföldön kevés helyen kapható, sokszor csak véres veríték árán.

Mielőtt az autós külföldre megy, csendes hangyaszorgalommal gyűjt annyi alkatrészt, amennyit ijedtsége, kocsija állapota, pénztárcája és főleg a beszerzési lehetősége megengedi. Mindezek ellenére mégsem hiszik igazán, hogy szükségük lesz valamelyik szerkezetre.

Mígnem aztán jön az esemény...

Az Adria partján

— Néhány évvel ezelőtt (egyébként éppen a legelső autós utunkon) mi is kellően beszereztünk egy sereg tartalék alkatrészt. Felsorolásuktól azért tekintek el, mert egy fél oldalt biztosan elfoglalna. Így megnyugodva elutaztunk az Adria partjára Dubrovnikba, majd onnan kirándulgattunk a környező településekre. Az egyik ilyen út célja a csodálatos szép Kotori-öböl volt. Jó időben, jó úton, a Jadranska Magistralén robogtunk Hercegnovi felé. Elérve a helységet, nem a mellette levő új úton mentünk tovább, hanem lekanyarodtunk és végigbóklásztuk a fürdőhely part menti részét. Szó szerint bóklásztunk, mert a fel-alá hullámzó tömeg miatt szinte végig csak lépésben bandukoltunk át a városkán. Már majdnem kiértünk a végére, szerencsére a forgalom is csökkent, amikor jött az „esemény"...

A zörgés és okozója

Egyik pillanatról a másikra éktelen zörgés hallatszott a motorházból. Az első (és



Pálmafa alatt pihen a Trabcsi. Pedig alig egy órával előtte még nem hittük, hogy szerencsésen visszatérünk táborhelyünkre

mily naiv!) gondolatom az volt, hogy az első kerék felszedett egy drótot és azt forgatja az ékszíj. De az is lehet, hogy a huzal a kerék és a sárvédő között vergődik — mert ugye, a kocsiszekrény szerteszét vezeti a hangot... Gyors megállás, fel a motorháztetőt — hát sem drót, sem más —, „csak" az elpattant ventillátorbilincset forgatta az ékszíj, ami nekiütődés következtében pokoli hangokat adott. Azután jött a kellemetlen meglepetés: szinte egyedül ez az alkatrész nem volt a csomagtartóban! Egy pillanatra lehervadtunk, hiszen igazán lelkiismeretesen készültünk a váratlan meghibásodások elhárítására, de most itt állunk vadidegen környezetben, miközben fogalmunk sincs, hogyan fogjuk megoldani problémánkat! Sűrűn tekingettünk mindenfelé, mígnem megjelent egy teherautó, pilótája odajött, s különösebb magyarázat nélkül is megértette a helyzetet, majd a kettétört bilincsel együtt beültetett a kocsijába. Alig autóztunk fél kilométert, mikor megálltunk egy műhely előtt. A tulajdonossal röviden értekeztünk, majd előkerült a hegesztőpálca. Öt perc alatt lezajlott a drukkolás, a hegesztés, a több nyelven elhangzó köszönet, a csekély összeg kifizetése. Külön szépsége volt az egésznek, hogy a hegesztés sárgarézzel történt, amire a mester is rendkívül büszke volt. A pilóta még az elején elhajtott, így a zsákmánynyal magam loholtam vissza türelmesen várakozó feleségemhez és Trabantomhoz. Műszaki érzékünket próbára téve megpróbáltuk a helyére tenni a bilincset. Alig fogtunk hozzá, mikor megállt mögöttünk egy taxi, vezetője először csak mellénk settenkedett, majd egy percen belül átvette a „parancsnokságot". Soha életében nem látott Trabant motorházat belülről, de valahogy az ő érzéke mintha más lett volna... Perceken belül készen lett. Örömünkben kézmosóval, törülközővel kedveskedtünk neki, és meg akartuk fizetni fáradozását — ő azonban szilárdan elhárított minden kísérletünket és máris búcsúzott. Alig tudtam a zsebébe csempészni egy doboz cigarettát...

Jobb félni...

A sok tanulság közül én csak azt emelném ki, hogy mennyire szükséges a jó felkészülés! Ezenkívül szerencse is kell, hogy pont a tartalék alkatrészek eredetije menjen tönkre, ne pedig az, amelyikből éppen nincs a saroglyában.

Mindenesetre, mi akkor úgy megijedtünk, hogy nem mentünk tovább a Kotori-öbölbe, hanem gyorsan visszafordítottuk a kormánykereket Dubrovnik felé... Pedig szinte bizonyos, hogy nem lett volna újabb probléma — de hát jobb félni, mint megijedni!

Itthon természetesen első dolgunk volt ventillátorbilincset (kettőt!) beszerezni. S ami a legérdekesebb: többé sohasem volt ilyenre szükségünk —, úgy adtuk el azokat pár év múlva az autóval együtt...

Nagy Zoltán

Ismerd meg hazádat!

240.

Idegenvezető: TÚRI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

A 8-AS ÚTRÓL: Celldömölk, Ság-hegy

Celldömölk, a Marcal folyó bal partján, a Ság-hegy közelében elterülő, dinamikusan fejlődő település. Három kisebb helység — Pór-Dömölk, Nemes-Dömölk és Kis-Cell — összevonásával jött létre. Fejlődése meggyorsult, jelentősége pedig tovább fokozódott 1871 után, amikor a Dunántúl egyik legnagyobb vasúti csomópontját létesítették itt.

A település szélén — a benzinkútnál — jobbra fordulva, majd a második keresztutcán újra jobbra kanyarodva, néhány méteres szakasz után máris feltűnnek a hajdani bencés apátsági templom romjai. A XII—XIII. században román stílusban épült templom szentélyét a XIII—XIV. század folyamán gótikus stílusban építették át. Sajnos, már a XVII. század folyamán gazda nélkül maradt, s azóta a zömök tornyú építmény folyamatosan pusztult. Oldalfalai, szentélye, első emeletig megmaradt tornya, állagmegóvásban részesült.

Nagyon szép a torony földszintjén levő eredeti boltozat, a két ülőfülke és a toronyba vezető keskeny lépcsőfeljáró, valamint a kívülről támpilléres gótikus szentély. A nyolcszögű, három oldaláról záródó szentélyben jól látható mind az öt boltíves fülke és az ablaknyílások kőkereteinek egy része, amely szintén eredeti formájában maradt fenn. Nagy, négyzetalapú tornyát párkány díszíti. Érdekes, hogy a templom hajója alig valamivel szélesebb a torony alapjánál. Az utóbbi időben mind többen — főként fiatalok — keresik fel ezeket a majdnem feledésbe merült műemlék romokat.

A település központja teljesen városias jellegű, szép, tágas, gondozott parkokkal. Itt találjuk a két homlokzati tornyos, belül oldalkarzatos, kápolnás barokk templomot. A jó arányú, s belül gazdagon díszített — 1744—1748 között épült — templom régebben híres búcsújáróhely volt. Figyelmet érdemel a templom mögötti — 1755-ben épült — mély, íves záródású fülkével díszített kálvária kápolna. A templom mellett láthatjuk az 1760—70 között épült volt bencés apátság jó arányú, emeletes épületét. Háromszög oromzatú kapuzata gazdagon díszített.

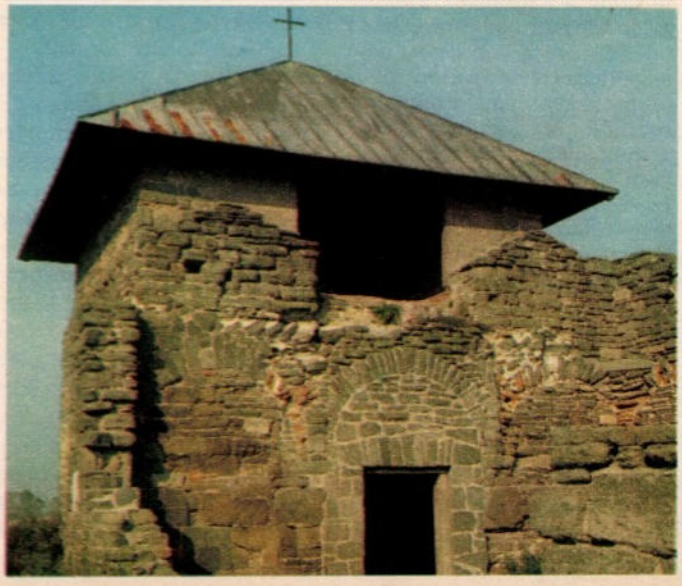
Celldömölkről tovább haladva, jobb oldalról mind jobban bontakoznak ki előttünk a Ság-hegy körvonalai. Néhány kilométer megtétele



(ALMÁSSY TIBOR felvételei)

A „pokol tornáca"

A hajdani bencés apátsági templom romjai





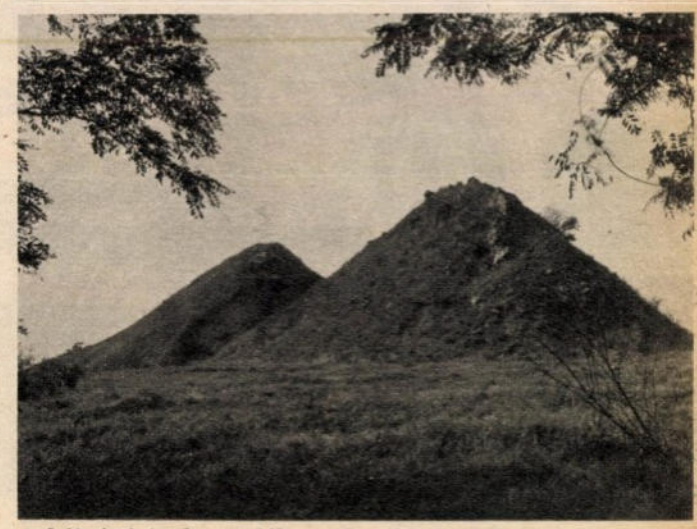
Turistaszálló és vendéglő



Emlékmű-oszlop



Kilátás a Ság-hegyről



A kétpúpú tevére emlékeztető sziklatömbök

után érkezünk a Somló-hegy „öccsének" lábához. Celldömölk-Alsóság település templománál kell jobbra fordulni, s ez a kemény burkolatú, keskeny út — egy helyen 10%-os emelkedővel — vezet fel egészen a Ság-hegyi turistaszállóig. A számottevő turistaforgalomra való tekintettel a szálló mellett sok személyautó és autóbusz parkolására alkalmas kulturált területet alakítottak ki. A turistaszálló és a vendéglő a volt Lázár-villában — megfelelő átalakítással — kapott helyet.

A Ság-hegy egész területe szigorú természetvédelem alatt áll. A védelem kiterjed kőzeteire, növény- és állatvilágára. Hogy miért? Nos, elsősorban azért, mert hazánk legjobban „feltárt" vulkánjáról van szó. A feltárást idézőjelbe tettük, hiszen a hegy eredeti alakját elpusztító bányászat egészen 1958-ig tartott, s további rongálását, pusztítását minden eszközzel meg kellett akadályozni, hogy legalább jelenlegi formájában maradhasson fenn az utókor számára is.

Kemenesalján a pliocén korban — mintegy 4 millió éve — kialakult bazaltvulkán a balatoni vulkánsor legnyugatibb tagja. Jelenlegi magassága 279 méter. Mai alakját 4 vulkáni kitörés hozta létre. Az első kitörés főleg törmeléket és vulkáni hamut lövellt ki, amelyből 40—50 méter vastag vulkáni tufa képződött. Az ezt követő három kitörés már lávát hozott a felszínre, 30—70 méter vastagságú bazalttakarót alkotva.

Az évmilliók folyamán a kettős vulkáni csúcs lapos platóvá pusztult. A hegy mai szaggatott alakja, mély tölcsérei a bányászat következtében — 1,7 millió vagon kő kitermelése (!) — alakult ki.

A turistaszállótól jól jelzett sétautak (még több, és pontosabb irányt jelölő nyíl elhelyezésére azonban szükség volna) vezetnek a hegy tetejére és a „gyomrába" is. A volt „pokol fenekére" — jobbra fordulva — kényelmes, jól kitaposott út vezet. Az egykori kráter peremére érve bontakozik ki a maga teljességével a Ság-hegy igazi hatalmassága, lenyűgöző szépsége, pompás sziklaszirtjei, falszerűen meredek oldalai. Kiépített bazaltlépcsőkön biztonságosan ereszkedhetünk a legalsó szintre. Közben érdemes szemügyre venni, tanulmányozni a hegy gyomrának jól látható rétegződéseit, hiszen egy hajdani igazi vulkán gyomrának keresztmetszetét láthatjuk itt. Mind lejjebb ereszkedve vesszük észre, hogy fokozatosan „eltörpülünk", a bennünket minden oldalról körülvevő sziklák pedig hegyóriásokká nőnek.

Élményt jelent a bányászat következtében teraszos kiképzésű (a kő kitermelése négy szintben folyt) kráterben sétálni, szemlélődni. Impozáns a kráter felső peremén égbe törő emlékmű-oszlop. Ide is biztonságos bazalt lépcsőrendszer vezet. A hatalmas betonoszlop oldalán felirat; „Szabadság 1848—1948". Felséges kilátás tárul elénk a vulkáni kráter mindent elnyelő mélységébe, peremén a „csipkézett" sziklacsúcsokra, s közelében a furcsán megmerevedett — kétpupu tevére emlékeztető — sziklatömbökre.



Az igazán gyors Caprik közül is a legforróbb változat, a Zakspeed Turbo mintegy 270 km/h sebességgel tör a célvonal felé. Mégpedig az Európai Túrakocsik Bajnokságának egyik legutóbbi futamán a „hasonszőrű" Porsche, BMW és Toyota közúti torpedók élén Hollandiában, a Zandvoort-i beton arénában. Erik Zakowski konstruktőr mérnöknek minden kétséget kizáróan oroszlánrésze van abban, hogy a különféle anyagokkal ötvözött alumínium gerincre, és titánból készített McPherson rugózási rendszerre épített szuperkönnyű versenygépet a legjobb pilóták tesztelték. Nem kisebb személyek, mint Niki Lauda, Jochen Mass, Hans Stuck, Dieter Glemser, Rolf Stommelen és John Surtees. Az ő irányításuk mellett szinte valamennyi aktuális futamon diadalt aratott, vagy rosszabb esetben is nagy elismerést kiváltó feltűnést keltett ez az autó. A lehető legjobb teljesítmény, a vezetéstechnikai szempontok és az ugyancsak mintaszerű súlyelosztás követelményeinek szem előtt tartásával kialakított jármű számtalan biztonsági kapcsolót, ellenőrző műszert tartalmazó „cocpit"-jéről a turbótöltés üzemi nyomását a lehető legkedvezőbb menettulajdonságok, fékerőelosztás érdekében is lehet szabályozni. Maga a turbó mintegy 74 kilowattal növelte az eredeti Capri motorjának az erejét, s így az 1427 cm^3-es, négyhengeres, tizenhat szelepes, 7:1 sűrítésű OHC motor teljesítménye 280 kW (380 LE).

FORRÓ VÁ



Több mint száz órát töltött a szélcsatornában a Ford Mustang legújabb változatának kísérleti modellje azért, hogy minden kiszögellés, hajlat és mélyedés a lehető legkedvezőbb helyre kerüljön rajta. Egyszóval olyanná formálódjon, mint amilyennek ezen a felvételen is láthatjuk. Mindenesetre még nyugodtabb, elegánsabb vonalvezetésű lehessen, mint elődje volt. Ez a szempont a légellenállás csökkentése, s így energiatakarékossági megfontolások miatt is előtérbe került. Az ék-alakban messze előre nyúló orr-rész s a tulajdonképpeni motorház között az utastérben bizonyos határok között maximális védelmet nyújtó energiaelnyelő biztonsági zónát képeztek ki. Az első és a hátsó „lökhárítók" a mérsékeltebb ütközések kinetikai energiáját gyakorlatilag maradandó alakváltozás nélkül (mint például a lengyel Polonez esetében is) nyelik el, illetve teljes egészében felemésztik. Kétféle karosszériával, háromféle rugózással, Michelin TRX alacsony profilú abroncsokkal, soros, 4 hengeres 2,3 literes, V-elrendezésű, hathengeres 2,8, valamint az igazán forró V8-as, 5 literes erőforrással rendelkező változatait kínálják megvételre az igényes és nem kis pénzű autóhasználóknak. Az exkluzív modell meglepően energiatakarékos tulajdonságaira utal, hogy például a „legszerényebb" 2,3 literes, 110 kilowattos (150 lóerős) erőforrású kompresszoros változata mindössze 8,7 liter üzemanyagot fogyaszt száz kilométerre. **(almássy)**

LTOZATOK

AUTÓS SZEMMEL A SZOVJETUNIÓBAN

KAUKÁZUS 4.

A Fekete-tengertől a Káspi-tengerig nyúló keskeny földdarabkán helyezkednek el a kaukázusi köztársaságok. Gigantikus hegyek, kanyargó folyóvölgyek teszik változatossá a tájat. A külföldi látogató számára oly vadregényes vidék ezernyi nehézséget jelent a helyi gépkocsivezetőknek. Egyesek szerint a vérbeli autótúrázók keresve sem találhatnak szebb és romantikusabb útvonalat, mint a nemzetközi gépkocsiforgalomra is alkalmas kaukázusi turistautakat. (Mi mégis azt tanácsoljuk, az efféle túrákra csak a legtapasztaltabb, a kisebb hibák elhárításában jártas hazánkfiai induljanak el, s ha lehet, ők se egyedül. Kisebb konvojba szerveződve baj esetén kölcsönösen kisegíthetik egymást.)

AZERBAJDZSÁN, Örményország és Grúzia rövid nézelődésünk színtere.

Ha Baku nevét halljuk, legtöbbünknek bizonyára az olaj jut eszünkbe először. Talán a kedves olvasó gépkocsijában is innen származó motorolaj és üzemanyag van. A másfél milliós azerbajdzsán főváros gyönyörű fekvése a természet ajándéka, kitűnő úthálózata pedig az ott élő emberek gondos munkáját dicséri. „A szél városa" elnevezésre alaposan rászolgál Baku: a gyakori irdatlan erősségű szélviharok — különösen télen — alaposan próbára teszik a gépkocsivezetők felkészültségét. És a gyalogosok türelmét is. A meg-megújuló rendkívül erős szélrohamok ugyanis még a gyalogosok testi épségét is veszélyeztetik. Képzeljük el, a száz kilométer/óra sebességet is meghaladó bóra idején kellemetlenkedő oldalszél mit művel az országúton haladó személygépkocsival...

ÖRMÉNYORSZÁG délen Törökországgal és Iránnal határos. Tengerszint feletti átlagos magassága az 1500 métert is meghaladja. Az ország fővárosa Jereván, a Szovjetunió egyik legrégibb települése. A rendkívül tiszta levegőjű fővárosban nyáron nem ritka a 40 fokos meleg, télen viszont gyakori a mínusz 20 fokos hideg. A gépjármű-közlekedést — a modern technika korában — ez a tény nem befolyásolja. A gépkocsivezetők alkalmazkodóképességét azonban alaposan próbára teszi. A jereváni terek, utcák általában szélesek, a gépkocsik gyorsan és biztonságosan érik el céljukat. A taxik minél jobb kihasználását szolgálja az az általánosan elterjedt szokás, hogy a fővárosban a taxira várók a már foglalt gépkocsikat is leintik. Ha a taxi iránya megegyezik a kívánt útvonallal, s a már benn ülő utas is beleegyezik, felveszik a „taxi-stoppost". A rózsaszínű főváros gépkocsiállománya feltűnően jó: újszerű állapotban levő Zsigulik, Moszkvicsok és Volgák futnak az utakon.

GRÚZIA területén helyezkedik el a Szovjetunió egyik legmagasabb hegycsúcsa, az Elbrusz, amely 5642 méter magas. Az országot feleannyian lakják, mint hazánkat. Nem elhanyagolható érdekesség, hogy a világ legöregebb emberei, illetve a legtöbb 100 éven felüli ember itt él. Persze ők aligha ülnek volán mögé!

A KURA FOLYÓ két partján terül el Tbiliszi, Grúzia fővárosa. Az 1500 éves múltra visszatekintő főváros összképe nem nagyon tér el Budapestétől, hiszen az épületek túlnyomó többsége azonos korú a mi fővárosunkéval. S Tbilisziben is jól elkülönül „Buda" és „Pest", bár funkciójuk némileg eltér a mi fővárosunkétól.

TBILISZI SZÍVÉBEN emelkedő hétszáz méteres Mtacminda hegy gépkocsival is megközelíthető, de a „bennszülöttek" és a külföldiek egyaránt szívesen veszik igénybe a személyforgalmat segítő siklót és a drótkötélpályát. A főváros tömegközlekedésének fő terhét a metró vállalja magára. A kitűnő metróhálózat lehetővé teszi, hogy az utasok percek alatt



Tbiliszi: a Kura folyó két partján



● **Jereván: a Lenin tér**



● **Gori: belvárosi utcarészlet**

megközelítsék Tbiliszi legtávolabbi pontjait is.

A GYALOGOSOK — a látottakból ítélve — nehezen alkalmazkodnak a megváltozott közlekedési viszonyokhoz. A városközpontot alkotó Lenin téren és a Rusztaveli sugárúton kiépített gyalogosaluljárókat csak vonakodva akarják használni. A rendőrök és az önkéntes rendőrök füttye azonban saját érdekükre figyelmezteti a fegyelmezetlenkedőket.

Bizonyos csalódás éri a külföldit, aki az egykor híres grúz hadiutat keresi: pontosan ugyanolyan országutat talál, mint a többi.

Kép és szöveg:
SZÉKELY TAMÁS

Autók és árak

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

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

TÍPUS	Jel	Évjárat	Ára ezer forintban
BUDAPEST (Röppentyű u. 73.)			
Lada 1200	BM	1972	38
Lada 1200	SM	1975	56
Lada 1300	SM	1976	72
Lada 1500	BM	1977	77
Lada 1500	BM	1978	81
Moszkvics 2140	SM	1978	77
P. Fiat 126	SM	1978	60
P. Fiat 126	SM	1977	51
P. Fiat 1500	BM	1975	41
P. Fiat 1500	SA	1977	57
P. Fiat 1500	SA	1976	41
Skoda S 100	BM	1976	37
Skoda 105 S	SM	1977	67
Skoda 120	BM	1978	69
Trabant 601	BM	1971	17
Trabant 601 S	SM	1978	52
BÉKÉSCSABA (Szarvasi út.)			
Lada 1200	BM	1974	37
Lada 1200	BM	1976	72
Lada 1200	SA	1978	60
Lada 1300	SM	1976	73
Lada 1500	BM	1978	110
Lada 1500	BM	1976	77
Moszkvics 412	1974	SM	15
P. Fiat 126	1977	BM	48
P. Fiat 1500	1976	SM	55
Skoda 120	1978	BM	79
DEBRECEN (Monostorpályi út.)			
Lada 1200 K	SA	1977	42
Lada 1300	BM	1977	75
Lada 1500	SM	1975	63
Lada 1500	SM	1978	106
Lada 1600	SM	1978	127
P. Fiat 1300	BM	1971	21
P. Fiat 1500	SA	1977	57
Skoda S—100	SM	1972	15
Skoda S—100	SM	1976	36
Trabant 601 S	SM	1978	52
GYŐR (Rét u. 27.)			
Lada 1200 K	SA	1976	42
Lada 1200 K	SA	1976	53
Lada 1300	SM	1976	73
Moszkvics 2140	BM	1979	88
P. Fiat 1500 K	SA	1976	40
P. Fiat 1500 K	SA	1977	48
P. Fiat 1500 K	SA	1977	60
KECSKEMÉT (Szolnoki hegy 7.)			
Moszkvics 412	BM	1972	21
Moszkvics 2137	SM	1978	63
P. Fiat 1500	SA	1976	43
P. Fiat 1500	SA	1977	57
P. Fiat 1500	SA	1978	63
P. Fiat 1500	BM	1979	68
Skoda 105 S	SM	1978	72
Skoda 120	BM	1978	75
Wartburg 353	BM	1977	65
Zaporozsec 968	BM	1978	31
MISKOLC (Lórántffy Zs. u. 49.)			
Dacia 1300	SM	1977	76
Lada 1200	SM	1974	53
Lada 1300	SM	1977	85
Lada 1200 K	SA	1975	42
Lada 1500	SM	1978	94
Lada 1500	SM	1977	83
Lada 1500	SM	1978	116
Moszkvics 412	BM	1971	8
Moszkvics 2140	BM	1978	68
P. Fiat 1500 K	SA	1977	47
P. Fiat 1500 K	SA	1977	68
P. Fiat 1500 K	SA	1977	55
P. Fiat 1500	SA	1977	30
P. Fiat 1500	SA	1977	51
P. Fiat 126	SM	1979	66
Skoda S—100	SM	1974	37
Skoda S—100	SM	1976	48
PÉCS (Fürst S. u. 6.)			
Lada 1200	SA	1977	42
Lada 1500	SM	1978	110
Skoda S—100	SM	1973	32
Skoda 110	SM	1975	44
Skoda 105 S	SM	1977	69
Skoda 120	SM	1978	79
P. Fiat 1500	SM	1973	33
Trabant 601 S	SM	1978	55
Wartburg 353	SM	1971	30
Wartburg 353 DL	SM	1974	48
SZEGED (Vásárhelyi P. u. 4.)			
Fiat 124	BM	1971	14
Lada 1200	SM	1972	50
Lada 1200	SM	1976	72
Lada 1200	SM	1971	34
Lada 1300	SM	1977	91
Lada 1500	SM	1978	103
Lada 1300	BM	1976	82
P. Fiat 1500	SA	1977	69
P. Fiat 1500	SA	1976	50
P. Fiat 1500	SA	1974	22
P. Fiat 1500	SA	1975	34
P. Fiat 126	BM	1978	61
SZÉKESFEHÉRVÁR (Csíkvári u. 14.)			
Lada 1200	SM	1972	38
Lada 1200	SM	1973	51
Lada 1200	SA	1977	45
Lada 1200	SM	1977	86
Lada 1200	SM	1979	104
Lada 1500	SM	1976	87
Lada 1600	SM	1978	122
Moszkvics 2140	SA	1978	54
P. Fiat 126	SM	1977	49
P. Fiat 1500	SM	1971	27
P. Fiat 1500	SA	1974	25
P. Fiat 1500	SM	1979	123
Skoda S—100	SM	1974	36
Skoda S—100	BM	1975	24
Skoda 105 S	SM	1978	71
Trabant 601 S	BM	1978	53
SZOMBATHELY (Zanati u. 2.)			
Moszkvics 2140	SA	1977	32
P. Fiat 1500	SA	1975	24
P. Fiat 1500	SA	1975	36
P. Fiat 1500	SA	1976	50
Skoda S—100	SM	1976	48
Skoda 105 S	SM	1978	61

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

A SZABADPIACOKRÓL

BUDAPEST. „Teljes üzem" vagy „Megtelt" tábla kívánkozott a fővárosi börze elé. A kereslet még nem tudja követni a kínálatot, a vevők nagy része csak ténfereg, tájékozódik, mintha meglepetésként szakadt volna a nyakába az ezernél több autóból való választás lehetősége. A kínálati árak (alku előtt) a következők voltak: Dacia 1300 (ZC) 75 ezer forint, Fiat 127 (UI—UH) 70—80, Lada 1200 (IH—IO) 40—48, Lada 1200 (UX) 73, Lada 1300 (ZL) 85, Lada 1500 (US) 90, Lada 1500 (ZB) 95, Skoda S—100 (UX) 50, Trabant 601 (IE) 30, Trabant 601 K (ZC) 57, Wartburg 353 (IL—IR) 45—52, Wartburg 535 (US) 70, Wartburg 353 Tt (ZC) 80 ezer forint.

DEBRECEN. Majdnem 150 kocsit árultak élénk érdeklődés közben. Jellemző kínálati árak: Trabant 601 (CY) 25 ezer forint, Trabant 601 (IP) 44, Wartburg 353 dL (UL) 45, Wartburg 353 (UL) 68, Skoda S—100 (IP) 40, Lada 1200 (IK—IX) 45—52, Lada 1200 (UB—UP) 55—65 ezer forint.

MISKOLC. Százötvennél jóval több gépkocsit hoztak a börzére, s a helyi érdeklődés igen élénk volt. Több üzletkötés tanúi voltunk. Elkelt például: Lada 1200 (IX) 42, Lada 1300 (ZC) 73, Trabant 601 S (ZK) 52 ezer forintért. Jellemző kínálati árak (alku előtt): Lada 1200 (UB—UC) 55—58 ezer forint, Lada 1200 (ZE—ZK) 75—85, Lada 1500 (ZL) 100, Skoda S—100 (IH—IZ) 40, Skoda S—100 (ZK) 65, Trabant 601 (CP) 25, Trabant 601 (UH) 45, Trabant 601 (ZH) 55, Trabant 601 K (ZG) 60, Wartburg 353 (UH) 55, Wartburg 353 dL (ZM) 90 ezer Ft.

PÉCS. Az esztendő legnagyobb picát rendezték meg, ugyanis több mint 500 autót állítottak ki az eladótéren és annak környékén. Csak éppen elegendő vevőt nem tudtak toborozni, mert a városban híre ment, hogy érdemesebb elutazni a fővárosba, vagy Szegedre, hiszen Baranya megye székhelyén úgy megrekedtek, vagy előre felszöktek az árak, mintha az eladók itt nem tudnának a többi városban kialakult árfolyamról. Kínálati árak a déli órákban, amikor már „kapcsoltak" az eladók, s valamit eresztettek az átírt ártáblákon: Dacia 1300 (UY) 73 ezer forint, Lada 1200 (IH—UH) 50—70, Lada 1200 (ZE) 85—90, Skoda 120 (ZL) 75, Trabant 601 (CO—CP) 20—28, Trabant 601 (UX—ZB) 56—60, Wartburg 353 (ZL) 75 ezer forint.

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

Április 20.	Április 27.
Ajka	Albertirsa
Debrecen	Csongrád
Dunaújváros	Csorna
Kisterenye	Debrecen
Mázaszászvár	Eger
Miskolc	Hatvan
Mohács	Kecskemét
Nagykanizsa	Kisújszállás
Nyíregyháza	Komárom
Orosháza	Miskolc
Pécs	Nagyatád
Sopron	Nyíregyháza
Szeged	Siklós
Szigetvár	Siófok
Szolnok	Szarvas
Tatabánya	Szeged
	Zalaszentgrót



Ezt a két képet már előjelzésként közöljük ahhoz a tudósításhoz, amelyet lapunk következő számában találnak majd olvasóink a tavaszi Genfi Szalonról. A svájci kiállítás egyik sztárja ugyanis a kis Panda kocsi, amelyet néhány nappal a Szalon megnyitása előtt a Quirinale Palota kertjében Pertini olasz köztársasági elnöknek is bemutatott Agnelli, a Fiat konszern irányítója. Természetesen a kis fronthajtású újdonsággal más alkalommal részletesen foglalkozunk, mint ahogy a Renault Fuego típusa, ez a lendületes vonalvezetésű sportkupé ugyancsak megérdemli a terjedelmesebb műszaki ismertetést. Most még röviden csak annyit, hogy az olasz kiskocsi kétféle, a francia modell pedig három különböző ürtartalmú és teljesítményű motorral kerül forgalomba. (MTI Külföldi Képszolgálat és Renault gyári felvétel)

Képes híradó



KEDVES (AUTÓS) SZÜLŐK!

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

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

Lányokat gyógyszergyártó tanulónak felveszünk.

Tanulóinkat korszerű tanlaboratóriumban, gyógyszeripari tanműhelyben képezzük ki.

Vállalati ösztöndíj!

Római-parti csónakházunkban sportfelszerelésről is gondoskodunk.

Címünk:

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

Írásbeli jelentkezés:
1325 Budapest, Pf.: 110.

FŐVÁROSI RB RUHÁZATI BOLT

ÁDÁM–ÉVA
FARMERBOLT

Budapest IX., Üllői u. 79.



Farmer nadrágok és szoknyák,
farmer kamaszöltönyök,
szabadidő
és sportruházat
nagy választékban

AUTÓSZÖV

Budapesti Autójavító Isz. 10. sz. üzemének
(Bp. II., Pasaréti út 2—4. sz.)
a
LADA
összes változatával
kapcsolatos szolgáltatásai:

— Garanciaszolgáltatás és kötelező átvizsgálások csekkszelvényre.
— Szerkezeti és elektromos egységek javítása.
— Garanciaidőn túli átvizsgálások.
— Műszeres vizsgálatok árengedménnyel.
— Zárttechnológiás rendszerű időszakos műszaki vizsgáztatás.
— Szervizmunkák típustól függetlenül.
— Személygépkocsik gépi felsőmosása vasárnap is!

Rövid határidő
Javítások OTP hitellevélre is.

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

Előjegyzés, érdeklődés: 162-019,
359-166 telefonon.





JÓ SEGÍTSÉG A LADÁHOZ

A cirillbetűs kép a három Lada típus rajzával egy vaskos, színes nyomású album fedőlapjáról készült. A kötet mutatós oldalain kitűnően megszerkesztett ismertető rajzok a Lada kocsik valamennyi technikai eleméről, különleges alkatrészeiről. A porlasztóról például ez is többszínű nyomással – mint amilyent most mi kicsiben és színek nélkül ugyancsak bemutatunk. Még annyit, hogy a színes lapok valóságos mérete 46×30 cm és ha elkészülnek a magyar szöveges példányok, – kiegészítve az 1600-as típus rajzaival –, akkor mintegy 110 ilyen nagyméretű oldalt foglal magába a nemcsak érdekes, hanem értékes album.

LADA KÉPES ATLASZ

címmel jelenik meg az 1200-as, az 1200-as Kombi, valamint az 1500- és 1600-as típusok műszaki jellemzőit, szerelési, beállítási módjait magába foglaló kötet, amely valóban jó segítség lehet mindazok számára, akik szeretik kocsijukat, de azt is meg akarják ismerni, milyen, illetve hogyan működhet jól annak valamennyi alkotóeleme.

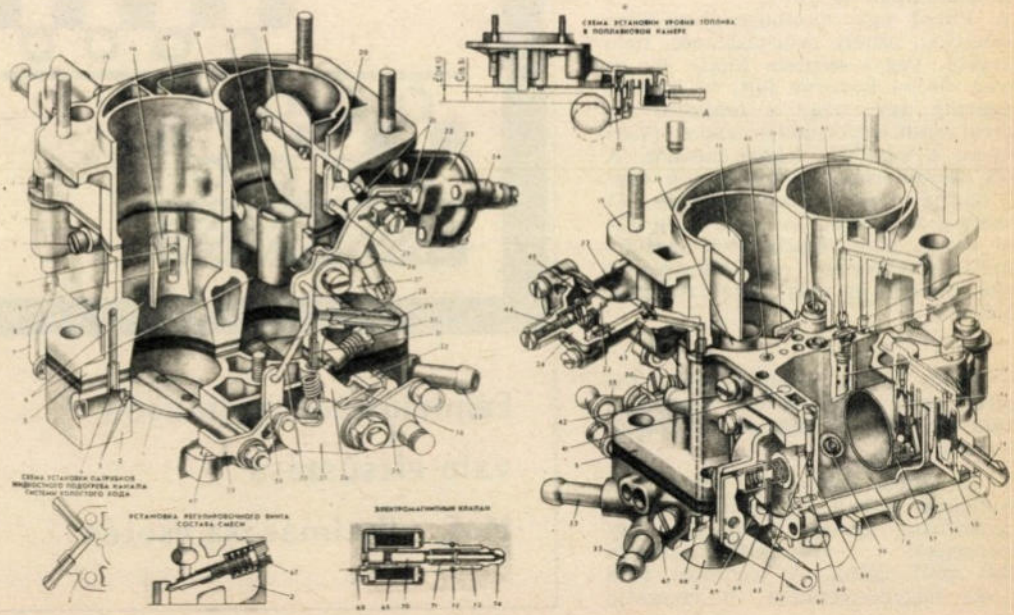
Úgy véljük, a magyar szöveggel nyomtatott, várhatóan a jövő évben megjelenő, 230 Ft körüli árért kapható atlasz még a jól képzett, nagy gyakorlatú szerelőknek, a szakma mestereinek is hasznos munkatársa lehet.

A MŰSZAKI KÖNYVKIADÓ

kezdeményezését csak dicsérni tudjuk és oly módon szeretnénk segíteni a Lada-tulajdonosoknak, hogy már közöljük, miként biztosíthatnak maguknak egy-egy példányt.

Megrendeléseiket ugyanis már mostantól figyelembe veszik, ha igényüket levélben vagy levelezőlapon a kiadó címére: 1374 Budapest, V. Pf. 581 elküldik.

Az előjegyzéshez nevüket, pontos címüket kérik, no meg azt, hogy egy vagy több példányra tartanak-e igényt.



MI VAN A FIMOLLAL?

„Rendszeres olvasója vagyok lapjuknak, de csak elvétve fogok tollat kezembe, ha valamiért szólni akarok. Amiért most mégis szót emelek, az a következő: Az Autó-Motor 1972. évi 19. számában „A Fimol-téma" című cikk a következőképpen fejeződött be. „Úgy véljük, mindenképpen célszerű és időszerű lenne tehát nálunk is rendezni ezt a Fimol-témát." A cikk kapcsán kezdtem rendszeresen használni a Fimolt, amely kitűnően bevált. Kérdem, most amikor különösen sokat beszélünk a takarékosságról, vajon miért hallgatnak e kitűnő kenőanyagról?" — írja Kocsis Lajos agrármérnök, Hajdúböszörményből.

Nem az első, nem is az utolsó levél ez Fimol-ügyben.

*

A Fimol gyártása nem szűnt meg, nem akadozik, sőt a szocialista országok turistái, úgy látszik, jobban felismerték annak előnyeit, mint mi. Fimol-ügyben kerestük fel a Finomvegyszer Szövetkezetben Dubovszky István elnököt, dr. Magdányi László főmérnököt és Pétery István osztályvezetőt.

Elöljáróban elmondjuk azoknak, akik még nem ismernék, hogy mi is tulajdonképpen a Fimol.

A Fimol egy molibdén-diszulfidos kenőanyag, amely szürkésfekete, nem mérgező, vegyi képlete MoS_2. Ez az anyag olajba keverve fejti ki hatását mégpedig úgy, hogy a felületre tapadva rendkívüli módon képes csökkenteni a súrlódás káros hatását. A MoS_2 többszörösen felülmúlja a grafit hatását, sőt tapadóképessége lényegesen nagyobb. Összegezve: a Fimol növeli azon szerkezetek élettartamát, amelyekben az alkatrészek forgó, súrlódó és más egyéb mozgást végeznek.

*

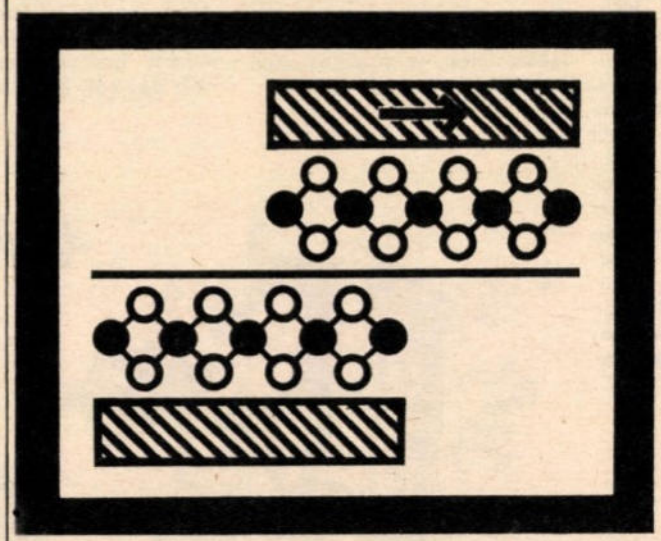
— Nyolc évvel ezelőtt írtunk a Fimolról, azóta is csönd van körülötte. Vajon ez nem a negatív hatásának köszönhető?

— Az eltelt időszakban nem volt egyetlenegy olyan reklamáció, amely a gyártmány gyenge minősége, vagy éppenséggel használhatatlansága miatt szólt volna. A terméket 5—6 év óta negyedévenként (!) vizsgálja az Ásványolaj Minőségellenőrző Intézet. De nem azt, amit mi küldünk, hanem szúrópróbaszerűen a boltokból vesznek mintát.

— A szervizekben változatlanul nem ajánlják olajcserekor a Fimolt. Mi lehet vajon ennek az oka?

— Sajnos, egyrészt még mindig bizonyos tévhiedelmek uralkodnak, másrészt nem tudjuk megérteni egyes autógyárak felesleges aggályait. Hogy a szervizekben miért nincs Fimol, annak több oka van. Még ma is tartja magát az a téves nézet, hogy a motorolaj akkor jó, ha az használat közben is átlátszó marad. Viszont ha molibdén-diszulfid kerül az olajba, akkor az rögtön szürkévé válik, márpedig a „koszos" kenőanyag óha-

A rajzon jól látható a molibdén-diszulfid kristályréteg. Fém a fémmel nem érintkezik, mert a kenőanyag szilárdan tapad a fémre. Tehát hidegindításnál, túl magas üzemi hőmérsékleten, vagy az alkatrészeknél fellépő túlzott nyomás miatt az olajfilm pillanatokra megszakad, és az olaj kenőképessége átmenetileg lecsökken. Ilyen esetben, ha molibdén-diszulfidos olajat használunk, nem fordulhat elő fémnek a fémmel való surlódása. Az amerikai General Motors autói már az 1930-as években, az angliai British Motor Corporation modelljei pedig a negyvenes évektől értek el jelentős eredményeket a szerkezeti részek surlódását csökkentő MoS_2 használatával!



Fémfelületek egymáson való elcsúszása MoS_2 alkalmazása esetén



A szövetkezet tavaly mintegy tízmillió forint értékben adott el Fimolt. Vajon mennyit vettek belőle hazai autósok? (Bojár Sándor felvételei)

tatlanul bizalmatlanságot kelt az autósban. Ezt a téves nézetet sajnos nagyon nehéz eloszlatni. A garanciális időn belüli használatát az autógyárak nem írják elő, és nem is szorgalmazzák. E körül sem változott semmi az eltelt időszakban. Pedig az MoS_2 a bejáratás kezdetétől lenne igazán hatásos.

— Mit csináljon az, aki eddig nem használt Fimolt, de szeretne?

— Amint mondottuk, a molibdéndiszulfidot rögtön az új autó átvételekor kellene a motorba önteni. Természetesen, aki eddig is ezt tette, annak a szervizben nem szóltak. Miért is szóltak volna, hiszen mint már mondtam, panasz hozzánk sem érkezett amiatt, hogy a Fimol használatától valamilyen szerkezetet károsodás ért volna. De szólnunk kell arról is, hogy mi a nyugatnémet Liqui-Moly cégtől vásároljuk a molibdén-diszulfid koncentrátumot. És az tény: hogy ez a kenőanyag az ottani teszteléskor is első lett. Pedig többek között a Wynn's és az STP is indult! Ami a Fimol használatát illeti, sosem késő az olajba tenni. Akár tízezer vagy akár ötvenezer kilométert futott az autó, a MoS_2 csak használ a motornak. Érdekességként megemlítenénk, hogy például a Shell cél közel négy éve forgalmaz molibdéndiszulfidos motorolajat, pedig ők aztán tudják, hogy mi miért kelendő, ugyanakkor vigyáznak arra is, hogy ne csorbítsa rossz termék a cég hírnevét.

— Ha most történetesen valamelyik benzinkútnál Fimolt keresnénk, vajon találnánk-e?

— Lehet, hogy igen, lehet, hogy nem! Ha nem találnának, nem a mi hibánk, mi gyártunk eleget...

*

Ennyi a szövetkezet illetékeseinek véleménye a Fimol-ügyről. Nem hagyhatjuk szó nélkül azonban a hallgatás okait.

Nem reagáltak például az érdekeltek arra a cikkre, amely az AM 1972/19. számában jelent meg. Ma sincs egyértelmű vélemény arról, hogy jó-e egyáltalán a Fimol vagy sem. Szeretnénk leszögezni, hogy most sem akarunk annak reklámot kelteni. De — úgy véljük — időszerű lenne végre letenni a voksot, hogy használjon-e Fimolt az autós, vagy ne. Ma még a bizonytalanság uralkodik e tekintetben. Nem egyéni, nem is csoportérdekről van itt most szó, hanem társadalmi, népgazdasági érdekről!

Mert mit is írtunk nyolc évvel ezelőtt? „A benzinfogyasztás 1,5%-kal, az olajfogyasztás pedig nem kevesebb mint 32%-kal volt alacsonyabb a Fimolos kocsikon... A kopáscsökkenés a motoralkatrészeknél 32—41%, illetve a bejáratós motoroknál ennél több, legalább 50 százalékos!" Tehát a számokból világosan kitűnik, hogy a molibdén-diszulfid jelentősen növeli a motor élettartamát.

Ezek tények, kitartó kutatások eredményei.

És mégis... Minden maradt úgy, ahogyan annak előtte volt.

Az autósok tapasztalata mégis döntő volt e kérdésben, mert ennek kapcsán — ez is tény! — a szövetkezet tavaly mintegy tízmillió forint forgalmat bonyolított le csak a Fimol eladásából.

Az autógyárak merev magatartásáról pedig csak annyit, hogy azok nemcsak a Fimol, hanem az összes adalékok és kenőanyagok használatát sem tanácsolják. Hogy miért, ezt csak ők tudják...

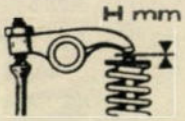
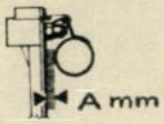
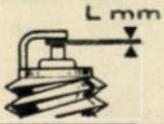
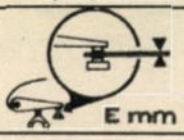
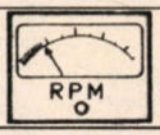
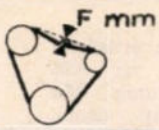
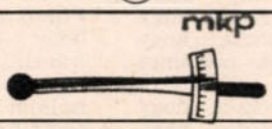
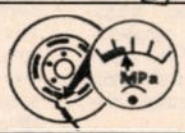
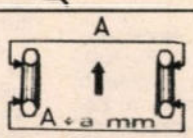
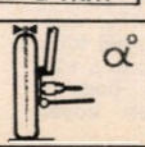
Az is igaz, hogy eltérő a szakemberek véleménye is. Van, aki már a Fimol hallatára is megborzong, nemhogy használatát javasolná. Hogy miért, azt talán ő maga sem tudja megindokolni. Van, aki rosszalja használatát olyan motorban, amelyik centrifugálszűrős. Szerintük a Fimol rövid idő alatt kicsapódik és közel nem fejti ki azt a hatást, amit elvárnak tőle. De mind több az olyan szakember, aki elismeri a molibdéndiszulfid kitűnő hatását, és használatát javasolja is.

A kör itt bezárul. Mindenki mondja a pro és kontra véleményét. Ezzel azonban sem mi, sem az autósok mind népesebb tábora nem lesz okosabb.

Egyértelmű állásfoglalás lenne végre szükséges a Fimollal kapcsolatban. Mert, ha valami egyszer jó, azt használni kellene végre!

LOVÁSZ KÁROLY

FONTOS ÉS PONTOS ADATOK (3)

	 DACIA 1300	 SKODA S 100, S 110, S 110 R*	 SKODA 105 S–L 120 L, 120 LS*
SZELEPHÉZAG mm Szívószelep Kipufogószelep 	Hidegen 0,15 0,2 Melegen 0,18 0,25	Hidegen 0,15 0,2	0,15—0,2* 0,2
BENZINSZINT Úszó távolsága a fedéltől tömítéssel mm 	6	Osztósíktól 20±1	10
GYÚJTÓGYERTYA Elektródahézag mm BAKONY típus 	0,6 BN—3	0,6 BN3=S100 BN5	0,7 BN4P
MEGSZAKÍTÓHÉZAG mm 	0,4—0,5	0,4—0,5	0,35—0,45
ZÁRÁSSZÖG ° 	Új kocsinál 60%—66% Használtnál 55%—60%	50%—60%	50%—60%
ALAPELŐGYÚJTÁS ° 	0°±1°	5°±1° 3°±2°*	3°±2° 5°±2°*
ALAPJÁRATI FORDULATSZÁM ford/min 	750—800	650—700	750—830
ÉKSZÍJ-FESZESSÉG mm (Behajlás) 	3—5	10—15	10—15
MEGHÚZÁSI NYOMATÉK Hengerfej Himbatengely mkp 	6,5	M8 2,5—2,8 M10 5—5,5 2,5—3	M8 2,5—2,8 M10 5—5,5 2,5—3
GUMIABRONCS LEVEGŐNYOMÁS MPa Elöl Hátul 	0,147 (1,5 bar) 0,166 (1,7 bar)	0,137 (1,4 bar) 0,176 (1,8 bar)	0,147 (1,5 bar) 0,186 (1,9 bar)
KERÉKÖSSZETARTÁS mm 	Terhelten 1^{+2}_{-1}	Terhelten 2±1 Üresen 5±1	Terhelten 2^{+2}_{-1}
KERÉKDŐLÉS ° 	Terhelten 1°30'±30'	Terhelten 1°31'±15' üresen 1°	1°15'±15'

Bizonyára sok Dacia- és Skoda-tulajdonosnak szerzünk örömet ezekkel az adatokkal, amelyek – úgy véljük –, nemcsak az autósoknak, hanem a szakembereknek is hasznos útmutatást nyújtanak. Hasznosságuk és hasznosíthatóságuk most már csak a jól hitelesített műszerek mellett válik az autó javára.



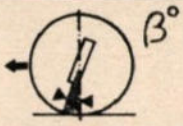
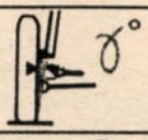
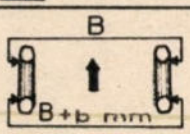
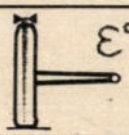
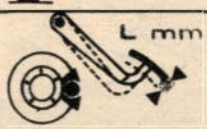
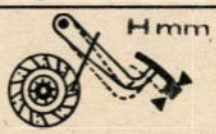
DACIA 1300



SKODA S 100, S 110, S 110 R*



SKODA 105 S–L 120 L, 120 LS*

	DACIA 1300	SKODA S 100, S 110, S 110 R*	SKODA 105 S–L 120 L, 120 LS*
UTÁNFUTÁS ° 	4°	6°30'	6°30'
CSAPTERPESZTÉS ° 	—	7°30'	7°30'
KERÉKÖSSZETARTÁS (Hátsó futóműnél) mm 	—	1 ± 1	0^{+2}_{-1}
KERÉKDŐLÉS (Hátsó futóműnél) ° 	—	—	—
FÉKPEDÁL-HOLTJÁTÉK mm 	5	—	—
TENGELYKAPCSOLÓPEDÁL-HOLTJÁTÉK mm 	Kiemelő villa 2,5—3,5	40—50	40—50
MOTOROLAJ	Multiszuper M—SE 15W—50	Multiszuper M—SE 15W—50	Multiszuper M—SE 15W—50
SEBESSÉGVÁLTÓMŰ ÉS KIEGYENLÍTŐMŰ	Hykomol—K 80 W	Hykomol—K 85W—90	Hykomol—K 85W—90
KORMÁNYMŰ	—	Hykomol—K 85W—90	Hykomol—K 85W—90
GYÚJTÁSELOSZTÓ	—	Motorolaj	Motorolaj
KARDÁNTENGELY	—	—	—
KERÉKCSAPÁGYAK	LZS-2	LZS-2	LZS-2
EGYÉB CSAPOK, CSUKLÓK és ÁLLÍTÓSZERKEZETEK	Motorolaj, illetve LZS-2	LZS—1	LZS—1

AUTÓSOK!



ÜZLETHÁLÓZAT BUDAPESTEN ÉS AZ EGÉSZ ORSZÁGBAN!

TRABANT szaküzlet
1092 Budapest, Ráday u. 31. Tel.: 372-664

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

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

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

LADA, POLSKI-FIAT szaküzlet
1061 Budapest, Liszt Ferenc tér 4–5. Tel.: 420-183

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

POLSKI-FIAT 126 szaküzlet
1061 Budapest, Jókai tér 8. Tel.: 124-871

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

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

AUTÓKER

Andrew Frankl:

Elmentem Afrikába!

Úgy vélem, egyetlen európai számára sem holmi megszokott, sablonos szöveg, amikor munkahelyén ilyen üzenetet hagyhat: **ha valaki keres, mondják meg, elmentem Afrikába...**

Még a rutinos utazóknak sem közömbös egy ilyen vállalkozás, amelynek előkészületei a különböző védőoltásoktól a felszerelésig ugyancsak eltérnek a szokványostól. Talán csak a nagy vadászok tekinthetik hétköznapi vállalkozásnak az efféle kontinensváltást, de valószínűleg nekik is okoz némi izgalmat – még a vadászkalandoktól függetlenül is –, ha ilyen messzire, és éppen Afrikába mennek.

Én ugyan nem vadászatra, hanem a Párizs–Dakar Rallye-ra indultam, amely nem más, mint egy 23 napon át tartó, 10 ezer kilométeres verseny, különböző gumikerekes járművek és vezetőik részére.

A párizsi rajt igazán impozáns ünnepség volt, amelyről szinte az egész világ kapott képet a televízió segítségével, és ott nagy-nagy tömeget lehetett látni a versenyzők körül. Az ünneplésből, a télies **Párizsból** viszont hamar eljutottunk a forróságba, és bár útközben is voltak még ünnepségek, egyes helyeken még tömeg is, de bizonyos útszakaszokon azt éreztük, hogy egyedül vagyunk a semmiben, illetve a sivatagban.

A 10 ezer kilométeres táv idejének minden napjára beiktattak még egy vagy két gyorsasági futamot is, esténként pedig a résztvevők letáboroztak vagy pihenni, vagy masinájukat javítgatni.

Három részre osztották a mezőnyt, így hát külön-külön versenyt futottak a motorosok, az autósok, no meg a nagy kocsikkal indulók, vagyis a teherautósok. Ennek megfelelően külön díj volt mindhárom kategóriában, de járt egy extra serleg, no meg valami kis pénz is annak a csapatnak, amelyik elsőként érkezett a szenegáli fővárosba. Az érkezés azonban korántsem volt olyan egyszerű, hiszen a rali legnagyobb része a sivatagban zajlott le, pontosan ott, ahol egykor az idegenlégió is csatázott, a valóságban és a ponyvaregények fedőlapjai között: In Salah, Reggane, Tessalit, Timbuktu, Gao, Bamako.

A nézőközönség is merőben más volt itt, mint azt a többi ralik útvonala mentén megszoktam: tevék, beduinok, moszkítók, kígyók! Itt-ott egy-két elefánt, zsiráf, gazella. Ameddig csak bámulták a ralit, addig még hagyján volt minden, de hát éjszaka a legtöbb versenyző hálózsákban aludt a földön és nemigen volt rájuk nyugtató hatással az effajta érdeklődők jelenléte. A nyugtalan éjszakák után pedig jöttek a reggelek, folytatódott a nagy küzdelem. Az élen végig az 500-as Yamahák, mögöttük egy 800 cm^3-es BMW, majd a Volkswagen Iltis terepjárók! A Timbuktu–Gao szakaszon például Auriol volt a leggyorsabb 800-as BMW motorján, de szorosan mögötte ott futott az egész Yamaha csapat öt pompás 500 XT nyergében. De ott volt mellettük egy különleges, turbótöltésű Range Rover és Kottulinsky a VW Iltis volánja mögött.

Freddy Kottulinsky ismert autóversenyző, egykor a svéd Ronnie Peterson-



Az útivázlat és egy útszakasz, amelyen éppen ugrándozik a VW Iltis





nal csatázott éveken át a Forma–2-ben és a Forma–3-ban. Most a VW-Audinál van mint kísérleti mérnök és őt választották erre az útra is, hogy bebizonyítsa mit tud az új terepjáró. Freddy nagyon gyorsnak bizonyult, hosszú ideig vezette is az egész mezőnyt, amíg csak el nem veszett a sivatagban.

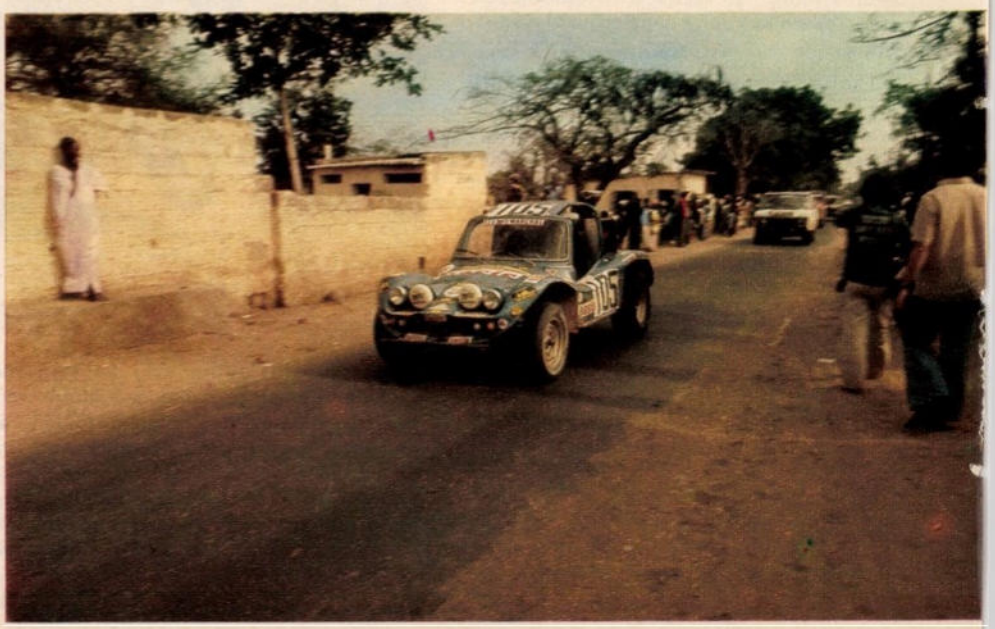
Ez itt, már mint az eltévedés sokkal egyszerűbb, mint azt bárki is gondolná. Út nincs, néző – akitől útirányt lehetne kérdezni – szintén nincs. Az utasításokat franciául írják és sem Freddy, sem pedig navigátora nem beszélik ezt a nyelvet. Így hát, a szó szoros értelmében elvesztek, annak ellenére, hogy az eltévedést megelőzően még másfél órányi idővel vezettek mindenki előtt.

Mi mást tehettek, megvárták amíg besötétedett és végül is a hold meg a csillagok segítségével visszataláltak a raliszakaszra. Mindezek ellenére megnyerték a verseny autós részét és bebizonyították, hogy az új Iltis valóban remek autó, remek kis terepjáró.

Volt persze balszerencse és baleset is bőven. Így azután, bár Párizsból 260 csapat indult, Dakarig csak 88 jutott el. Főként azok estek ki, akiknek nem volt gyári támogatásuk és amikor elkoptak, eltörtek a különböző alkatrészek, a sivatagban bizony nem volt mivel életképessé tenni a masinákat. Egy 26 tonnás Leyland teherautó is csak azért tudott eljutni a célig, mert Maliban találtak hozzáillő ZIL-alkatrészeket!

Persze, a kocsik sérülése még a jobbik eset, de volt olyan Yamahás, aki szegény, törött karral fejezte be ezt a ralit. – Nem adhattam fel – mondta utána a francia Merel, mert nélkülem nem nyerhettük volna meg a csapatdíjat.

Hát igen... Az ilyen homokban néha az összkerékhajtás, vagyis a terepjáró készség is kevésnek bizonyul. Persze, sok más oka is lehet az elakadásnak, de ha vannak a közelben emberek, akik segítenek, akkor tovább lehet jutni. És volt, amikor igazi utakra terelték a mezőnyt, ahol vígan robogtak a „csodabogarak" is





És voltak szép számmal csodabogarak is. Ki gondolta volna például, hogy egy Renault 4-es típus lesz a mezőny harmadik leggyorsabb autója. Igaz, négykerék-hajtással és egy másfél literes Gordini motor segítségével, de ezzel együtt óriási teljesítmény a több mint húsz esztendős konstrukciótól. És volt egy hatkerekű Renault 5-ös kocsi, amelyik ugyan elérkezett Dakarig, de ott mégsem futhatott a célegyenesbe, mert korábban két szakaszt kihagyott. E hatkerekű furcsaság különben óránként százas tempóval szedegette „lábait" a sivatagban. Magam is kipróbáltam, félelmetes volt...

Egész Dakar izgalommal várta a versenyzőket és az óriási öröm jeleit láttuk, hallottuk, amikor a tavalyi győztes, a 23 éves francia Cyril Neveu nyert ismét 500 XT Yamahájában. Mögötte hiánytalanul az egész Yamaha csapat. Fenouil pedig a 800-as BMW motorral a Yamahák után az ötödik helyen.

Az autók csapatversenyét, mint már említettem, a Volkswagen nyerte három Iltis kocsival, a teherautósok közül pedig az algériai Sonacome csapat tagjai győztek. Itt hozzá kell tennem, hogy ez egészen új márka. A jármű nagyjából francia Berliet alkatrészekből készül, de léghűtéses Deutz-motorja van. Most először szerepeltek nemzetközi versenyen, ahol sportszerű viselke-



A hatkerekű Renault 5-ös és az algériai csapat a Sonacome teherautóval, az új márkával, az egyik pihenőben

Elmentem Afrikába!

désükkel, parádés vezetési stílusukkal igen sok barátot szereztek.

Néhány szót még arról, hogy különdíjat kapott az az úr, aki 200-as Vespa robogón tette meg a tízezer kilométert. Egyedülálló teljesítmény! Neve Monsieur Simonot, az pedig sokunk számára rejtély, hogyan bírta ki 23 napon keresztül a nyeregben. Igaz, a célban megjegyezte, hogy egy ideig elege van a robogózásból.

Azt sem hagyhatom ki, hogy két Lada Niva is sikerrel fejezte be ezt a versenyt, ami szintén komoly teljesítmény extra alkatrészek nélkül. Erről még csak annyit, hogy sok pénz nélkül nagy rallit nyerni a sivatagban sem lehet. Ahhoz már hozzászoktunk, hogy egy Monte-Carlo Rallye-n több száz gumi áll mondjuk Darniche rendelkezésére, de, hogy mi folyt itt a sivatagban, arról is legendákat tudnék mesélni. A Yamaha csapatot például tucatnyi Range Rover követte, telepakolva alkatrészekkel, és amíg a versenyzők pihenhettek, a szerelők verejtékezve dolgoztak. A VW Iltis csapatot egy 16 tonnás teherautó kísérte, ami nem volt más, mint mozgó alkatrészraktár.

Érthető, hogy a nagy cégek ezt így csinálják, hiszen ők mindenáron nyerni akarnak és ilyenkor a pénz igazán nem számít. Ha pedig jó a műszaki háttér, akkor a versenyzőknek sokkal könnyebb koncentrálni a sivatagban, akár 160-as sebességgel száguldva, 40–50 fokos hőségben is, mint azoknak, akik egész éjjel hegesztik – mondjuk a hátsó felfüggesztést, majd úgy indulnak neki a homoknak.

Ezzel együtt, vagy ennek ellenére – azt sem feledve, hogy törött büszkeség, törött autó egyaránt bőven akadt – érdekes, izgalmas 23 nap volt, szerencsére tragikus balesetek nélkül.

Végeredmény:

Párizs–Dakar Rallye 1980:

1. C. Neveu	Yamaha	45 óra	18,03
2. Merel	Yamaha	46 óra	23,15
3. Kottulinsky	VW Iltis	47 óra	37,20
4. Zaniroli	VW Iltis	47 óra	48,35
5. Pineau	Yamaha	46 óra	17,50
6. Marreau	Renault 4	48 óra	49,38

Csapatgyőztes: Yamaha 500 XT motorokkal.



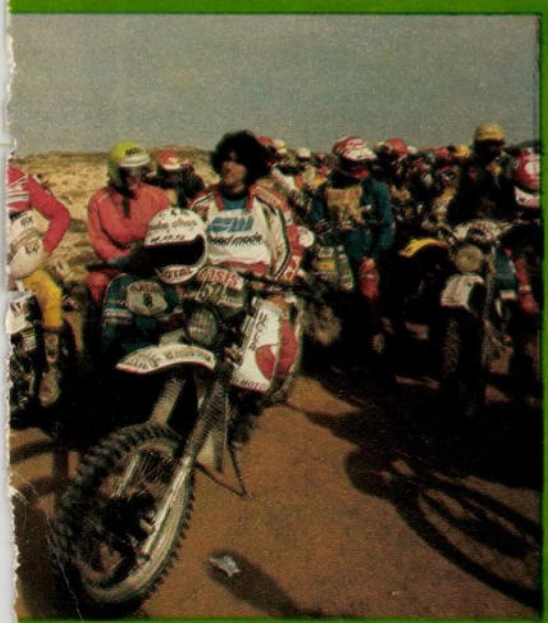
Száguldó Toyota terepjáró a sivatagban és a japán bajnokcsapat a Yamaha motorokkal. A dakari állomás épülete előtt pedig a hatkerekű Renault látható, bizonyítva, hogy beérkezett a célba, illetve a célegyenesig, éppúgy, mint az afrikai felszereléssel dekorált Citroën

(A szerző felvételei)

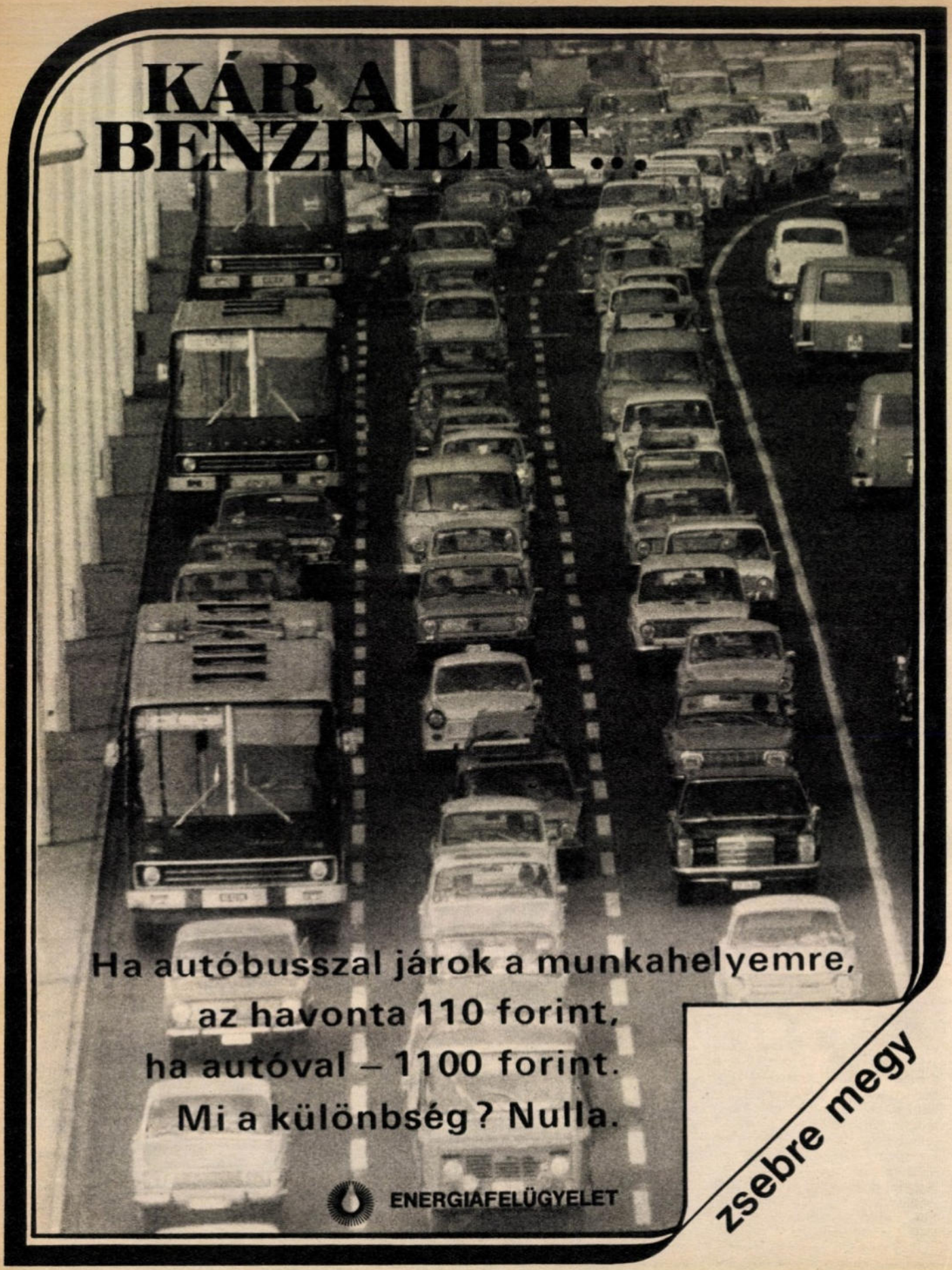




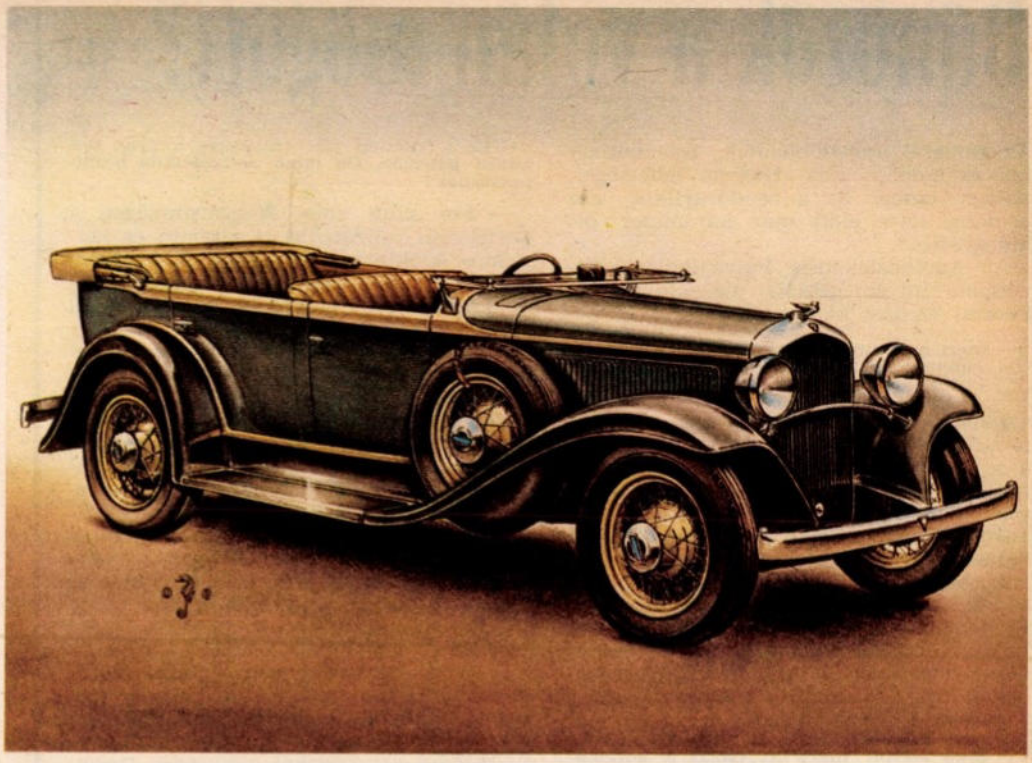

oasis
144
elf
moto
KANTERBRAU
CANADA DRY
METZELER
CHALLENGE 94
CHALLENGE 95






KÁR A BENZINÉRT...
Ha autóbusszal járok a munkahelyemre,
az havonta 110 forint,
ha autóval – 1100 forint.
Mi a különbség? Nulla.
ENERGIAFELÜGYELET
zsebre megy

RÉGI AUTÓ



– amely mai szemmel nézve is megnyerő formájú, szolíd vonalvezetésű, tartósságot tükröző jármű. Vászontetős, lehajtható szélvédőjű amerikai

PLYMOUTH

amely 1931-ben került forgalomba és több éven át sikeres típusa maradt gyárának. Négyhengeres, soros, vízhűtéses, 3180 cm^3-es, 56 lóerős motor segítette a 115 km/h végsebesség eléréséhez.

MODELL



Az 1:43 léptékű Corgi gyártmányú autócska az 1961-es Monacói GP híres Ferrarijának hű másolata. A jelzett évben korlátozták a Forma–1 gépeinek hengerűrtartalmát 1,5 literesre és ennek megfelelő V6-os motorral jelentkezett akkor Ferrari. Az említett 1961-es év, a híres olasz konstrukciónál még azt a változást is hozta, hogy áttértek a farmotoros, illetve középmotoros elrendezésre, de végül is minden módosítás annyira sikeresnek bizonyult, hogy hosszú időn át majd minden versenyen fölényes győzelmet arattak.

BÉLYEG ÉS KERÉK

Az elmúlt évben a Szovjetunió is bocsátott forgalomba közlekedésbiztonsági postabélyeg-sorozatot „A kultúrált és a veszély nélküli közlekedésért" megnevezéssel. A sorozat mindhárom címletének ábrája szemléletesen egészíti ki a bélyegeken alkalmazott szöveget. A 3 kopejkás névértékű bélyegen a közlekedésrendészet szolgálattevő rendőre, gépkocsija és helikoptere látható. Felirata: A közlekedésrendészet mindig őrhelyén van (GAI=Goszudárszvtvennaja Avtomobilnaja Inszpekcija=Közlekedésrendészet). A 4 kopejkás címletű bélyegen a már jól ismert figyelmeztetés látható és olvasható, amely az úttestre guruló labdára, valamint a hozzá tartozó gyermekre vonatkozik. A 6 kopejkás névértékű bélyeg a sebességből adódó veszélyre figyelmeztet. Felirata: „Ne élj vissza a sebességgel!"

Úgy érezzük, a bemutatott bélyegeken levő figyelmeztetés mindannyiunknak szól.

Dr. Jasinszky István



Bűnözők a volán mögött? (1.)

Az emberek megdöbbentek, felháborodtak és csodálkoztak. Hogyan lehetséges, milyen ember az a rendőrgyilkos, aki brutális tette előtt már háromszor ölt hidegvérrel?

Az Autóközlekedési Pályaalkalmasságvizsgáló Intézet (PÁV) igazgatóját, dr. Perczel Tamást kérdezzük:

— Miért nem tűnik fel a vizsgálaton, ha valaki ennyire társadalomellenes beállítottságú?

— A bűnöző, még az ilyen többszörös gyilkos sem szükségszerűen személyiségtorzulásos. Vagyis nem beteg. Mi azokat a tulajdonságokat, képességeket vizsgáljuk, amelyek a biztonságos vezetéshez szükségesek.

Tudomásom szerint Soós nem okozott balesetet. A bűncselekményei arra vallanak, hogy higgadtan, hidegvérrel cselekedett, nem vesztette el az önuralmát. És nem vesztette el vezetés közben sem. Baleset okozása nem állt érdekében, és ennek megfelelően vezetett. Vagyis nem biztos, hogy a bűnöző balesetveszélyes vonásokkal is rendelkezik.

— Ezek szerint nincs kapcsolat a közlekedési magatartás és a bűnözés között?

— Statisztikai adatok is alátámasztják, hogy van. A közlekedési szabályokat sorozatosan megsértők rendszerint más ügyekben is szembekerülnek a törvénnyel. Ez a megállapítás statisztikai törvényszerűség, azonban egyes személyekre alkalmazva nem mindig igaz. A kettő között a legszorosabb kapcsolat azoknál figyelhető meg, akik a bűncselekményekből is többfélét követtek el, vagyis nem „specializálódtak". A kettő közös eredője néha a torz személyiség, de nem mindig. Gyakoribb a törvényekkel szemben rögzült beállítódás vagy a hibás reagálásra való stabil hajlam. De az agresszivitás nem egyenlő a közlekedési balesetokozással.

— Akkor mi végre a pályaalkalmasságvizsgálat?

— Potenciális gyilkosokat, bűnözőket nem tudunk kiszűrni. De az előbb elmondottak alapján annyit meg tudunk tenni, hogy az előzetes pályaalkalmasságvizsgálatra kerülők közül részletes személyiségvizsgálatnak vetjük alá azokat, akiknek bármilyen minősített bűncselekményük volt. Ezt meg is tesszük, és valóban azt tapasztaljuk, hogy gyakrabban találunk olyan vonásokat, amelyek alapján alkalmatlanok a járművezetésre, különösen, ha többféle bűncselekményt követtek el.

A közlekedés sok lehetőséget nyújt az antiszociális tendenciák érvényesítésére. Gyakran kell rövid idő alatt dönteni, úgy, hogy a cselekvés végiggondolására nincs idő. Ilyenkor az antiszociális beállítódás gátolhatja a helyes döntést.

Például megy egy autó a főúton. Szabálytalanul eléje kanyarodik egy másik kocsi. Ha a főúton autózón jelentkezik a „nekem van igazam" magatartás, anélkül, hogy végiggondolná, gátolja a tudatos cselekvést, ami később megkezdett fékezésben és így karambolban ér véget.

— Ez a feltétlen jogérvényesítés nagyon sok autóst jellemez. Ők mind antiszociális beállítottságúak?

— Szó sincs róla. Magyarországon a közlekedés jellemzője az állandó és kölcsönös kioktatás, a rendreutasító nevelés. Aki ennek megfelelően vezet, tulajdonképpen alkalmazkodik a társadalmi szokásokhoz.

Ha valaki az erdőben sétálgatva meglát maga előtt egy fát, nem megy neki, nem kezd el üvöltözni, hogy neki van elsőbbsége. Ha normális, kikerüli a fát. De az úton ez már csöppet sem ilyen természetes. A fa — a szabálytalankodó — kikerülésével egyenlő fontosságú a megfeleztetése. Nemcsak autóval. Az élet számos területén, de hogy a közlekedésnél maradjunk, a gyalogosok is gyakran tesznek így, és mire észretérítené őket az életösztön, lehet, hogy már késő.

— Magyar sajátosságnak tartja?

— Igen. Ez persze nem valami biológiai sajátosság, hanem társadalmi-történelmi adottságunk. Sok országban láttam a közlekedést. Alkalmam volt megfigyelni például az amerikai autósokat. Racionális, teljesen érzelem nélküli, indulatmentes vezetők. Az autópályára besoroló akár behunyt szemmel is mehet, beengedik. De ha elromlik egy kocsi, egész nap integethet a vezetője, senki sem áll meg neki.

Vegyünk egy közelebbi példát, Jugoszláviát. Ott is más a vezetés. Az autósok sokkal gyakrabban vállalkoznak kockázatos manőverre, mint nálunk. Viszont a közlekedő partnerek együttműködésében is megelőznek minket. Ha valaki előz, a szemből szabályosan jövő nem gyorsít, nem kezd el villogtatni, hanem a baleset elkerülésére törekszik ő is.

A bűntető rivalizáláshoz szokott magyar autósok külföldön gyakran elvesznek az idegen szokások sűrűjében.

— Ha ilyen a közlekedésünk, akkor mit tehetnek önök?

— Mi a hazai utakra, az itteni szokásokra engedjük vagy nem engedjük a vezetőket. Az alkalmasság elbírálásakor sokféle mércét állíthatunk, igyekszünk olyat, amely a mi közlekedésünknek, a mi közlekedési morálunknak felel meg.

A személyi sérüléssel vagy halállal járó baleset okozását rendszerint egyéb jelek előzik meg. Nagy számú magatartási hiba, kevesebb szabálysértés és még kevesebb anyagi kárral járó baleset figyelmeztethet a közeledő katasztrófára. Ha időben elkerülnének hozzánk azok, akiknél sokasodnak a figyelmeztető jelek, elkerülhetnék a tragédiákat.

— Miért a feltételes mód?

— Mert ez ma még csak óhaj. Még mindig hiányzik az a központi adatbank, amely a megfelelő információkkal rendelkezik. Igaz, a rendőrök, az orvosok és a munkáltató is küldhet vezetőket alkalmasságvizsgálatra, ez azonban részben esetleges, részben nem titkolják, mellékbüntetésnek szánják.

FÖLDVÁRI ANDRÁS



AUTÓK A FŐ





ÖLD ALATT



Az autók sokféleképpen múlnak el. Többségük békés korhadással szenved ki, sokukat váratlanul éri a karambolvég. Szerethetjük az autót, felruházhatjuk emberi tulajdonságokkal is, de a tiszteletet azért addig az őrületig még nem fokoztuk, hogy el is temessük őket. Ha máskor nem, hát az autó végtisztességekor győz a józanság, és a szeretett roncsból ipari módszerekkel értékes anyagokat nyerünk ki, amelyekből újabb autót építhetünk az enyészet később bemutatandó számlájára.

Eddig így volt. Mára azonban autókultuszunk mindent legyőzött, és bár a szertartás külsőségei még nem elég kiforrottak, de már temetjük a kocsikat. És nem is akárhol, egyenesen a főváros fátlan, földtelen kőrengetegében.

Kevésbé romantikusan fogalmazva persze azt is írhatnánk, hogy lám, itt az újabb példa javaink értelmetlen pusztítására, a „kit érdekel a más baja" szemléletre.

Az utcában kábelt fektettek le vagy csak cseréltek. Az útban levő autókat pedig a szorgos árokásók úgy teleszórták homokkal és kővel, mint hajdan Pompejit a Vezúv. Ma már kinyomozhatatlan, ki tehet róla. Az árkot készíttetők állítják, hogy mint mindig, ekkor is értesítették a kocsitulajdonosokat, ám ezt a földbe ágyazott Skodák gazdája tagadja.

Lehet, hogy így volt, lehet, hogy úgy. Nem tudjuk eldönteni, de végül is mindegy Mindegy, mert akár így történt, akár úgy, az autóknak nem kellett volna a föld alatt telelniük, sem itt, sem a város más részeiben.

Az építők, mégha meg is tettek mindent a tulajdonos figyelmeztetéséért — aki különben beteg is lehet vagy szabadságon van, vagy bárhol —, ne lássanak a munkájukat zavaró értékekben mást, csak semmire sem jó ócskavasat? Bizonyára meg tudnák találni a módját, hogyan lehet odébbszállítani az akadályt.

Az autók tulajdonosai is megakadályozhatnák értékük elpusztítását. Építkezéseinkre sok mindent lehet mondani, de azt semmiképpen sem, hogy villámcsapásként sújtanak le az utcákra. Van idő, hogy felfigyeljenek az autóhoz közeledő árokra, van idő, hogy elmenekítsék a kocsit. Még akkor is, ha nem érkezik külön értesítés, hiszen ez végül is elsősorban az ő érdekük, az ő értékük.

Mert az autó érték, sokaknak mesés kincs. De azért nem kéne ennyire komolyan venni a mesét, a kincsnek nem kötelező a föld alatt rejtőzködnie.

F. A.

(Favics Péter felvételei)

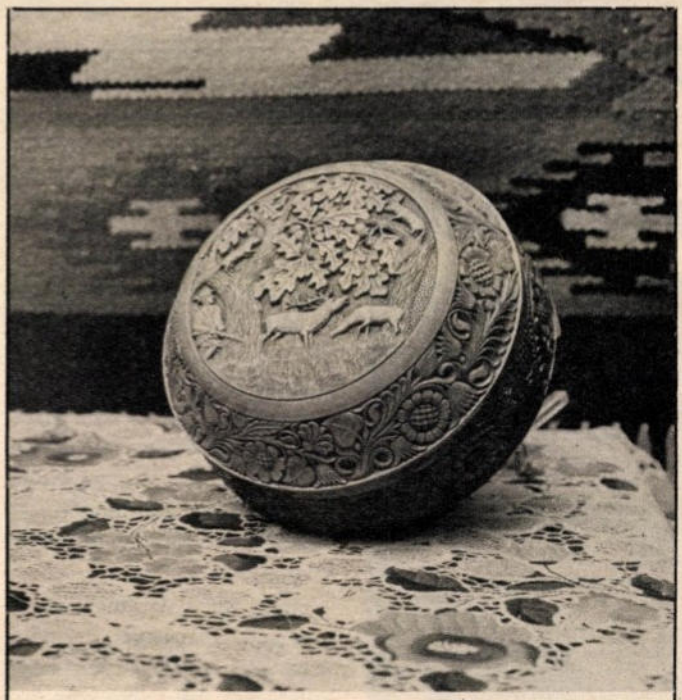




A Dunamenti Takarító Főágazat

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

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



'80-ban is 80 boltunkban várjuk ÖNT!

A NÉPMŰVÉSZET ÖRÖK DIVAT!

Vevőszolgálat: 184-697

A tárgyaló-teremből

Négyéves jogosítványú vidéki gépjárművezető, aki még szabálysértést sem követett el, a munkaadója tulajdonát képező GAZ teherautóval Budapestre szállított árut. Nappal, derült időben, száraz, aszfaltburkolatú úttesten egy kereszteződéshez érkezett, ahol a keresztező út forgalmát „Állj! Elsőbbségadás kötelező" tábla védte. A teherautó által használt úttest jobb oldalán az útkereszteződés előtt záróvonallal elválasztott két forgalmi sáv, a stoptábla mellett az úttesten pedig a megállás helyét jelző vonal is fel volt festve. Innen egy saroképület kissé korlátozta a jobbra látást, míg a járda szélétől már kb. 550 méterre el lehetett látni.

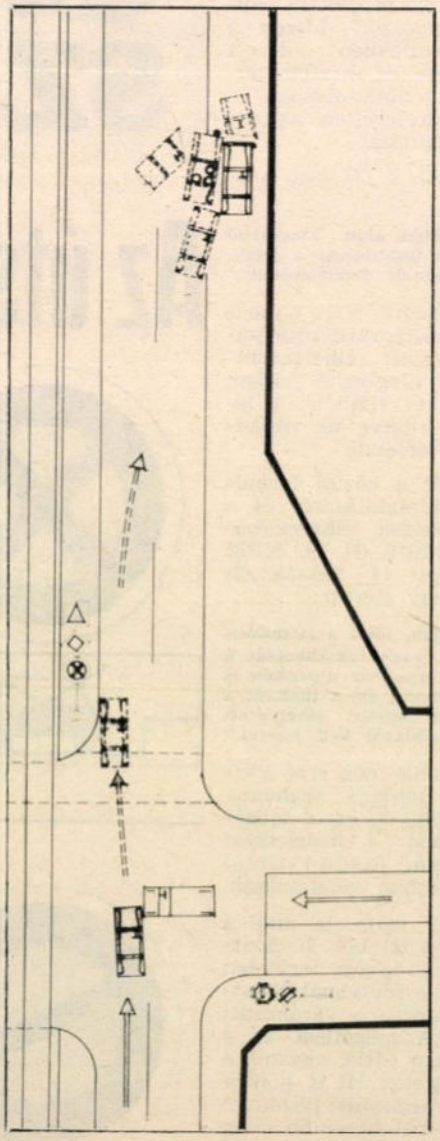
A védett főútvonal túlsó oldalán zárt pályás, kétirányú villamosforgalom van, balra pedig, a kereszteződés egész szélességében, kijelölt gyalogosátkelőhely.

A vádlott a kereszteződésen egyenesen kívánt áthaladni. A jelzőtábla előtt, a belső sávban megállt, majd, hogy jobbra beláthasson, előrement a járda széléig, s újra megállt. Ekkor jobbról, egy autóbuszt előzve az úttest bal oldalán több száz méternyire kb. 80 km-es sebességgel egy személygépkocsi közeledett. A vádlott csak az autóbusz mozgására figyelt fel, elindult, s igen lassú, kb. 5—8 km-es tempóban akkor kezdett ráhajtani a védett útvonalra, amikor az előzést már befejező és változatlan sebességgel kissé az úttest bal oldalán haladó személykocsi kb. 65—70 méterre volt a kereszteződéstől, az autóbusz pedig ennél távolabb, az úttest jobb oldalán közlekedett. A vádlott „lépésben" 3,6 métert haladt a védett útvonalon, és kb. 5,6 másodperc alatt érkezett az úttest felezővonaláig, ahol a kocsi jobb első sarkával nekiütközött a változatlan sebességgel haladó személyautó bal oldalának. A személyautó ezután nekiütközött az úttestet a villamospályától elválasztó terelőszigetnek, majd innen mintegy 50 méternyire, felhaladt a bal oldali járdára. Itt nekiütközött a járdán parkoló, utas nélküli személykocsinak, azt előrelökte, majd nekiment a járdaszegélyen levő élőfának, s ott állt meg.

A személykocsiban hátul ült egyik utas súlyos sérüléseibe a kórházban belehalt. A hátsó ülés másik utasának ugyancsak súlyos sérülései 8 napon túl gyógyultak. A személyautó vezetője — aki biztonsági övet használt — nem esett ki a kocsiból, de maradandó sérüléseket szenvedett.

A vádlott elismerte felelősségét, és előadta, hogy amikor kétszeri megállás után elindult a kereszteződésbe, meggyőződött a védett útvonal forgalmáról, s egyik irányból sem látott olyan mozgást, ami behaladását kockázatossá tette volna. Az autóbuszt észlelte. Természetesen először a részére nagyobb veszélyt jelentő irányba, balra figyelt. A jobbról nagy sebességgel közeledő személykocsit csak akkor vette észre — megkésve —, amikor, csekély sebességgel ugyan, a felezővonalat elérte, s a balesetet már nem tudta elhárítani.

A széles körű bizonyítás során egyértelműen tisztázódott, hogy a vádlott igen lassan, de kellő figyelem nélkül haladt a védett útvonalon, a személyautó vezetője a megengedett maximális sebességet túllépve a vádlott elindulása pillanatában az előzést követően inkább az úttest bal oldalán haladt, majd a jobb oldalon a felezővonal közelében érkezett változatlan sebességgel a kereszteződésbe, de észlelését semmi sem akadályozta.



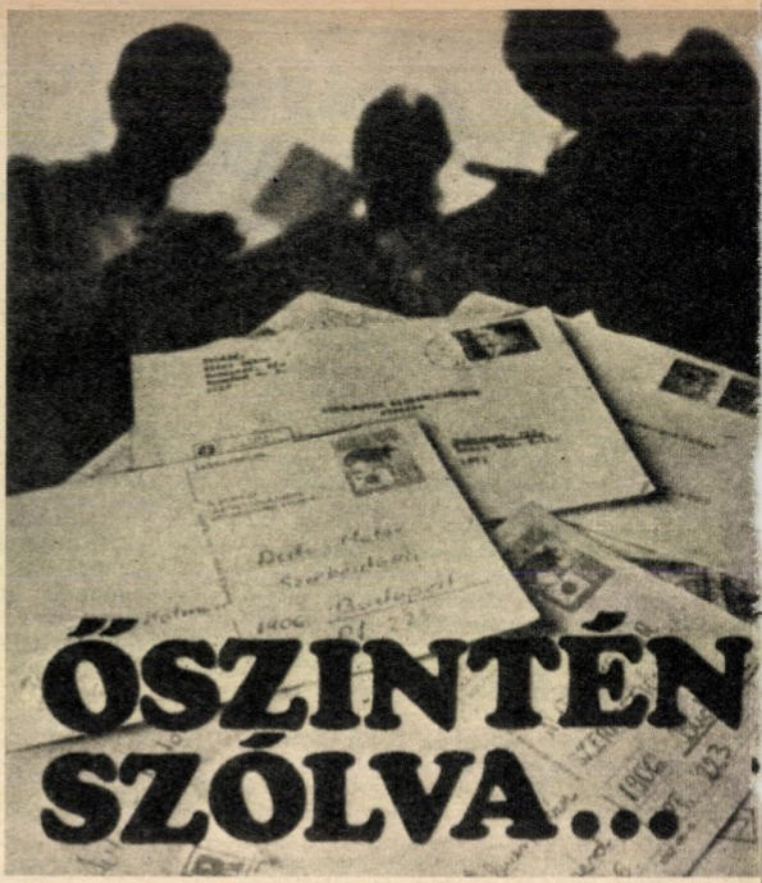
A balesetet az idézte elő, hogy a vádlott megszegte az elsőbbségadás szabályait, hiszen feltétlenül észlelnie lehetett és kellett volna a személykocsit, annál is inkább, mert az az által korábban megelőzött és az úttest jobb szélén haladó autóbuszt látta. Nincs jelentősége e tekintetben a forgalom felmérésénél s az elsőbbség megadásánál annak, hogy az elindulás pillanatában a személyautó inkább az úttest bal oldalán haladt, s a vádlott az elindulást követően szükségszerűen fokozottan balra figyelt, hiszen az az úttest csupán 6 méter széles, s az elindulást megelőzően a vezető köteles a védett útvonal mindkét irányú forgalmát felmérni, és dönteni abban az elsőbbség érvényesülését szolgáló kérdésben, hogy a behaladásról a veszély előidézése miatt nem kell-e lemondania. Amikor a vádlott mégis elindult, már figyelmetlen volt, amikor pedig a felezővonalat megközelítette, sőt átlépte, anélkül, hogy a jobbról folyó forgalmat felmérte volna, súlyos figyelmetlenséget tanúsított, hiszen az elsőbbségadást, adott sebességével fokozott figyelem esetén még haladás közben is teljesíthette volna.

További kérdés, hogy a személyautó vezetőjének van-e „közreható" magatartása, közlekedése fokozta-e a baleseti veszélyt. Igen. Ő is közrehatott a súlyos baleset kialakulásában. Azzal, hogy a megengedett sebességet túllépve közlekedett, egyrészt hátrányosan befolyásolta a baleset következményét, másrészt megnehezítette, hogy a vádlott elindulásakor számba vehesse az ő kocsija távolságát.

Kétségtelen ugyan, hogy a személyautó vezetője mindaddig, míg a vádlott a felezővonalat lassú sebességgel el nem érte, abban a tudatban lehetett, hogy elsőbbséget kap. De amikor felismerhette, hogy a teherautó a felezővonalhoz érkezik, sőt azon túl is halad, tehát megállással nem biztosítja az elsőbbséget, nyomban sebességét kellett volna csökkentenie, különösen akkor, ha túlzott sebességgel haladva a súlyos baleset veszélye forog fenn.

A bíróság a vádlott felelősségét halálos közúti baleset gondatlan okozása vétségében állapította meg: 8 hónapi szabadságvesztésre ítélte és 2 évre eltiltotta a járművezetéstől. Egyebek mellett (büntetlen előélet, családos állapot, beismerés, megbánás) nyomatékos enyhítő körülményként mérlegelte a bíróság, hogy a baleset súlyosságát lényegesen befolyásolta a személyautó vezetőjének közreható magatartása.

DR. IMRE IVÁN



ŐSZINTÉN SZÓLVA...

Az útszéli vitához

Lapunk idei 6-os számában jelent meg Juhász Imrének, a debreceni autósiskola Kresz- és vezetéstechnikai szakoktatójának levele, amelynek lényege a leendő gépkocsivezetők vizsgalapjain szereplő ábrás kérdés, amelyre a vizsgázók a-b-c választ adhatnak. A kérdés arra vonatkozik, hogy a tesztlapon szereplő két ábra közül melyik tiltja — egyik főútvonalat, a másik várakozni tilosat jelez — a lakott területen kívül lévő főútvonal útpadkáján a várakozást. A helyes válasz a c., vagyis egyik sem. Juhász Imre — és sok tanuló — véleménye szerint az a válasz — várakozni tilos — lenne a helyes. Mivel Debrecenben, és talán nemcsak ott, vita folyik erről, a kérdés megválaszolására a jeles szakértőt, Schätzl Istvánt, az ATI Bécsi úti gyakorlóiskola csoportvezető tanárát kértük fel.

„Örömmel teszek eleget felkérésüknek, hogy az AM idei 6-os számában megjelent „Útszéli vita" c. cikkre nyilvánosan válaszoljak. Azért is örülök az AM nyilvánosságának, mert az olvasóban — az ország közlekedésében már részt vevő járművezetőkben és a vizsgára készülőkben — helytelen, a jogszabályokban foglaltakkal ellentétes nézeteket alakíthat ki az említett levél.

A levelet egy gépjárművezetést oktató kollégám írta, akinek véleménye több, mint egyéni vélemény, hiszen ő, a közlekedési ismeretek tanítása során, nyilván az általa leírtak szerint végzi felelősségteljes munkáját.

Mivel magam is 3 évtizede az ATI-nál a gépjárművezető-jelöltek tanításával, s a gépjárművezetők továbbképzésével foglalkozom, remélem, a levélíró nem veszi sértésnek magyarázatomat. Az a cél vezérel, hogy a járművezetők képzése minden kérdésben egységes álláspontok alapján történjen. Ahhoz, hogy egyértelmű és meggyőző érvekkel igazoljam a levélíró nézeteinek helytelenségét, a közlekedéssel kapcsolatos jogszabályok egyes rendelkezéseire kell utalnom.

Az 1/1975. (II. 5.) KPM—BM sz. együttes rendelet (Kresz) 10. § (6) bek. szerint:

„A megállási és a várakozási tilalmat, valamint a várakozóhelyet jelző táblát az úttest mellett, menetirány szerint a jobb és a bal oldalon egyaránt elhelyezhetik. E jelzőtáblák hatálya az úttestnek arra az oldalára terjed ki, amelyik mellett azokat elhelyezték."

Téves tehát a levélírónak az a megállapítása, hogy „az úton elhelyezett tilalmi tábla — értelemszerűen — az úttestre és az útpadkára egyaránt vonatkozik", hiszen a Kresz fentiekben idézett rendelkezése az érintett jelzőtáblák vonatkozásában a tilalmat kifejezetten az úttestre korlátozza.

Ugyanezen § (2) bek. szerint:

„A jelzőtábla alatt kiegészítő tábla adhat útmutatást a jelzőtábla jelzésének értelmezésére."

Ebből adódik, hogy a megállást és várakozást tiltó jelzőtáblák alatt elhelyezhetnek olyan kiegészítő jelzést, amely e két tilalmat a leállósávra, illetve az útpadkára is kiterjeszti.

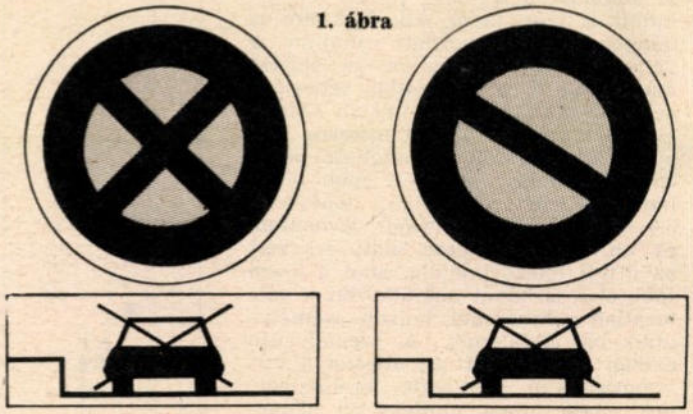
Erre utal a közúti forgalmi rend kialakításáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 2/1976. (II. 29.) KPM sz. rendelet 44. §-ának (3) bek. is, mely szerint:

„Olyan úton, ahol a járművek megállását, vagy várakozását a leállósávon, vagy az útpadkán is meg kell tiltani, ezt a tilalmat a jelzőtáblával együtt elhelyezett kiegészítő táblával kell jelezni."

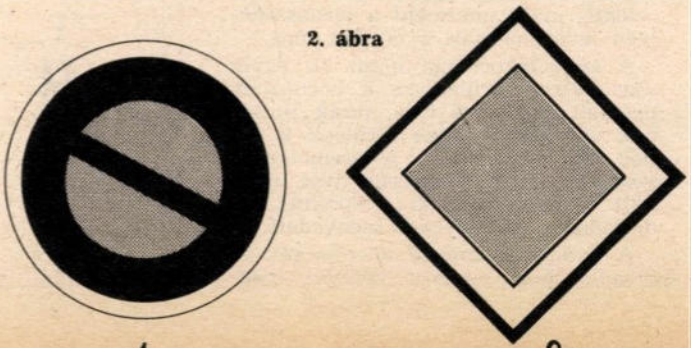
Bár nálunk még erre a kiegészítő táblára szabvány nem készült, de ezt a kiegészítő jelzést a nemzetközi gyakorlatban (lásd: 1. ábra) több országban alkalmazzák.

A levél írója is utal a Kresz 41. § (1) bek. b. pontjára, amely lakott területen kívül csak a főútvonal úttestjére korlátozza a várakozási tilalmat. A megállást ez a szabály nem tiltja, ugyanis a Kresz-függelék III. e. pontja szerint „Várakozás: járművel a megállásnál hosszabb ideig

1. ábra



2. ábra



1. 2.

történő egyhelyben tartózkodás."

A levélírónak igaza van abban, hogy a főútvonal lakott területen kívüli szakaszára kihelyezett „Várakozni tilos" jelzőtáblának — kiegészítő tábla nélkül — gyakorlati jelentősége nincs.

Ugyanezen az útvonalon az úttestre **vonatkozó megállási** tilalmat azonban már táblával kell jelezni.

Mindezekből következik, hogy az úttesten kívül — a leállósávon vagy az útpadkán — megálló, illetve várakozó jármű vezetője nem követ el szabálysértést. A Kresz 3. § b pontja alapján azonban a közúti közlekedéssel kapcsolatosan intézkedni jogosult személy utasításának köteles eleget tenni, és felszólítására az adott helyet elhagyni.

Tehát a levélíró által vitatott kérdést idézve:

„A két jelzőtábla közül melyik tiltja lakott területen kívül a főútvonal útpadkáján a várakozást?" (lásd 2. ábra)

a. Az 1-es jelű
b. A 2-es jelű
c. Egyik sem

Az eddigi leírtak alapján azt hiszem, nem kétséges a „c" válasz helyessége.

Bízzunk abban, hogy ahol a forgalomszervezők szükségesnek tartják a tilalom kiterjesztését a leállósávra és az útpadkára, a nemzetközi gyakorlatban már alkalmazott kiegészítő jelzést — a szabvány kiadása után — elhelyezik. Ez még világosabbá tenné a jelzőtáblák értelmezését.

Tanulságként leszögezhetem minden oktatással foglalkozó kollégám részére, hogy az önmaguk képzése és továbbképzése nem korlátozódhat csupán az 1/1975. (II. 5.) KPM—BM sz. rendelet ismeretére.

A tanulók és gépjárművezetők kérdéseire csak úgy tudunk egyértelmű és helyes választ adni, ha a szakterülethez kapcsolódó rendeletekkel és ezek egységes és pontos értelmezésével tisztában vagyunk."

Olcsón autózni egyre nehezebb

Nagy Dénes mohácsi olvasónk, részünkre küldött levélben — többek között — azt kéri, hogy részletesebben írjunk az ingyenes autóműszaki ellenőrzésekről. Az utóbbi lapszámainkban ugyan már írtunk erről és hasonló kérdésekről, de jelentősége miatt most ismét eleget teszünk olvasónk kérésének.

Magyarországon 1901 óta kötelező a gépjárművek időszakos műszaki vizsgája. A század elején az volt még szokásban, hogy április elején az ország összes gépkocsiját a fővárosban összegyűjtötték. Számuk kezdetben a százat sem érte el. A vizsga legfeljebb két napig tartott. A régi rendelet azonban többször is változott.

Jelenleg a hatósági engedély érvényességét a műszaki vizsgák alkalmával a hat évnél nem öregebb gépjárművek esetében három évvel, a hat és tíz év közöttiekét két évvel, a tíz évnél öregebb kocsikét pedig egy évvel hosszabbítják meg. A rendelkezések módosítását az tette szükségessé, hogy fokozottabban ellenőrizhető legyen az autók műszaki állapota — *írja a Közlekedési Közlöny.*

Ma, egy középkategóriájú kocsival, egy kilométer út megtétele körülbelül egy forintba kerül. Ez az összeg természetesen nem tartalmazza az adó és a biztosítás díját, a kopás és a kocsi értékcsökkenése miatti veszteségeket, s az esetleges javítási költségeket. Olcsón autózni egyre nehezebb. A dráguló üzemanyag és a magas gépkocsiárak egyre jobban megnehezítik a közlekedést. Sok autótulajdonos ennek ellenére igyekszik olcsón kocsit tartani — nem mindig a legésszerűbb útját választva a költségek csökkentésének.

Az áremelések óta számottevően megcsappant a benzinkutak forgalma. Volt olyan fővárosi javító-karbantartó műhely is, amelynek tavaly szeptemberi bevétele csaknem 20 százalékkal volt alacsonyabb, mint három hónappal korábban. Pedig a karbantartás hiánya előbb, vagy utóbb a kocsik műszaki állapotán is meglátszik, ami viszont már korántsem magánügy, hiszen műszaki állapot a forgalom biztonságát befolyásoló tényező.

Számítások szerint a műszaki vizsgák előtt kifizetett szervizköltség, egy középkategóriájú személygépkocsi esetében, három- és hétezer forint között van. Abban az esetben viszont, ha az autó tulajdonosa a két vizsga között is rendszeresen megvizsgáltatná autóját, ennek az összegnek legkevesebb az egyharmadát sikerülne megtakarítania. Ily módon javulna a kocsi üzembiztonsága, ami az utóbbi évek megnövekedett közúti forgalmát tekintve nem utolsó szempont. Helyteleníteni kell minden olyan „takarékoskodást", amelynek nyomán ön- és közveszélyes járművek közlekedhetnek a hazai utakon.



A KPM Autófelügyelet a magángépjármű-tulajdonosok számára a két műszaki vizsga között is lehetővé teszi időnként gépkocsijuk műszaki állapotának ellenőrzését. Megnyitják például negyedévenként a magánautósok előtt Óbudán, a Mozaik utcai műszaki vizsgaállomás kapuit (legutóbb március közepén történt). Szombaton és vasárnap, forgalombiztonsági konzultációval egybekötött, rendkívüli műszakot tartanak. Mindkét napon díjmentesen megvizsgálják az önkéntes szemlére behozott gépkocsikat. A tanácsadással egybekötött hét végi „fogadónapokon", a hatósági műszaki vizsga előírásai szerint, műszerrel ellenőrzik, s ha kell, beállítják a személygépkocsik fényszóróit, elvégzik rajtuk a fékhatásmérést, illetve a kipufogógáz-vizsgálatot, amellyel közvetve a jármű üzemanyag-fogyasztása is ellenőrizhető.

Az ingyenes és bárki által igénybe vehető vizsgálatot főként azoknak ajánlják, akik télen-nyáron rendszeresen használják autójukat, vagy használt gépkocsi megvásárlását tervezik, de szeretnének pontos, megbízható minősítést kapni a jármű műszaki állapotáról. A tervek szerint az ingyenes tesztnapokat a jövőben negyedévenként megismétlik, s tavasztól a vidéki vizsgaállomásokon is rendszeressé teszik.

AUTÓKUT

20—30 százalékkal nagyobb teljesítmény

A széles körű alkalmazás küszöbére érkezett a magyan Autóipari Kutatóintézet találmánya, az úgynevezett kombinált feltöltés. A találmány lényege tulajdonképpen két teljesítménynövelő módszer sikeres „összeházasítása".

A dugattyús motorokban a teljesítményt — pontosabban a nyomatékot — erősen befolyásolja, hogy mennyi levegő áll rendelkezésre a hengerben az égéshez. A levegő mennyiségének növelésére hosszú idő óta alkalmazzák már az úgynevezett turbófeltöltést, amikor is a kipufogó gáz energiájának felhasználásával „préselik be" a hengerbe dízelmotoroknál a levegőt, benzinmotoroknál a benzin és a levegő keverékét. Ezzel a módszerrel a motor teljesítményét akár 50—100 százalékkal is meg lehet növelni, de csak szűk „fordulatszám-tartományban". Amikor azonban a motor fordulatszáma ennél kisebb vagy nagyobb, a teljesítmény jóval kisebb mértékben növekszik.

A magyar kutatók a turbófeltöltés és egy másik módszer, az úgynevezett rezonanciafeltöltés előnyeit egyesítették. Az utóbbi eljárásnál lényegileg a henger felé tartó levegőt vagy gázkeveréket saját rugalmasságának felhasználásával „nyomáslengésre" és így nagyobb komprimálódásra kényszerítik. Azt pedig, hogy ez a kedvező hatás milyen fordulatszámnál érvényesüljön, befolyásolni tudják a levegő vagy keverék útjába iktatott berendezésük, az úgynevezett akusztikai rezonátor formájának és méreteinek megválasztásával. Így sikerült a teljesítménynövekedést az ún. üzemi fordulatszám-tartománynak körülbelül kétharmadára kiterjeszteniök. Ebbe a tartományba azok a fordulatszámok tartoznak, amelyeken a motor a legtöbbet működik. A nemzetközi szakkörök ezt az eredményt először kétkedve fogadták, de azóta saját kísérleteik győzték meg őket a kombinált feltöltés módszereinek előnyeiről. Arról például, hogy a kisebb fordulatszámok világában ezzel a módszerrel a teljesítmény a hagyományos turbótöltéshez viszonyítva 20—30 százalékkal tovább növelhető, a nagyobb fordulatszámoknál viszont a fogyasztás csökken. Ugyanakkor kisebb-nagyobb mértékben minden esetben csökken a levegőszennyezés. Minthogy a motor teljesítménye igen széles fordulatszámhatárok között azonos, 50—70 százalékkal kevesebbszer kell a sebességváltót használni. Így egyrészt kisebb a balesetveszély, mert a vezető jobban koncentrálhatja figyelmét a forgalomra, másrészt a forgalomban, elsősorban a városi forgalomban levő motorok üzemanyagfogyasztása további 5—10 százalékkal csökken. Ezenkívül a sebességváltóban körülbelül felényi fokozat is elegendő, s így olcsóbban állítható elő, súlya, mérete kisebb, élettartama viszont nagyobb.

A kombinált feltöltés eddig Magyarországon kívül mintegy 25 országban kapott szabadalmat. A licencet több nagy európai tőkés vállalat megvásárolta már. Jelenleg további európai, sőt tengerentúli — például amerikai és japán — cégekkel folynak tárgyalások a szabadalom eladásáról. 1979-ben pedig megkezdődött azoknak a motoroknak a sorozatgyártása, amelyekben már értékesítik ennek a magyar találmánynak az előnyeit.

(x)

Kerékkiegyensúlyozáshoz
KERÉKSÚLY
futóműbeállításhoz
HÉZAGOLÓLEMEZ.
Készíti: POLYVÁS ISTVÁN
okl. gm.
1024 Bp. II.,
Keleti Károly u. 15/A.
Tel.: 359-312.

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

LENGÉSCSILLAPÍTÓK!
Skoda, Zsiguli,
Fiat 850-es, Wartburg,
Zastava, Trabant,
Moszkvics stb.
javítása jótállással
HORVÁTH LORÁNT,
1096 Bp. IX.,
Telepy u. 2/c.
(Hámán Kató út sarok.)
Tel.: 144-513.

MINDEN TÍPUSÚ
SZEMÉLYGÉPKOCSI
SZERVIZELÉSÉT ÉS
ALVÁZVÉDELMÉT
GARANCIÁVAL
VÁLLALOM
GEMES
XIV., Szatmár u. 58.
Tel.: 634-511.

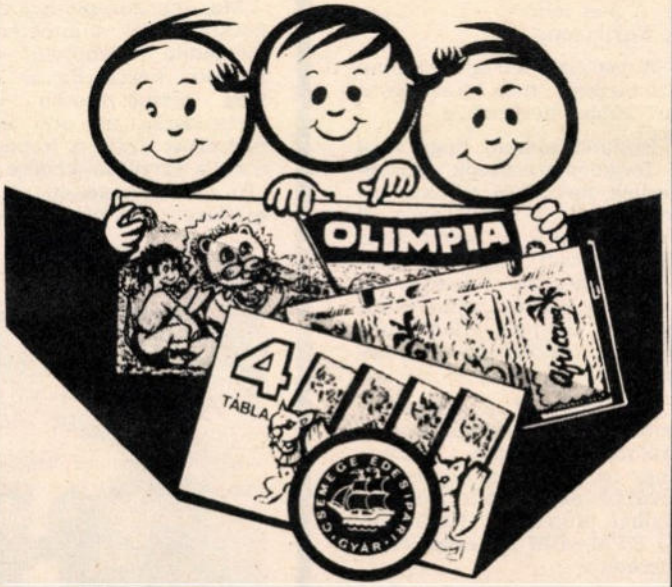
Alváz-
és üreges korrózióvédelem.
Karosszéria-javítás
LACKÓ járműmérnök
Újpest, IV., Virág u. 62.
Tel.: 893-994.

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

AUTÓRUGÓK
LAPRUGÓK JAVÍTÁSÁT
SZERELÉSSEL,
SPIRÁLRUGÓK IVELÉSÉT,
PÓTLÁSÁT
GARÁZSKAPU- ÉS
LÉGPUSKARUGÓ
KÉSZÍTÉSÉT
AZONNALRA VÁLLALJA:
PATIK
MEGVÁRHATÓ!
Bp. X., Keresztúri út 98.

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

Jó szórakozást és jó étvágyat
a Csemege Édesipari Gyár olimpiai játékához



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



Az idén befejezik a Prága és Bratislava közötti autópálya építését. Az autópálya Ceskomorovská vysoclina-i (Cseh-Morva-fennsík) útszakasza (Fotó: CTK)

KÖNNYEBB PEDÁLNYOMÁSSAL

A csehszlovákiai városok és közutak forgalma évről évre élénkebb. Az 1970—1978-as években a nyilvántartott autópark 825 755-ről 1 982 186-ra nőtt. Számuk 1980 elején majdnem 2,2 millióra tehető, s így az ország minden 6,9-7. lakosára jut egy személygépkocsi. Kívülük mintegy 700 000 motorkerékpár közlekedik a közutakon.

Mind több haszongépjármű lép forgalomba. 1980 küszöbén Csehszlovákiában mintegy 30 000 autóbuszt, 320 000 furgont, tehergépkocsit, valamint speciális gépkocsit tartottak nyilván. A mezőgazdasági vállalatok körülbelül 140 000 traktorral dolgoznak.

A hetvenes években számottevően nőtt Csehszlovákia közúti forgalma. Ennek ellenére, ugyanebben az időszakban a közlekedési balesetek száma csupán egytizeddel nőtt. 1969-ben Csehszlovákiában 71 264 baleset történt; az azt követő években számuk egyre növekedett, s 1974-ben elérte a 84 325-öt. Ezt követően ismét csökkent, s 78 000—80 000 között ingadozott.

Külön említést érdemel, hogy a közlekedési balesetek következményei érezhetően enyhébbek, kedvezőbbek lettek. 1969-ben 2504 áldozatot követelt a forgalom. Az azt követő években ez a szám csökkent, s 1974-től a halálos áldozatok száma 2000 körül mozgott. E tekintetben a „legenyhébb" esztendő — 1886 halálos áldozattal — 1977 volt.

A csehszlovákiai közúti forgalom biztonsága az elmúlt években tehát határozottan nőtt. A gépjárművek arányszámához és a megtett kilométerek számához hasonlítva a közlekedési balesetek száma lényegesen csökkent. Ilyen eredmény eléréséhez mind a gépkocsipark összetételében beállt változás, mind az útvonalak átépítése és felújítása, s a közúti forgalomban részt vevők fegyelmezettsége is hozzájárult.

Az elmúlt évtizedben az autóparkban új gépkocsigenerációk kerültek túlsúlyba, amelyeket már a biztonsági tényezők maximális figyelembevételével terveztek. Nagy szerepe van annak is, hogy Csehszlovákiában minden gépkocsivezetőnek és a mellette levő első ülésen utazó személynek kötelezően használnia kell a biztonsági övet.

A hetvenes években sikerült a csehszlovák közúti hálózat minőségét megjavítani. Megkezdődött a befejezésekor több mint 1700 kilométer hosszú autópálya-hálózat kiépítése is. 1980-ban befejeződik a Prága és Bratislava közötti 317 kilométer hosszúságú autópálya építése. Ezenkívül felújítottak több ezer kilométernyi nemzetközi és országos jelentőségű közutat. Növelték az éles kanyarok sugarát és sok útszakaszon kiszélesítették az úttestet.

Gyors ütemben fogtak hozzá a városok közlekedési gondjainak megoldásához. Prágában három közlekedési körzeti rendszer alakul ki, amelyeket kölcsönösen összekötnek a sugaras hatótávolságú hálózattal. A metró kiépítése előnyösen befolyásolja Csehszlovákia fővárosa közúti forgalmának biztonságát. Bebizonyosodott, hogy minél gyorsabbak és kényelmesebbek a városi közlekedési eszközök, annál kevesebb ember megy a munkába saját gépkocsiján.

Az állami és a társadalmi szervezetek rendszeres erőfeszítése révén sikerült elmélyíteni a közlekedés összes résztvevőinek fegyelmezettségét. Az új gépkocsivezetői tanfolyamokat tökéletesítették. A közlekedési biztonsági szolgálat még jobban ügyel a közúti forgalom szabályainak betartására.

Ezeknek az intézkedéseknek köszönhető, hogy csak enyhén emelkedett a közlekedési balesetek száma, és azok következményei is enyhültek. Ennek ellenére nem kétséges, hogy a halottak és a sérültek száma még tovább csökkenhet.

Mint ismeretes, 1979. augusztus 1-től sebességkorlátozást vezettek be. Ettől az időponttól tehát a csehszlovák közutakon és autópályákon a személy- és furgon gépkocsik az autópályán legfeljebb 110 kilométeres óránkénti sebességgel, a többi közúton pedig 90 kilométeres óránkénti sebességgel közlekedhetnek. A motorkerékpárok legfeljebb 80, a tehergépkocsik — teherbírásuk szerint — 70, vagy 80 kilométerrel közlekedhetnek; a távolsági autóbuszok maximális sebességét 90 kilométerben állapították meg.

A sebességkorlátozás fő oka az a törekvés volt, hogy így is csökkentsék az üzemanyag-felhasználást. Ugyanakkor ezzel örvendetesen együtt járt a közlekedési balesetek számának csökkenése is.

A csehszlovák gépkocsivezetők óvatosabban taposnak a pedálra. Mérsékelt tempótartásuk számottevő üzemanyag-megtakarítást is jelent. De ami mindennél fontosabb: a tragikus közúti események görbéje végre lefelé hajlik...

JIRI BRABENEC

A „Csúcsforgalom" postája

Szerkeszti: JUHÁSZ ANDOR

KÍNÁL: Skoda Feliciát, ötsebességes Fiat váltót, Nagy Péter (2900 Komárom, Fürst Sándor u. 17.) — **Torinói Fiat 125** alkatrészeket Lőrinczy Alajos (1035 Bp., Vörösvári u. 5.) — Áramvonalidomot, gyorsasági kormányt Náfródi Zoltán (5600 Békéscsaba, Sallai u. 65.) — **Audi 80** alkatrészeket Molnár Endre (8900 Zalaegerszeg, Hamburger tér 7.) — **Trabant 601 limuzin** karosszériát üveggel, ülésekkel, Tevely László (8172 Balatonakarattya, Szabadság u. 25.) — **Ford Escort** 1100 cm³-es motort Hajdú László (1144 Bp. Vezér u. 59.) — Tranzisztoros feszültségszabályozót 12 V-ra és szovjet tranzisztoros gyújtót Vécsei László (3450 Mezőcsát, Alkotmány u. 16.) — **Dacia** hátsó lengéscsillapítót és Polski 1500-as önindító bendixet Csomor Ferenc (3600 Ózd, Horváth J. u. 6.) — **Trabant 601-es** alkatrészként is Rákos József (6300 Kalocsa, Sörházköz 2.) — **1925-ös kiadású** 500 cm³-es angol JAP motorkerékpárt Pócz Nagy János (6791 Kiskundorozsma, Barátság u. 3.) — **Skoda 1000 MB** sebességváltót, karosszériaelemeket Schreiner Antal (3300 Eger, Lenin u. 142/a.) — **Verhovina 5-ös** segédmotoros kerékpárt Borbély Zsolt (9152 Bőrcs, Dózsa u. 70) — **Wartburg 1000-es** személygépkocsit Tóth András (3386 Sarud, Kossuth út 181.) — **P20** motorkerékpár-alkatrészeket Dombi János (6600 Szentes, József A. u. 16.) — **Volkswagen 1300-as** alkatrészeket és Zastava 750-es kerékcsapágyakat Klosz István (9028 Győr, Erfurti út 11.) —

KERES: Skoda 100-hoz fűtőmotort és bendixet, valamint 145×15-ös radiál gumiköpenyt Fügi László (9023 Győr, Március 15. u. 2.) — **Ford Taunus** alkatrészeket és M12 P4T-hez motorblokkot, első futóművet és első rugóköteget Csábi Károly (6800 Hódmezővásárhely, Dózsa Gy. út 17.) — **Fiat 500-hoz** szélvédő üveget Miheller Sándor (5000 Szolnok, Rákóczi u. 43.) — **Az Autó-Motor újság** 1977/23. és 1979/15. számait Tóth Petrovszky Éva (2943. Bábolna, Zrínyi u. 56. — **Audi Super 90-hez** féltengelyt csapágyakkal és főtengely szimeringet Sákovits Péter (8800 Nagykanizsa, Szemere u. 2/c.) — **Skoda S—100-hoz** 4 vagy 2 lámpás komplett homlokfalat Szegvári János (2600 Vác, Somogyi J. u. 42.) — **NSU Lambretta** motorhoz műszaki leírást és 400×8-as motorkerékpárgumit Esztojka Domonkos (1113 Bp., Ábel J. u. 17/a.) — **Lada 1200-hoz** jobb első alsó trapézkart Dudás Sándor (3346 Bükkszentmárton, Rákóczi u. 44.) — **Wartburg 353-hoz** első sárvédő borító lemezt Dobos Sándor (2377 Örkény, Arany J. u. 33/a.) — **Messerschmitt KR200** kabintetőt, esetleg üzemképtelen kabinrollert Kulcsár Béla (9024 Győr, Bartók Béla út 47.) — **MZ TS 250/1** motorkerékpárhoz alkatrészeket Fekécs György (3078 Kisterenye, Deák F. u. 13.) — **Simson S50B** vagy B—1; B—2 kilométerórát meghajtó fogaskerékkel Ratkai Tibor (6726 Szeged, Középsor 23.) — **Norton 600-ashoz** főtengelyt, forgattyúházat Reiter Gyula (7400 Kaposvár, Béke u. 70.) — **BMW R26 250** cm³-es motorkerékpárhoz hengerfejet és szelepvezetőket Vörös Kálmán (8900 Zalaegerszeg, Kossuth L. u. 53.)

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

Reflektor

Minthogy előtérbe került az energiatakarékosság, érthető, hogy szinte egyidejűleg kaptunk több olyan levelet, amelyek írója szeretné tisztán látni, hogyan kell tulajdonképpen kiszámítani kocsija üzemanyagnormáját. Megértjük a „tisztánlátás" hiányosságát, hiszen a gépjárművezetőknek általában nincs birtokukban az erre vonatkozó rendelet.

„A gépjárművek tüzelő- és kenőanyaga mennyiségi és minőségi normájának megállapításáról" legutóbb 8/1978. (X. 14). KPM számmal jelent meg rendelet, amely módosította, illetve kiegészítette az alapul szolgáló 17/1975. (XII. 29.) KPM sz. rendeletet. Egységes szerkezetbe foglalt szövegük a Közlekedési Értesítő 1978. december 30-i, 12-ik számában jelent meg.

E rendelkezések alapján a tüzelőanyag-norma két részből állhat össze.

Az egyik maga a NORMA: *„meghatározott minőségű tüzelőanyagnak az a mennyisége, amelyet a jó műszaki állapotban levő gépjármű keményburkolatú sík úton 100 km-ként fogyaszt"*. Ez kétféle lehet: *műszaki norma*, amelyet terheletlen állapotban mértek, és *alapnorma*, amelyet terhelt állapotban — 50%-os terheléssel — mértek. A személykocsihoz csak az alapnormát adják meg.

Ezt kiegészíthetik a KORREKCIÓS TÉNYEZŐK: azok a *szorzószámok* és *pótlékok*, amelyeket az üzemanyag-elszámolásnál alkalmazni lehet *a jármű „átlagostól eltérő üzemeltetése esetében"*. A legtöbb levélíró éppen ezekről a korrekciós tényezőkről kér felvilágosítást. Nézzük tehát a rendelet erről szóló 21. sz. mellékletének előírásait. A korrekciós tényezők, mint említettük, kétfélék:

I. SZORZÓK, a következő esetekre:

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.* Földúton, rossz állapotú makadámúton. 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 fuvarteljesítmény (km), valamint a menetidő (óra) hányadosa. A menetidő a rakodással, pihenéssel, a le- és felszállással eltöltött időt nem tartalmazza.] Itt kétféle a szorzószám:
   Kézikapcsolású váltóval szerelt jármű 1,25
   Hidraulikus nyomatékváltóval szerelt jármű 1,4

II. PÓTLÉKOK, a következő esetekre:

1. *Billentés.* Billentésenként (fordulónként csak egy billentés számolható el):
   5 m³ raktérfogat alatt . . . . 0,1 l
   5 m³ raktérfogat felett . . . . 0,2 l
2. *Pótkocsis vontatás.* Vontatmányonként és 100 km-ként számolható:
   Gázolajüzemű vontatás esetében . . . . . 1,0 l
   Benzinüzemű vontatás esetében . . . . . 1,1 l
   (Az elszámolható vontatmánytonna számítása: pótkocsi-önsúly+terhelhetőségének fele.)
3. *Hidegindítás.* Akkor adható, ha a napi minimális hőmérséklet 0 °C alatt van. Nyolcórás műszakonként legfeljebb két hidegindítás és indításonként az alapnorma szerint 100 km-en elfogyasztható tüzelőanyag-mennyiség 1,5%-a számolható el.
4. *A gépkocsi motorjával hajtott segédberendezések* (csörlő, daru, szivattyú stb.) *működtetése.* Az üzemeltető szerv vezetője állapítja meg.
5. *Külön erőforrással hajtott segédberendezések* (csörlő, daru, szivattyú stb.), illetve a gépjármű-motortól független *fűtő- és klímaberendezés.* Az üzemeltető szerv vezetője állapítja meg.

Az üzemben tartó vállalati üzemanyagnormát, illetőleg átlagosított korrekciós tényezőt is kialakíthat, ami azonban nem eredményezheti az egyes gépjárművekre előírt normák növekedését. De — rendkívüli feladatok, körülmények esetében — megállapíthat gépjárműveire a rendeletben meghatározottól eltérő (egyedi) korrekciós tényezőket is; erről a KPM Autófelügyeletet tájékoztatni kell. Ha ez ötnél több járművet érint, az egyedi korrekciós tényezők alkalmazásához a KPM Autófelügyelet engedélye szükséges.

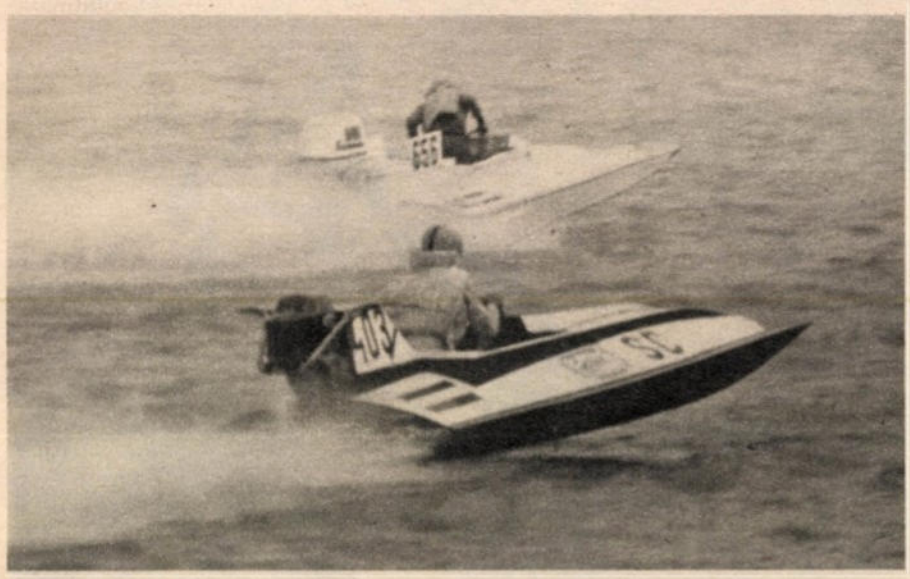
Feltétlenül meg kell említenünk azt az előírást, amelynek megtartása végtelenül fontos az üzemanyag-pazarlás elkerülése érdekében:

Az üzemben tartó legalább havonta köteles ellenőrizni gépjárműveinek üzemanyag-fogyasztását. Azt a gépjárművet, amelynek fogyasztása — az ellenőrzési időszakban átlagosan — a normát tüzelőanyagból 10%-kal, illetőleg kenőanyagból 20%-kal meghaladja, az ellenőrzést követően — a túlfogyasztások okának megszüntetése nélkül — legfeljebb 6 munkanapon keresztül szabad üzemeltetni.

Azért, hogy ezt a rendelkezést ne szegjék meg, felelősség terheli a gépjárművezetőt is!

Reményi-Gyenes István

A mennyiségből - minőség lett



Jombik Pál a megbízhatósági versenyben az SC kategória országos bajnoka, kinek maga tuningolta 30-as Viharja a leggyorsabb szovjet motor címét is elnyerte

Nem egészen hat éve alakult meg a „sajtósok" motorcsónak-szakosztálya. Az első versenyév végén a megbízhatósági (túra) bajnokságban az egyesületek között még csak a középmezőnyben helyezkedtek el, a gyorsasági futamokban pedig egyetlen versenyzőjük sem indult. Tavaly viszont a megbízhatósági bajnokságban egymás után harmadszor, a sporthajók gyorsasági futamaiban pedig másodszor lettek elsők az egyesületek közötti pontversenyben. Ez ideig négy versenyzőjük nyert országos bajnoki címet, és tavaly már néhány külföldi versenyen is szép sikereket értek el. Mivel magyarázza ezt a fejlődést a szakosztály vezetője, *Lukács Tibor*, az Ország-Világ főmunkatársa?

— *Szakosztályunk fejlődése csupán része a magyar motorcsónaksport általános fejlődésének. Versenyzőinket először az újságírók szövetségéhez tartozó Sajtó SK fogadta be. A Lapkiadó Vállalat fejlődésével azonban hamarosan megérettek a feltételek saját sportegyesületünk megalakítására is. Százhetven tagunk között a Lapkiadó Vállalat dolgozóin kívül a legkülönbözőbb szakmák képviselői is jelen vannak. Jelentős részük, eredeti foglalkozásukat tekintve pedig túlnyomó többségük fizikai dolgozó. Ez is mutatja, hogy ez a sportág nálunk már nem valamiféle „úri passzió", hanem a technikai fejlődés, a motorizáció édes gyermeke.*



Bodrogvölgyi Lajos, a megbízhatósági versenyben az SD kategória országos bajnoka a belgrádi versenyen, ahol második helyezést ért el

— *A versenyzés számunkra először csak játékos testmozgást jelentett. Aztán — ahogy ez lenni szokott — „evés közben megjött az étvágy". Az első sikert az 1976. évi megbízhatósági bajnoki döntő hozta. Nagy volt az izgalom. Volt, akit motorja „gyengélkedése" miatt magunk beszéltünk le a versenyről — mégis elindult: „Hátha éppen az én pontjaim hiányoznak majd a szakosztály győzelméhez." Így is lett: az ő négy pontja nélkül nem nyertünk volna.*

— *1977-ben már jóval nagyobb lett a különbség javunkra, s két versenyzőnk egyéni országos bajnokságot is nyert. Érződött, hogy a mennyiségnek lassan minőségben is jelentkeznie kell. 1978-ban aztán két versenyzőnket próbaképpen elindítottuk a gyorsasági bajnokság első futamában. Egyikük a gyorsasági versenyek szokatlan „csatazajától" és a nagy hullámzástól megriadva már visszavonult volna. „Felborult az akkumulátor és kifolyt a sav..." — magyarázkodott. Az aksit azonban közös erővel rögzítettük, a savat pedig hirtelenjében Duna-vízzel pótoltuk. Versenyzőnk végül második lett, társa pedig élete első „katamarános" versenyén a harmadik helyen végzett. A következő fordulóra már mások is nekibátorodtak, s megszületett a meglepetés: az évad végén nemcsak a megbízhatósági bajnokságban, hanem a gyorsasági futamokban is elnyertük a legeredményesebb szakosztály címét.*

— *1979-ben ezt a bravúrt sikerült megismételni, megtetézve azzal, hogy a megbízhatósági versenyben Bodrogvölgyi Lajos a 700-as, Jombik Pál pedig az 500 cm³-es kategóriában nyert országos bajnokságot. Velük együtt a gyorsasági és megbízhatósági bajnokságban tavaly összesen hat versenyzőnk került a dobogóra. Emellett Bodrogvölgyi Belgrádban második, Jombik pedig Hrusovban harmadik helyezést ért el.*

— Eddig miért nem találkoztunk lapkiadóssal a siklóhajók mezőnyében?

— *A „papucsozás" igen költséges sportág. Az alkohollal működő motorok drágák, s a nagy fordulatszám miatt csupán néhány óra az „élettartamuk". Beszerzésük meghaladja a szakosztály anyagi lehetőségeit. A Magyar Motorcsónak Szövetség azonban erőfeszítéseinket, versenyzőink törekvését méltányolva, most egy 350 cm³-es König-motort és vadonatúj siklóhajót bocsátott rendelkezésünkre. Idén már ezzel indul Jombik Pál. Versenyzőink — a gyorsasági kategóriákban Bodrogvölgyi Lajos, a megbízhatósági bajnokságban pedig Huszka Gyula vezérletével — újabb hajók és motorok beállításával, „felfésülésével" kívánják növelni sebességüket. Fiataljaink közül Bánki Endre, Horváth Attila, Káldos György, Novák Viktor és Siklósi János már tavaly megmutatták „oroszlánkörmeiket". Többen benzinesre átalakított König-motorokkal versenyeznek majd, amolyan előtanulmánynak szánva a jövőben remélt papucsozáshoz.*

— st —



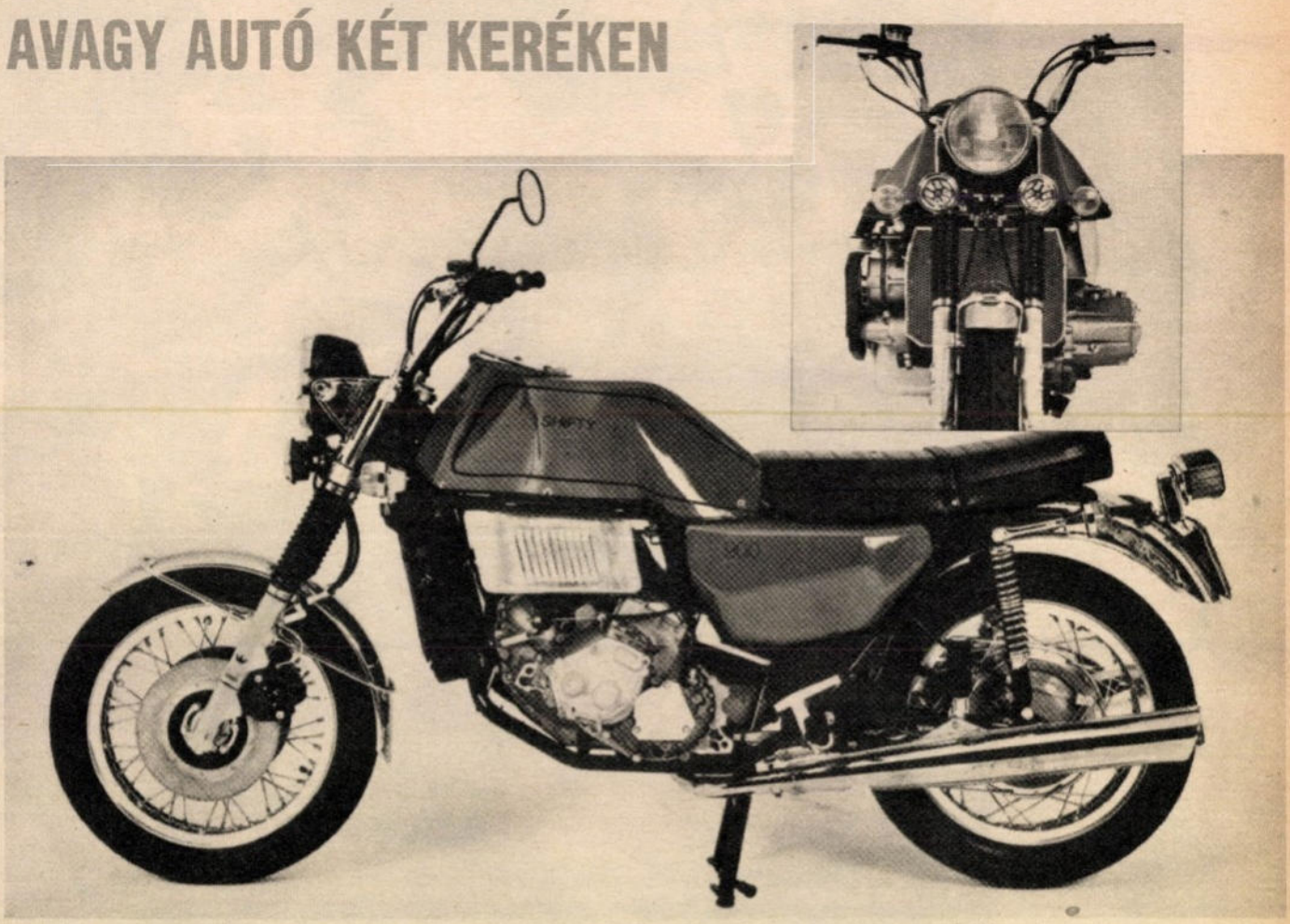
csöpi Chappy

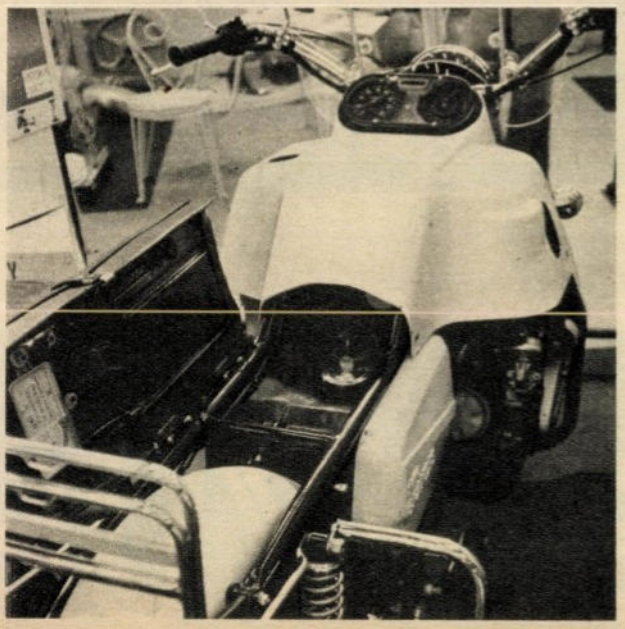
Szépek a combok, de a csöpp jármű se kutya! – gondolhatja magában az efféle közlekedési eszközre spóroló olvasó, (és mennyire igaza van). A világhírű zeneeszközöket előállító japán Yamaha gyár valójában szinte melléktermékként ontja milliós sorozatban – többek között – a „fuss-ide fuss-oda" bolondos Chappyjét. Nem titok, hogy már két évtizeddel ezelőtt megszületett ennek a motoroskulinak az őse, de az akkori Yamahácska még afféle kis ügyetlenke volt, ám az idők folyamán ilyen fickós járművecske lett belőle.

Az 50 cm^3-es kétütemű motor, a fordulatszám függvényében, önműködően látja el magát kenőanyaggal a külön olajtartályból. A kétfokozatú sebességváltója automata, végsebessége 40 km/h, önsúlya pedig 76 kiló. Biztonságos közlekedését alacsony súlypontja, (4,00x8 collos gumiabroncsokon), villogó irányjelzője, oldalsó macskaszemei, és végül, de nem utolsósorban a beépített kormányzár növeli. A 8 csavarrai oldható osztott keréktárcsák a gumiszerelésnél jelentenek előnyt, különösen a szebbik nem chappyzői körében.

Fiat-motor a vázban

AVAGY AUTÓ KÉT KERÉKEN





Hasonló törekvések már régebben is voltak, nem ez az első próbálkozás, hogy autómotorral felszerelt kétlábúval toborozzon vevőket egy motorkerékpárgyár. Az NSU-motoros, négyhengeres, léghűtéses, négyütemű 1200 cm³-es Münch, ha nem is állított fel eladási csúcsot, egyet feltétlenül elért, a különleges masztodon fogalommá vált, mint ritka madarat, mindenütt megcsodálják.

Az olaszok ritka madara, a Shifty, hasonló szellemi emlőkön nevelkedett. A ravaszul kialakított vázban itt is autómotor terpeszkedik, csakhogy az NSU-val összehasonlítva a sokkal kellemesebb, rugalmasabb 900 cm³-es négyhengeres, soros, vízhűtéses. A Fiat 127-esé.

A látványosan olaszos kiállítású váz szépen sikerült, a Fiat-motort úgy nyeli el, mintha az eredendően motorkerékpárhoz készült volna. Noha a motor 39 kW-os (53 lóerős) teljesítménye a hasonló méretű japánokkal összevetve szerény, az alacsony fordulatszám (5600 ford./perc) és a rugalmasság pótolja a kint rekedt lóerőket.

A sebességváltó is változatlan maradt. A négy szinkronizált fokozat bármelyike a tányérrugós kuplung kinyomásával kapcsolható. A dupla bölcsővázra akasztott első villán két tárcsafék felügyeli a 3,5×18-as első kereket, míg a hátsó 120×18-as gumi tengelyébe egy jól megtermett (230 mm átmérőjű) dobfék lapul. Az ülés alá szabott benzintank tizenhat literes, az olajteknő 3 kg olajat raktároz. A motor általános közérzetéről a Fiat műszerei tudósítanak. Legnagyobb sebessége 173 km/h, fogyasztása 5,4 l/100 km, súlya 269 kg.



AZ ELNYŰH



ETETLEN

Afféle örökifjú ez a Vespa a kétkerekű járművek terebélyes családjában, hiszen már nagyon régen, pontosan 34 évvel ezelőtt kezdte első gurulásait a napsütötte Itáliában. Ami ebben figyelemre méltó, az az, hogy az itt villogó tűzpiros robogó alig különbözik a 34 év előtti ősétől.

Akkor a háború utáni általános nyomorúság melletti benzinszegénység segítette életre az autót pótlandó robogót. És... most szinte újjászületését éli a hagyományos motorkerékpárnál kényelmesebb, ruhát kímélőbb (a pótkerekét is magával cipelő) Vespa. Az ötvenes évek elején, szerte Európában foglalkoztak az ilyenféle kétkerekűek gyártásával, lévén iránta eleven a kereslet, de amikor a benzinbőség elöntötte a világot, eljött az új aranyborjú, az autó, az emberek hűtlenek lettek a szerény igényű robogóhoz.

Napjaink világot fenyegető energiaválsága ismét előtérbe hozta a törpeétvágyú járművek hasznosságát, amelyek között a sok előnyös tulajdonsággal rendelkező Vespa-robogó joggal lehetne a kedvenc.

A Piaggio-cég a Vespák mellett jelentős mennyiségben gyárt még háromkerekű kivitelben, nyitott és csukott kocsiszekrénnyel árukihordó járműveket is. Valamennyit léghűtéses, kétütemű motor hajtja.

Drágák a Japánok

„Az egyik utóbbi számukban olvastam egy cikket az 1980-as évi motorkerékpár-behozatalról. A cikk nem zárta le ezt a témát, mivel a tárgyalások akkor még folyamatban voltak.

Gondolom, nemcsak engem, hanem motoros társaimat is érdekli, hogy mi a tárgyalások további fejleménye. Sikerült-e megállapodást kötni, s ha igen, melyik céggel, és milyen típusok behozatala várható?"



Hasonló témájú levelek tucatjait kaptuk, és a válasszal csak azért késtünk, mert még meg kellett várnunk a szerződések aláírását. Most megérett az idő, és olvasóink „nyomására" ismét felkerestük *dr. Bokor Györgyöt*, a Mobil Jármű- és Alkatrész-kereskedelmi Vállalat vezérigazgatóját.

— Milyen a választék idén, hányféle kismotorból válogathat a vevő?

— Kismotor, rendszám nélküli és rendszámos általában van. A sarkalatos pont a választék. Riga, Verhovina, Komar mindig volt bőven, más kérdés, hogy ezek nem tartoznak a kapós típusok közé. Oka lehet ennek az is, hogy az időnkénti árengedményes vásárral elkényeztettük vevőinket. Mostanában hiába várnak erre. Csodálkozom viszont, hogy a Komar nem fut jobban. Jó kis motornak tartom.

Sajnos, nem állunk ilyen jól az NDK-ból érkező slágermotorokkal, a Simson NH-val, S50B-vel, a Schwalbéval. A Simson NH-ból, ami a Mobil „találmánya", óriási siker lett, következésképpen 20 ezer darabot kértünk. Visszaigazolást egyelőre csak az első félévre kaptunk, összesen 4000 darabról, a második félévre még 5 ezerre igéretunk van. Az S50B1 típusból 2000 darab jön be az országba. A Schwalbéval sem elégítik ki felvevőpiacunk éhségét. Megrendelésünk 4 ezerről szól, ebből 3000-et visszaigazoltak, és további ezerre van még kilátás. Összesítve annyit, hogy az öt évre évenként előjegyzett 20 500-nál 25%-kal kapunk kevesebbet.

Az NDK-gyártmányokban mutatkozó hiányt csehszlovák motorokkal pótoljuk. Hihetetlen módon feljavultak a kapcsolataink északi szomszédunkkal, jelenleg a legjobb kereskedelmi partnerünk. A számok is megerősítik ezt. 1980-ra 24 ezer Mustang és Babetta beszerzését terveztük, de 30 ezerre szerződtek le velünk. A két típus 50—50% arányban jön be.

— Magyarországon nagy motorról aligha beszélhetünk, így hát mit ad a Mobil az 50 cm^3-es határ felett?

— Eredeti rendelésünk egynegyedére, pontosan 4550 darabra fogunk szerződni. A beérkező MZ-k a 125 cm^3-es, 150 cm^3-es és 250 cm^3-es kategóriákat képviselik. Ezen belül a hengerűrtartalom szerinti mennyiségeket még nem ismerjük. Minthogy ez a mennyiség nem lett volna elég, a csehszlovák Motokovval kialakított személyes jó kapcsolataimat felhasználva, a 2000 darabos államközi megállapodással szemben 5300 darab 350 cm^3-es motor behozataláról készült szerződés. Nálunk ugyan a 350-es már nagy motornak számít, érzésem szerint pótolhatja a 250-es típusokat is.

— Az országba évek óta bekerülő típusokon néha apróbb változtatások történnek, nem hallott valami készülő meglepetésről?

— De igen. Az NDK az S50B1—3-on és NH-n, valamint a Schwalbén igazít. Erősebb lesz a főtengely, változik a henger, hengerfej. A berúgókar tömítőgyűrűjét kívülről cserélhetővé alakítja. A régi kuplungot új tányérrugós kivitel váltja fel, 30 ezer kilométeres élettartamot garantálnak. A sebességváltó vonóékes lesz, csökkentik a blokk rezonanciáját, és az amúgy is suttogó, halk motor zajszintjét még lejjebb szorítják. Változnak a fékek és a teleszkópok, átformálják a teljes világításrendszert.

— Sokan kérdezik tőlünk: lesz-e japán motor . . .

— Nem, nem. Szó sincs róla. Nem tudjuk megfizetni . . .

S. P.



NEKI AZTÁN MINDEN MINDEGY

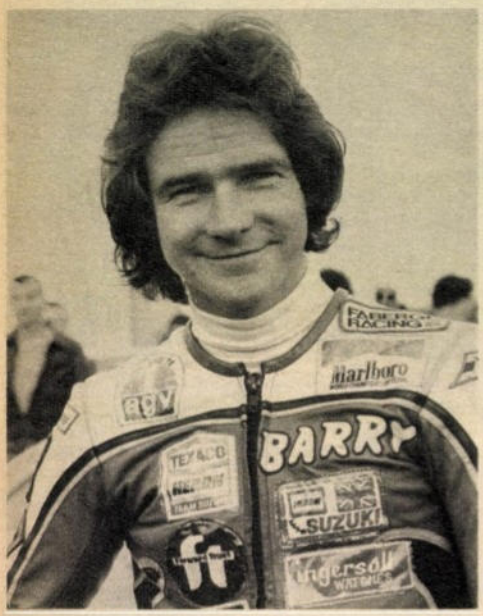
A „neki" szón az Ural M67-et értjük, „akinek" minden mindegy, és akinek már volt valami köze ehhez az elnyűhetetlen szovjet motorkerékpáros fogathoz, az bizonyíthatja állításunkat. A szovjet konstruktőrök azt a feladatot kapták, szerkesszenek olyan motorkerékpárt, amely nem igényes a munkakörülményekre, az időjárásra, és nem válogatós az üzemanyagban. Ott is elmegy, ahol legfeljebb csak az öszvérek, vagy a tevék vállalják a szolgálatot.

Az Ural elsősorban munkaeszköz, nem pedig státusszimbólum. Nem válogatós a munkában (de még többet tudna, ha az oldalkocsi kerekét is meghajtaná egy közbeiktatott kardántengely).

Hozzánk már régebben nem kerül ez a 650 köbcentiméteres, boxer elrendezésű, kéthengeres OHV-motor, amelynek hosszú életét az alacsony, 1:7 sűrítési arány, és a mérsékelt, 5700-as főtengelyfordulat teszi lehetővé, amikor is 27,2 kW (36 LE) a teljesítmény, és a 330 kg önsúlyú fogat 5. fokozatban eléri a 105 km/h végsebességet.

10 PARANCS HELYETT HASZNOS TANÁCS

Ha valaki tud, sőt nagyon jól tud motorozni, akkor az a volt kétszeres világbajnok, az angol BARRY SHEENE, aki ugyan nem vállal motorvezetői oktatást, de néhány jótanácsát ismerteti az egyik lap. Ezekből a ránk vonatkozókat itt közöljük.



1. Semmi körülmények között se próbálja utánozni a versenyzőket, mert az ön motorja, és annak gumijai nem alkalmasak arra. Gondolja el, mi történne, ha ön is úgy csúszna le a nyeregből, mint én a kanyarban, szinte érzem térdemen a talajt. Bizonyára nem jutna messzire, én is csak azért vállalkozom erre a kanyarstílusra, mert olyan különleges, minta nélküli gumiköpenyeim vannak, amelyek a fordulóban is nagyszerűen tapadnak a talajhoz.

2. Az úttesten viselkedjék lovagiasan, legyen mindig udvarias a közlekedésben résztvevőkhöz, az autósokhoz is. A gyorsulás, a fékezés, a kormányozhatóság szempontjából nagy a különbség az autó és a motorkerékpár között. Ezt ne feledje soha, mert ellenkező esetben baja származhat a feledékenysége miatt. Éppen ezért soha ne „győzze meg" az autóst a motorkerékpár felsőbbrendűségéről, mert ez megárthat az egészségének.

3. Egészen fontos dolog: az úttest felületének pontos elbírálása. Nos, ehhez elég nagy gyakorlat szükséges. Olyannyira, hogy ez az egyik legfontosabb tényezője a biztonságos motorozásnak. Ezzel érdemes külön foglalkozni.

4. Alapvető tény: mindaddig ne száguldjon, amíg nem tud motoron rendesen közlekedni. A gyorshajtás olyan követelményeket támaszt a nyeregben ülővel szemben, amelyeket nem tud teljesíteni a kezdő, és ebből mindig baj, súlyos baj származik.

5. Kínosan ügyeljen arra, hogy járműve mindenkor hibátlan műszaki állapotban legyen. A kisebb munkákat, karbantartást önmaga is elvégezheti, ezáltal közelebbről is megismeri járművét és annak szerkezeti elemeit. Jól teszi, ha többet foglalkozik a szakirodalommal, a szakújságokkal. (Ezt nem mi mondtuk. A szerk.)

6. Vezetés közben minden figyelmét összpontosítsa a forgalomra, miként magam is ezt teszem, mind a versenyen, mind a közúton. Csillapítsa vérének buzogását, a temperamentum nem jó tanácsadó. Hallottam, voltak motorosok, akik beleszaladtak az előttük haladó járműbe, mert tekintetüket a járdán sétáló szép leány alakján felejtették. Más kárán tanul az okos.

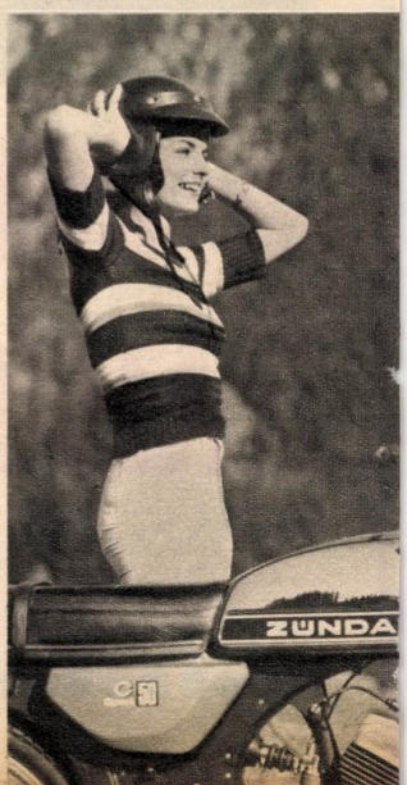
7. Jó, magam is voltam kezdő, és bennem is voltak (jócskán) versenyzői ambíciók, de ezek, úgy-ahogy leküzdöttem, azaz nem a közúti forgalomban legénykedtem. Erre, mármint a legénykedésre legalkalmasabb egy versenyzés céljából lezárt útszakasz. Ámbár itt is történhet baj.

8. A helyes ruházkodás nem divat, hanem önvédelem kérdése. Gondoljon arra, hogy az induláskor még a fényét szóró napsugarat tíz perc alatt sötét fellegek boríthatják el, s hideg eső köszönthet ránk. Nem is szólva arról, hogy mennyire fájdalmas bőrünk lehorzsolódása, ezt tapasztalatból mondom.

9. Érzékeny pontot érintek most. Talán ne is olvassák el azok, akik szeretik a sört, az italt. Tudom, ez amúgy is tilos vezetés előtt és közben, ennek ellenére sokan vétenek vele. Magam sem vetem meg a „hűsítőt", de ha ittam, akkor taxit hívok. Esküszöm, sokkal, de sokkal olcsóbb, mint... Inkább nem folytatom.

10. Befejezésül a sok tanács után még csak kellemes és örömteli motorozást kívánok önnek az idény kezdetén és legyen büszke, igen, büszke arra, hogy ön motoros, mégpedig olyan motoros, aki e tanácsok betartása alapján joggal nevezheti magát megbízhatóan vezető, biztos kezű, udvarias motorosnak.





TAVASZ





A motoros olyan emberfajta, akinek a sisakja mellett elsuhanó friss szellő jelenti a tavaszt, nem úgy, mint az egyéb földi lénynek, akinek elég, ha a koszorús költő zengi a dalt a leggyönyörűbb évszakról, a tavaszról. A kétkerekűre feleskődött mindkét nembeli fiatalnak a motor lágyan andalító duruzsolása jelenti a tavasz jöttét.

Motoros Olvasó, tedd a gáz markolatát forgató jobbodat ifjonti szívedre, és valld be, hogy Te is olyan türelmetlenül várod a rügyfakasztót, akár a fütytyentő, cserregő madár, vagy az illatozni készülő színes virág.

Félre az érzelgéssel, lássuk a szívünk táját melengető motort, azt a drága kis motort, mondjuk a Zündappot. (Ugye, nem a csini szőkét nézed, hanem az előtte indulásra várakozó acélcsikót csodálod?) Merthogy ezek az ötvenesek nemcsak strammok, de a maguk fajtájához mérten több, mint jók.

A pedálos, a ZD20 az öcsike, a legfiatalabbakat szolgálja, és a 2. fokozatban 25 km/h a végsebessége. A C50 már két személyt is elvisz a hátán, és 3. fokozatban 40 km-es tempóra képes. A legtekintélyesebb a KS 50 SS (Super Sport), ennek kétütemüje 4,77 kW (6,5 LE) teljesítményű, és az 5. sebességi fokozatban eléri a 85 km/h iramot (a kormány előtti áramvonalidomka is segíti e tempóhoz).



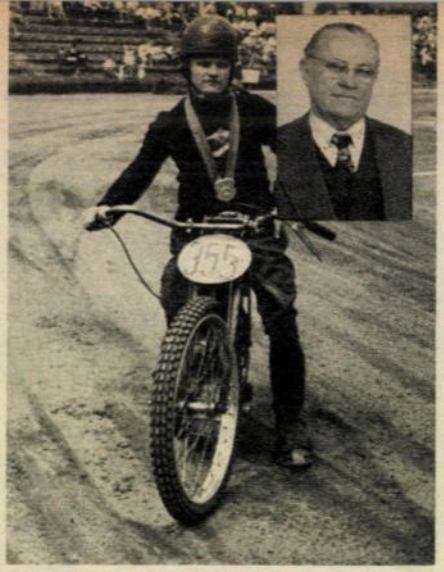
Mi lett vele?

Hornyák János

— Amikor az ember belép a hetedik X-be, akkor még a csúnya múlt is megszépül, hiszen a fiatalságunk tűnt el vele.

Így emlékezik a régi időkre a nyugdíjas üvegfúvó, a motorsportnak még ma is lelkes barátja, egykor eredményes művelője, *Hornyák János* (bácsi?), aki még ma is változatlan szerelemben él a motorsporttal. — *Csak lenne több, és nagyobb motorverseny, elmennék érte, akár a világ végére is. Ahol ma a Finommechanikai gyár áll, annak a helyén, a rákosi réten gyűltünk össze vasárnaponként, ahol amolyan házi, műkedvelő versenyeket csináltunk. Hogy mikor is volt ez? Majd elfelejtettem mondani, hát a felszabadulás után. Kinek milyen motorja volt, azzal versenyzett. Nekem egy 250-es NSU-m volt, amelyet vasárnapokra „átalakítottam" versenygéppé, a biztonság okából leszereltem a fényszóróját, de hétfőre visszaállítottam közúti jármű státuszát.*

Amikor 1947-ben megkezdődött a Fradiban a brodszeidolás, hát kineveztem a Nusit szpídvé-masinának. De mit tudtam én akkor még erről a szép versenyágról? Majdnem semmit.



Ez idő tájban hívta meg Kesjár Jani bácsi az osztrák Kilmayer fivéreket, ez volt az első nemzetközi verseny Budapesten. Nos, akkor semmi más nem érdekelt, mint a bécsi fiúk spéci motorjai.

Igaz, az én szakmám olyan, ha földre ejtem a munkámat, akkor azért már le sem kell hajolnom, vagyis üveggel dolgozom, tehát távol vagyok a fémtől. Szóval akkor elhatároztam, hogy szerzek egy másik használt NSU-t, és abból készítek magamnak egy igazi salakmotort. És a következő évben, a Hévízi úti pályán rendezett versenyen megnyertem a kategóriám, és a 350-esek első helyét. Az egyik sporttársam revansot kért, mert akkor éppen volt alkalom, de nem sikerült elégtételt vennie, mert ismét rávertem. Így nyertem el Szeift Pista különdíját, egy pál spéci salakgumit. Ettől aztán szinte szárnyakat kapott a Nusim, illetve a következő évben bajnok lettem. Igaz, több bajnoksághoz már nem jutottam, felnőtt hozzám, sőt elhagyott az utánpótlás, ámbár volt év, amikor én voltam az úgynevezett „kategória legeredményesebbje", amin azt kell érteni, hogy akkor nem jött össze a szövetség által előírt bajnoki pontszám, de mert — a limit alatt — az enyém volt a legtöbb, én voltam a bajnokjelölt.

Sokáig motoroztam még, de a mindinkább elhatalmasodott üzleti bántalmaim miatt kénytelen voltam átülni a négykerekűre. Elsőként egy öreg Adlerom volt, azt követte egy Fiat, majd egy Wartburghoz kerültem. (A Balesetmentes közlekedésért valamenynyi fokozatát elnyerte.) Most is ezzel autózom, de a szívem még mindig a motorkerékpárhoz húz, különösen a nagy, négyüteműk vonzanak. Hogy miért nem veszek egy mopedot? Megmondom őszintén, félek. Persze nem a motorocskától, hanem a kíméletlenül, durván vezető autósoktól, akik — ki tudja miért — haragszanak a kétkerekűekre. Akad közöttük nem egy, aki, fogadom, nemhogy motoron, de még biciklin sem ült.

Ezt elhiheti nekem!

R

PÁLYA A SZOBÁBAN



Nehéz az elszakadás. Aki már egyszer belekóstolt a technikai sportok gyönyörűségébe, nehezen mond annak búcsút. Olyan ez, mint a dohányzás, a cigaretta helyett – ha muszáj –, megteszi a mentolos szipka is. Pék István, egykori motorkerékpár-versenyző mentolos szipkája a szobai autóversenypálya.

Amikor végleg szögre akasztotta a bukósisakot, akkor fogott hozzá a szobai versenysport megvalósításához. Tíz év alatt 15-18 méteres „betonszőnyeget" fektetett le a szobában, 15 autót (Fleischmannt, Carrerát, Scalextricet, Polistilt) vásárolt hozzávetőleg tízezer forint értékben, és a családból, barátokból verbuvált mezőny minden évben megvívja a maga bajnoki versenysorozatát. A körszámlálós pályán az 1:32-es léptéket figyelembe véve a tarka színezésű autók 200 km/h-ra is felgyorsulnak, és nem kis ügyesség kell a pályán-tartásukhoz.

Csapatban 4.

A BBK-sorozat első futamaként került sor az NDK-beli Pneumant-Rallye-ra, amelynek mintegy 150 indulója közül százan a honi bajnoki futam résztvevői voltak. A bolgár és a román csapat távolmaradt a versenytől, amelyet végül a szovjet együttes nyert meg, annak ellenére, hogy egyéniben az abszolút győzelem a *Blahna/Schovanek* csehszlovák párosé lett Skoda 130 RS-sel, és a 4. helyet is a honfi- és márkatársai, a *Sevidy/Janecek* kettős foglalta el. Mivel azonban csapatuk 3. kocsija nem ért célba, helyezést nem értek el, és így a SZU csapata mögött az NDK, Lengyelország, illetve Magyarország volt a sorrend. Egyéniben legeredményesebb volt a 15. helyen végzett *Gárdonyi/Bak*, 18. a *Kárpáti/Kampf* és 19. a *Tóth/Nagy* pár.

...erről is beszélnek

Amiről sok szó esik, az még nem bizonyság, tartja egy régi olasz mondás, de éppen úgy lehet igazság is a pletyka mögött. (Ezt már én mondom.) Arról már tettem említést, hogy az új hullám valóban régi hullám, pontosabban szólva a hatkerekű Forma 1 autó a régi hullám. A Lotus után — úgy beszélik — már *Tony Southgate* is konstruál egy ilyen kocsit az Arrows-éknak. Hogy miben különböznek ezek a hatkerekűek a régebbi Tyrrelltől? Csupán annyiban, hogy elöl megmarad a hagyományosan kormányozott egy-egy kerék, de hátul négy kereket hajt a félezernyi ménes. Az igazi problémát nem is annyira az erőátvitel, mint inkább a slick-gumik jelentik.

Ez pedig *Alan Jones*-tól származik, miszerint náluk, mármint a Williams-istállóban is foglalkoznak az új hatkerekűvel, és véleménye szerint néhány hónap múlva, valahol Angliában elkészülnek egy ilyen erőátvitellel. Jones mesélte, hogy amikor Kaliforniában járt a legújabb Goodyear abroncsok kipróbálása végett, nem kevesebb, mint 165-féle gumikeverékből kellett válogatnia. Az első tesztnap azzal telt el, hogy a szerelők a New York-i repülőtéren megsérült kocsiján dolgoztak. Elképzelhető, hogy mennyi ideig tartott ennek a töméntelen sok gumiabroncsnak a kipróbálása, noha csak három kört hajtott egy-egy típusú gumival, aztán be a depóba, és következett az újabb három kör. Bizony, a Forma 1 pilótaság nem is annyira irigylésre méltó foglalkozás.

Nem is tudom, ismerik-e *Ron Denist*, aki a Forma 2-ben és a Procar-sorozatban tette ismertté a nevét. Nos, ez az ifjú megbízta *John Branardot* és *Alan Jenkinst*, hogy tervezzenek számára egy Forma 1 kocsit, és amint hírlik, a munka jól halad. Ron Denis úgy nyilatkozott, hogy az idény utolsó őt futamán szeretne kocsijával rajthoz állni. További tervei szerint jövőre két újabb kocsit készül csináltatni, mégpedig 1,5 literes BMW Turbo-motorral, mert ahogy Denis mondta: *„Nem hiszem, hogy a Talboték annyit fizettek volna a BMW-nek, hogy azok most nem adhatnának el bárkinek egy-egy ilyen motort. Persze, azt sem tartom kizártnak, hogy a Talboték az én kocsimat vásárolják majd meg. Végül is nekem mindegy, hogy később milyen neve lesz a kocsimnak."* Hát ilyen magabiztos fiú ez a Ron Denis, akinek eddig a Marlboro volt az anyagi háttere, és úgy reméli, hogy a Forma 1-ben sem marad szerződés nélkül. (Ugye, nagyon magabiztos?)

Nem tudom, emlékeznek-e még az osztrák *Jochen Rindtre*, aki 1970-ben — tragikus halála után lett a Forma 1 világbajnoka —, itthagyta a finn származású feleségét, az akkor 25 éves Ninát. Tízévi özvegység után a Finnországban élő *Rindtnét* oltárhoz vezette a 31 éves *lord Alex Nelson Bridport*, aki a híres *Nelson* admirálisnak egyenesági leszármazottja.

Hát azt tudják-e, hogy a 32 éves *James Hunt*, a Forma 1 volt világbajnoka Spanyolországból visszakoltözött Nagy-Britanniába. Londontól 80 kilométerre vásárolt magának egy nagy majorságot 236 hektárnyi birtokkal, ezen belül van ott egy folyó, amelyből 3,5 km-nyi az ő tulajdona. *„Már nagyon vágytam haza, de a Spanyolországban levő marbellai üdülőmet nem adtam el. Most pedig szarvasmarhákat, juhokat és sertéseket akarok tenyészteni."* — mondta a szőke angol.

Miként *Pirellit*, *Agnellit* és *Nuvolarit* az olasz autóklub, az ACI örökös tagjául választotta, most a 81 éves *Enzo Ferrarit* is felírták e nagy nevek mellé, aki egyben díszpolgára lett Modena városának. A díszvacsorán az agg Ferrari kijelentette, hogy élete utolsó napjáig szeretne dolgozni. Ugye, nagyszerű ember a Commendatore? Igazi olasz.

Alan Prost kéztörése szerződéshez juttatta a McLarennél *Hans Stuckot*, egyelőre két hónapra szól a megállapodás, de mit lehessen tudni, talán marad — és *Watson* megy.

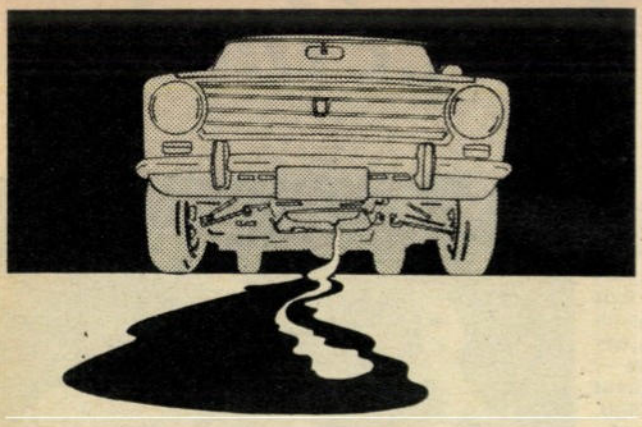
Befejezésül még egy információ. Rövidesen megkapja pilótaigazolványát *Alan Jones*, aki szintén bizonyítja, hogy nincsen szebb a repülésnél. *„Adógondok miatt elköltözöm Angliából a Genfi-tó francia partján levő Port Rippaile-be, ahonnan csak 35 kilométernyire van a genfi repülőtér, itt szokott landolni Stewart és Fittipaldi is."*

G. ROSSI



A brit miniszterelnök-asszony, Margaret Thatcher fia, a 26 éves Mark nagy botrányt kavart hazájában, mert a brit textilipar legnagyobb vetélytársához, egy japán textilgyárhoz — fotómodellként leszerződött. A mellette álló kolléganője az olasz filmrendező, Roberto Rossellini leánya, Isabella Rossellini. Mark minden jövedelmét autóversenyzésre költi.

MTI KÜLFÖLDI KÉPSZOLGÁLAT



TAVASZI FÁRADTOLAJ-BEGYŰJTÉS AZ ÁFOR-NÁL

(1980-TÓL FELEMELT ÁR)

Az elmúlt év során sikeres akciót szervezett az Áfor a fáradtolaj fokozott begyűjtésére. Az akció időtartama alatt sikerült az olajfelhasználók figyelmét fokozottabban felébreszteni a fáradtolaj-begyűjtés szükségességére. Az Áfor nem tekinti kampányfeladatnak a fáradtolaj sorsáról való gondoskodást, a napi folyamatos munka mellett mégis szükségesnek látszik időközönként a közvélemény figyelmét ráirányítani a környezetet erősen szennyező, a talaj- és rétegvizeket elárasztó fáradtolaj pusztító hatására.

Népgazdaságunk évente kb. 130 000 tonna kenőolajat használ fel. E hatalmas mennyiségű kenőanyag tekintélyes része a felhasználás után megmarad, és így eredeti rendeltetésének már nem felel meg. Ez az olaj összegyűjtve ismét feldolgozásra kerülhet, vagy energetikai célokra felhasználható. 1980-tól felemelt áron, kilogrammonként 2,20 Ft-ért vásárolja az Áfor a fáradtolajat.

Április 15-től május 31-ig tavaszi fáradtolaj-begyűjtést szervez.

Közületeknél keletkező nagyobb mennyiségű fáradtolajat hordós tételekben az alábbi helyeken vásárolja meg:

Közép-magyarországi központ területén (Budapest)

Budapest, XXI., Csepel, Bázistelep

Észak-dunántúli központ területén (Székesfehérvár)

Dunaújváros, Sümeg, Tata, Győr, Csorna, Pét. Szombathely, Székesfehérvár,

Dunántúli központ területén (Kaposvár)

Mecsekalja-Cserkút, Simontornya, Bonyhád, Marcali, Barcs, Nagykanizsa, Tolna-Mőzs, Zalaegerszeg. Kaposvár,

Tiszántúli központ területén (Szolnok)

Szajol, Kalocsa, Kecskemét, Szeghalom, Békéscsaba, Kistelek, Orosháza, Baja. Szentes, Szarvas, Algyő, Bácsalmás, Csongrád, Kunhegyes,

Észak-magyarországi központ területén (Miskolc)

Miskolc, Mátészalka, Füzesabony, Salgótarján, Putnok, Polgár. Szerencs, Ebes, Nyíregyháza, Nyírbátor,

Az 500 liternél nagyobb mennyiségű fáradtolajat április 15-től május 31-ig az Áfor saját tankautójával elszállítja. Ilyen esetben a fáradtolaj-tárolóhelyet úgy kell kialakítani, hogy az tankautóval megközelítő és tartalma kiszívható legyen. A nagyobb mennyiségű fáradtolaj-készleteket a bejelentések alapján az Áfor nyilvántartásba veszi és a vállalatokat előzetesen kiértesíti, hogy a szállító gépjármű mikor érkezik telephelyükre. A bejelentéseket az alábbi címen, vagy telefonszámon lehet megtenni:

Pest megye és Budapest területéről
Áfor Közép-magyarországi központja
Budapest XXI., Csepel, Petróleumkikötő
Telefon: 334-918, 479-578, 336-740/390 mellék.

Fejér, Veszprém, Komárom, Győr-Sopron megye területéről
Áfor bázistelep, Székesfehérvár, Farkasvermi út.
Telefon: 126-31. 126-32/106 mellék.

Somogy, Zala megye területéről
Áfor kirendeltség, Kaposvár Telefon: 124-95

Baranya, és Vas megye területéről
Áfor bázistelep, Mecsekalja-Cserkút Telefon: 13-911, 13-189

Tolna megye területéről
Áfor kirendeltség, Tolna Telefon: 147

Bács-Kiskun megye területéről
Áfor kirendeltség, Kecskemét Telefon: 12-633

Csongrád megye területéről
Áfor kirendeltség, Algyő Telefon: 106-55/547 mellék

Szolnok megye területéről
Áfor bázistelep, Szajol Telefon: 123-92

Békés megye területéről
Áfor kirendeltség, Békéscsaba Telefon: 121-20

Heves megye területéről
Áfor elosztó telep, Füzesabony Telefon: 146

Borsod-Abaúj-Zemplén területéről
Áfor kirendeltség, Miskolc Telefon: 18-235

Nógrád megye területéről
Áfor kirendeltség, Salgótarján Telefon: 12-293

Szabolcs-Szatmár megye területéről
Áfor kirendeltség, Nyíregyháza Telefon: 10-514

Hajdú-Bihar megye területéről
Áfor elosztótelep, Ebes Telefon: 12-291

Azok az autótulajdonosok, akik saját maguk végzik gépkocsijukban az olajcserét, a leengedett fáradtolajat az Áfor éjjel-nappal nyitva tartó töltőállomásainál adhatják le.

Az Áfor kéri valamennyi ügyfelét, hogy a fáradtolajat adják le, mert így nagy mennyiségű energia takarítható meg és környezetünk védelmét szolgálják.

ÁFOR
BENZIN-OLAJ

TOBY REPÜL







Ahogy autóval-motorral, úgy motorcsónakkal is divatos az Amerikai Egyesült Államokban a gyorsulási verseny. Mint ebben a tengeren túli versenyágban általában, itt is a cél az egynegyed mérföld (400 m) lehető leggyorsabb lefutása. A különleges sporthoz speciális fegyverzet tartozik, példának okáért pillekönnyű műanyag hajótest és rakéta hajtómű.

Képsorozatunkat az USA egyik nemzeti futamán kapta lencsevégre a szerencsés fotós. A kaliforniai bakesfieldi Ming tavon, **Toby Slagle** éppen az edzésidőért harcolt, amikor a középhajtóműves laposfenekű siklóhajó hajtóműve szétugrott. A 208 km/h-val rohanó Slagle-t a robbanás kicsit kiemelte az ülésből, ő ettől elvesztette uralmát a hajó felett. A második kép azt a pillanatot mutatja, amikor a versenyző már a tehetetlenségi erők játékszerévé válik. Az élére állt műanyag hajóról, mint parittyából a kő repül el. A következő másodpercben a hajó cafatokra szakad a nagy tempótól „felkeményedett" vízen, Slagle pedig szerencsésen távolodik a katasztrófa színhelyétől. Ami pedig a képeken már nem látszik: Toby közepes horzsolásokkal úszta meg a nagy mutatványt.

MTI Külföldi Képszolgálat

Hogyan tovább?



A közelmúltban Budapesten tartózkodott *Patrick Landon* úr, a Renault gyár sportosztályának egyik vezetője, aki a *Ferjáncz/dr. Tandari* kettős ez évi programjának egyeztetése miatt járt itt és így nyilatkozott a ralisportról.

— Egyelőre nem féltem a sportág jövőjét, de kétségtelen tény, hogy az energiaprobléma nem kedvez sportudnak, ennek ellenére a ralisport népszerűbb, mint valaha. A világversenyeken konstruktív gondot okoz a százezres nézősereg érdeklődése, továbbá az is tény, hogy még soha ennyi gyári csapat nem indult az EB- és VB-futamokon, mint most. Ami pedig a látszólag tetemes benzinfogyasztást illeti, az egyetemes autósport üzemanyagigénye elhanyagolható mennyiség a közúti forgalom egészének fogyasztásához képest.

— Gyárunk sporttevékenységének eredményesebb munkáját segíti a közelmúltban alakult „Renault Sport" cég, amelynek igazgatója az egykori híres versenyző, Gerard Larousse. A cég 3 részre oszlik: Jean Sage irányítása alatt 100 ember foglalkozik az F—1 versenyautókkal, én a 20 tagú raliszekciót vezetem, és 12—14 ember látja el a sorozatban gyártott F—3 motorokkal kapcsolatos tennivalókat.

Már ezek a számadatok is jelzik, hogy a Renault elsődleges célja pillanatnyilag az F—1 világbajnokság megnyerése, de a ralisportot sem hanyagolja el. Műhelyünkben az „R 5 Alpine" Gr. 2-es raliváltozatát építjük kis sorozatban a privát versenyzők részére. Az elmúlt évben például 30 darabot adtunk el a világ minden tájáról ebből a típusból. Ezzel egyidejűleg folyik az új „R 5 Turbo" fejlesztése is.

— A Renault hagyományosan szoros gazdasági kapcsolatokat ápol a szocialista országokkal, évente több ezer gépkocsit adunk el, és így költségvetésünkből módunkban áll néhány kiemelkedő tudású versenyzőt támogatni. Idén elsősorban a csehszlovák és lengyel bajnokság megnyerésére pályázunk, mert itt a Skoda, illetve a Polski Fiat gyár ellenében kell harcolnunk. Kedvezőek a kilátásaink, hiszen Leo Pavlik tavaly csupán egyetlen ponttal szorult a gyári skodás Kvaizar mögé, míg Lengyelországban Blazej Krupa legyőzte Stawowiakot. Ferjáncz Attilától elsősorban a szocialista országokban lebonyolításra kerülő EB-futamokon várunk jó helyezéseket, de természetesen örömmel vesszük, ha ismét megnyeri a magyar bajnokságot. Bulgáriában Ilja Csubrikov sajnos nem tud indulni a nemzeti bajnokságban, mert ez csak szocialista gyártmányú autók részére van kiírva, így ő valószínűleg a Balkán-bajnokság futamain képviseli színeinket. Ales Pusnik lenne a jugoszláviai emberünk, de mivel a Renault helyi képviseletének igazgatóját egyáltalán nem érdeklik a sportsikerek, rá nem nagyon számíthatunk.

— Hogy ezek között kit tartok a legjobbnak? Ez bizony fogas kérdés, mert mind az öt pilóta szinte egyformán kitűnő, nagyjából egykorúak, évtizedes, sikerekben gazdag sportmúlttal rendelkeznek. Nem puszta udvariasságból mondom, hogy ha mégis Ferjáncz Attilát helyezném e képzeletbeli lista élére, akkor azt a Volán klub ragyogóan szervezett műszaki háttere miatt teszem.

— Az elmúlt évben Ferjáncz a Rallye Európa-bajnokság küzdelemsorozatában a 10. helyezést érte el. Ez pedig hosszú évek óta a legjobb végső helyezés, amit az EB-n Renault-val elértek, így természetesen mi is osztoztunk a Volán örömében. Ferjáncz idén még előbbre szeretne lépni a ranglistán, és ehhez bizony nem lenne elegendő a tavalyi pénzügyi és alkatrészkeret, azonban a fokozottabb támogatásunknak két tény szab gátat. Az egyik az, hogy véleményünk szerint a pillanatnyilag rendelkezésünkre álló 135 lóerős „R 5 Alpine"-nal a magasabb szorzójú EB-futamokon nem lehet igazán értékes eredményeket elérni, így nem látjuk értelmét egy komplett EB-idénynek. A másik ok az, hogy Magyarország évek óta egyetlen darab Renault gépkocsit sem vásárol, márpedig az éves támogatást eldöntő értekezletünkön a gyár gazdasági és kereskedelmi szakemberei is részt vesznek. Amikor a megbeszélésen Magyarországhoz érünk, ezek az emberek megkérdezik: „Tavaly hány gépkocsit adtunk itt el?" „Alig-alig néhányat" — hangzik válaszunk. „És milyenek a kilátásaink?" „Gyakorlatilag semmilyenek" — válaszolunk szomorúan, és így érthető, ha Ferjáncz esetében mindig csak a minimumot szavazzák meg. Amit a magyar bajnok az utóbbi években a gyártól mégis kapott, azt jószerivel csak személyes barátságunknak köszönheti, hiszen magam is versenyeztem valaha, teljes szívemből megértem gondjait, tudatában vagyok kivételes tehetségének, és nagyon sajnálnám, ha egy ilyen remek versenyzőnek félbeszakadna a karrierje, vagy legalábbis más márkával kellene versenyeznie. Megjegyzem, az elmúlt évben valamivel kedvezőbb volt a helyzet, mert az egyik bérautókat üzemeltető vállalat vásárolt 25 darab R 12 kombit, és máris komolyabb támogatást nyújthattunk. Persze, ne értse félre, a Renault évente milliós nagyságrendben ad el gépkocsikat, tehát pénzügyi helyzetünket nem befolyásolja a kelet-európai piacon összességében elhelyezhető, maximum néhány ezer gépkocsi, és sporttámogatásunkban az üzleti szempontok mégiscsak másodlagos fontossággal szerepelnek, de a gyár helyzetét is meg kell érteni, mivel pusztán barátságból nem támogathat valakit.

— A „Turbo Ötös" homologizálása után két ilyen nagy teljesítményű autót tudunk a szocialista országbeli versenyzőink rendelkezésére bocsátani, ha nem is teljesen ingyen, de jelentős árengedménnyel és bőséges alkatrészutánpótlással. Elsősorban azok jöhetnek számításba, akik a kelet-európai nemzetközi versenyeken jó eredményeket érnek el, pontosan ezért javasoltam a Volán SK vezetőinek és Ferjáncznak az idei, némileg csökkentett programot, hogy az üzletpolitikai hátrányt annál fényesebb eredményekkel egyenlíthessük ki — fejezte be nyilatkozatát a Renault-gyár képviselője.

FEKETE ANDRÁS

Röhrl itt, Röhrl ott

A monte-carlói sikert megduplázta a *Röhrl/Geistdörfer/Fiat-Abarth* trió a Rallye VB 3. futamán: ismét győzött a portugál ralin. Az abszolút értékelésben a lengyel *Stawowiak/Zyszkowsky* pár 10. lett Polonez kocsijukkal. Most Röhrlék vezetnek a Rally VB listán, de úgy tűnik, hogy mindezzel nem elégedett a hosszúra nőtt német, mert az olasz Riccardo Patresével (a Forma-1-ben az Arrows pilótája) egy Lancia Betában, 147 kör után első lett Brands Hatch-ben, a Márka VB 2. futamán. A versenyt az angol *Martin Raymond* halálos balesete felhőzte be. Az ugyancsak F-1 versenyző, az USA-beli *Cheever* az olasz *Alboretóval* (Lancia Beta) lett a 2. A Márka VB állása: 1. Lancia 21 pont, 2. Porsche 20.



A balszerencsés Roberts

Könnyen nevet a több tízezer dolláros győzelme után a 750-es világbajnoka, a francia Patrick Pons

Mint már hírül adtuk, az amerikai világbajnok, *Kenny Roberts* megpróbálta összehozni a VB-versenyzők „szakszervezetét", de összeütközésbe került a felettes szervvel, a FIM-mel. *„Egyelőre lemondok a sporttársaim szervezéséről, de előbb-utóbb nyélbeütöm tervemet"* — így Roberts, aki „kárpótlásul" egy indianapolisi (USA) autóversenyen akart indulni, de már az edzésen szétment a motorja.

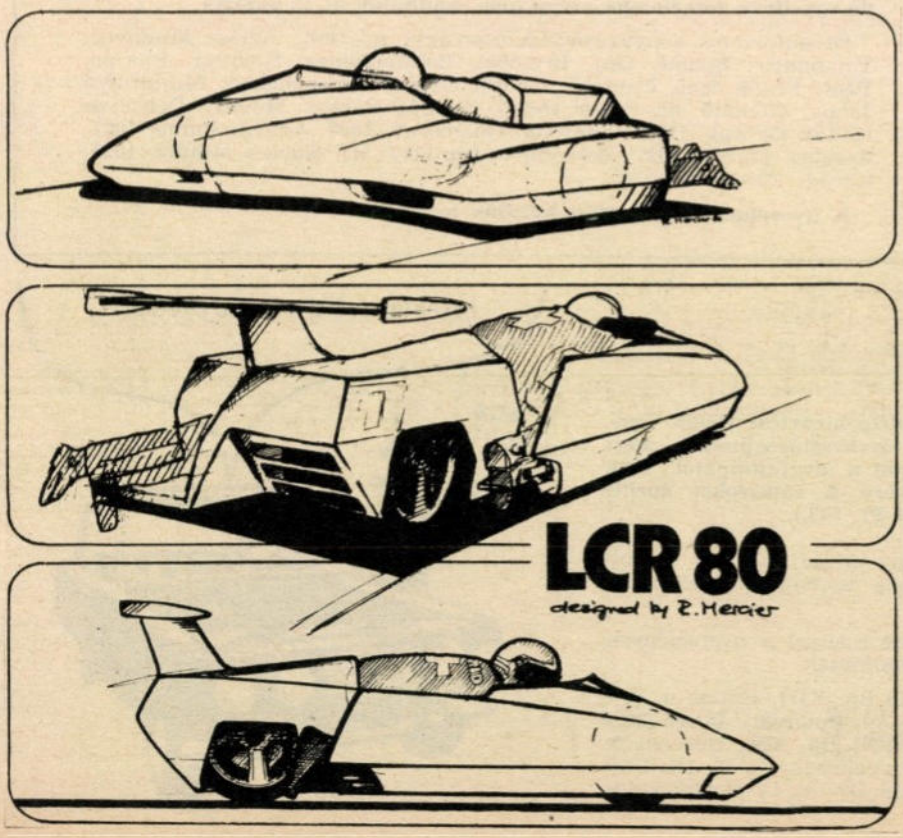
A VB-naptárban ugyan nem szerepel az USA legnagyobb, és egyben a legjobban fizető motorkerékpár-versenye, a daytonai „200 mérföldes", amelyen a 4 nagy, a Yamaha, a Kawasaki, a Suzuki, és — meglepetésre — a Honda is nevezett a leszerződött sztárjaival.

A VB-szupermotorok mellett külön kategóriában indították az úgynevezett Production Racer-motorokat is, természetesen drága pénzen vásárolt profik ültek a nyeregben. Ebben a géposztályban jeleskedtek a 750-es, négyhengeres Hondák, amelyek a 2., 3. és a 4. helyet foglalták el, győzött az új-zélandi *Graeme Crosby* (Yoshimura). A klasszikus futamot — hosszú évek óta ismét — európai, a francia világbajnok, *Patrick Pons* (Yamaha) nyerte a tavalyi győztes amerikai sertéstenyésztő, *Dale Singleton* és a holland *Boet van Dulmen* előtt, mind Yamahán indultak.

Az edzés leggyorsabbja (296,12 km/h) természetesen a nagy favorit, Roberts volt, és ezt olyannyira komolyan vették, hogy a Yamaháék amerikai vezérképviselője, az ottani Hiltonban tartandó ünnepi bankett meghívóit is kinyomatta. Csakhogy a technika ördöge másként akarta, a porlasztók gyenge rugói fennakadtak. Aztán a 12. körben leállították a versenyt a lezúduló zápor miatt (az emelt fordulókban már életveszélyes volt a körözés a 260-as tempóban). Az újraindítás a megszakításnak megfelelő pozícióban történt, de ekkor már Roberts a depóban állt.

A negyedliteresek futama, egy kerékhossznyi hátrány miatt nem lett európai siker, ugyanis ennyivel kapott ki a végig vezető, NSZK-beli *Tonny Mang* (Kawasaki) az amerikai *Eddie Lawsontól* (Yamaha).

—a —y



3 KERÉKEN

A FIM műszaki bizottsága két évvel ezelőtt az asztalra csapott, amikor kimondta, hogy spéci oldalkocsis fogattal nem lehet versenyezni. Erre kitört a palotaforradalom, mire a FIM módosított határozatán, és két csoportba osztotta a gépeket. A szigorú technikai előírások nehezítik az oldalkocsis versenyzők amúgy sem könnyű életét, akik nemcsak kisebb pénzdíjat kapnak, mint a szólisták, de még a sporteszközüket is maguknak kell csinálniuk, (nem úgy, mint a két keréken sportolók, akik „pulton át" vásárolhatják versenymotorjukat).

Így például az elsőkeréknek a hagyományos, kétszárú villa között kell forognia. A svájci világbajnok, Rolf Biland új fogatát, illetve „dobozos alvázát" és a kerékfelfüggesztést honfitársa, Louis Christen készíti, a „ruhát" az ugyancsak svájci formatervező, Rolf Mercier „álmodja meg", (a rajzon az álom néhány változata).

Az energiáról egy Yamaha forgattyúsház és a hozzákapcsolt sebességváltó, illetve a módosított „belsőségek" gondoskodnak.

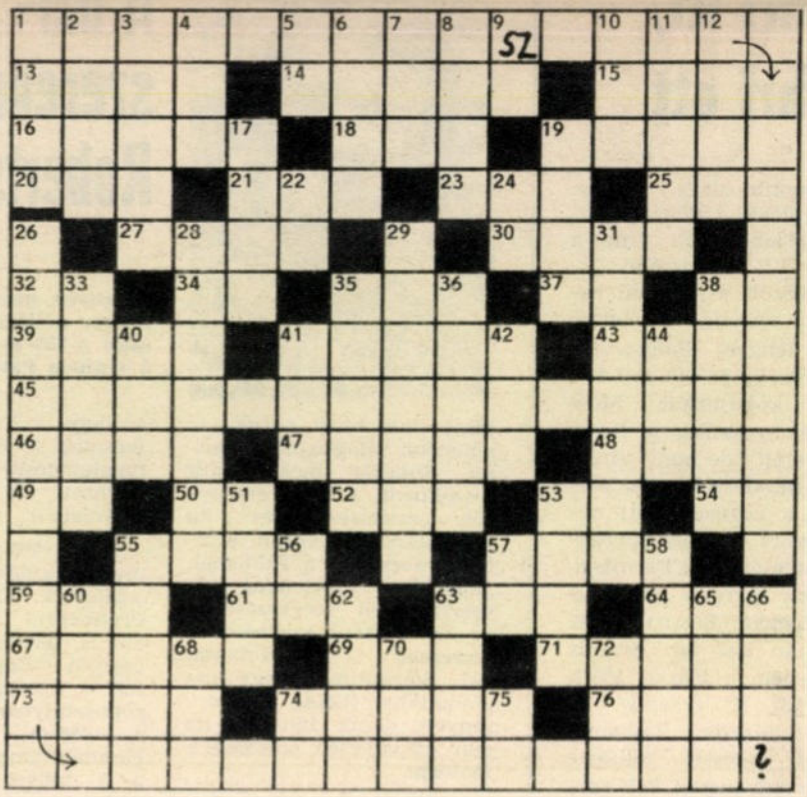
Hogy mit tud majd ez a fogat? Az elválik majd az első bevetésen.

Keresztrejtvény

VÍZSZINTES: 1. Az ókorban időben messzi távol a gépkocsi feltalálásától, a gyalogosok egymással veszekednek. Amikor egyszer Cato, a híres római államférfi (i. e. 234—149) összeütközött az utcán egy ládát cipelő járókelővel, az ingerülten szólt rá: „Legközelebb az orrod elé nézz!" Cato válaszanak első része. Folyt. a függ. 26. sz. alatt. Zárt betűk itt: T, T, N, V, T.). 13. Spórás virágnövény. 14. Kiabál. 15. Káma-parti város az Urál közelében. 16. Irásbeli utalvány. 18. Idegen női név. 19. Svéd természettudós, aki biológiában a kettős névadást bevezette. 20. Összerázott tea! 21. Szakadék Dobogókőnél. 23. Állókép. 25. Így betűi. 27. Dönt. 30. Az NSZK fővárosa. 32. AAAA! 34. Nema Roma! 35. A modern detektívregény megalapítója, amerikai író és költő (1809—1849). 37. Kettős betű. 38. Angol film címe. 39. Becézett Júlia. 41. Kedves Erzsébet. 43. Jókedv jele névelővel. 45. Állandó veszély jelképe (két szó). 46. Névutó. 47. Ázsiai ország. 48. Az anyag paránya része. 49. Enekhang. 50. Tova. 52. A nitrogén, az urán és a kálium vegyjele. 53. Róla egynemű betűi. 54. Te és én. 55. Ritka női név. 57. Cseh táncdalénekes (Karel). 59. Ezekről a kisasszonyokról Ady írt. 61. Zug. 63. Az 1848/49-es szabadságharc egyik tábornoka. 64. Országos Vízügyi Hivatal. 67. A túlsó partról ideszállít. 69. Friss. 71. . . . és a varázsló; Thomas Mann novellája. 73. Hiszékeny. 74. Réz és ón ötvözete. 76. Nullás — képző nélkül.

FÜGGŐLEGES: 1. Becézett Margit. 2. Német női név. 3. Tűzre teszi. 4. Helyez. 5. Alom egynemű. 6. Félsziget az Azovi- és a Fekete-tenger között. 7. NDK-beli hírügynökség. 8. Retten. 9. Szakszervezeti tanács röv. 10. Becézett édesapa. 11. Nemzetközi Békedíj is viseli a nevét. 12. Fény nélkül nincs. 17. Tartóltelék. 19. Észak-francia város. 22. Talmi. 24. Intéző Bizottság. 26. Cato válaszának folytatása. Zárt betűk: M, A, K, L, I.). 28. Haladó francia írónő v. (Elsa). 29. Temesvári ügyész volt, kora érzékeny novellistája (utóneve kezdőbetűjével 1855—1919). 31. Üdülni volt. 33. . . . Lumpur; ázsiai nagyváros. 35. Lengyel József regényhőse. 36. Falatozik. 38. Röpülj . . . ! (Ady). 40. Részben felmond. 41. Elírás fele!. 42. A Volga hajózható mellékfolyója. 44. Rovarirtó. 51. Válik. 53. A közelmúltban elhúnyt szovjet dokumentumfilmrendező (Mihail). 55. Invitál. 56. A lutécium vegyjele. 57. Germánium. 58. Wisla parti város Lengyelországban. 60. Egy Baranya megyei községbe való. 62. Az olasz szabadságharc magyar származású tábornoka (István). 63. Újpesti csatár volt. 65. Vilmoska. 66. Mely helyen. 68. OVÜ. 70. Görög törzs volt. 72. Anna idegen alakja. 74. A házba. 75. Szomszéd betűk.

Bajai István



Beküldendő a vízszintes 1. és a függőleges 23. sz. sorok megfejtése. nyílt levelezőlapon az Autó-Motor Közönségszolgálatának címére: **Budapest, Pf. 1. 1400. Telefon: 225-917. Beküldési határidő: április 26.**

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

A 6. számunkban megjelent keresztrejtvény megfejtése: **Én tudnék, de egy ilyen forgalomba utcán nem szállhatok ki az autóból.**

Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Juhász Mihályné, Tatabánya; Iglainé Gój Erzsébet, Balatonkenez; Szentesi Flórián, Pécs; Frank Jenő, Csepreg; Györki Gyula, Somogybabod; Mundruczó János, Gödöllő; dr. Fodor Dezső, Komló; Farkas Mihály, Debrecen Koltay György, 1133; Lubundy Tihamérné, 1027; Bányai Pálné, 1027; Kerekes Ferenc, 1037; Zólyomi Lajos, 1113; ifj. Kovács Mihály, 1023; Kóródi Ferencné, 1114.

A nyereményeket postán küldjük meg.

Találja ki...

... mi a különös ebben az autóban. A napilap-hirdetést Fülöp Ernő, noszvaji olvasónk fedezte fel és küldte el szerkesztőségünknek, mert felfigyelt arra, amit most mi várunk azoktól a megfejtőinktől, akik pályáznak a hat jutalomkönyv valamelyikére. A válaszokat április 26-ig várjuk szerkesztőségünk címére (1906 Pf. 223.).



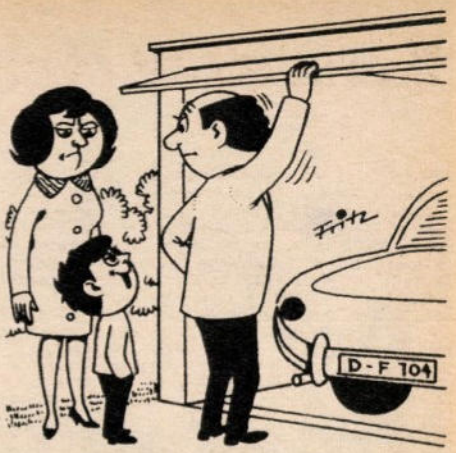
A lapunk 6. számában megjelent képrejtvény megfejtése nem okozott különösebb nehézséget olvasóinknak. A Lada csomagtartófedél csuklópántja volt a feladott rejtvény.

Megfejtőink közül azok pályáztak nagyobb eséllyel a nyereményre, akik a pánton kívül a feszítőrudat is megemlítették.

A hat jutalomkönyvet Pallag Péter (1136 Bp. XIII, Balzac u. 39.), Percze József (3060 Pásztó, Dózsa György u. 7.), Budavári József (8900 Zalaegerszeg, Jókai u. 49.), Marton Gábor (1201 Bp. XX., Helsinki út 36/37.), Kováts Kristóf (8000 Székesfehérvár, Velinszky u. 14. IX. 120.) és Szabó László (3980 Sátoraljaújhely, Dózsa Gy. u. 4.) címére küldjük el.



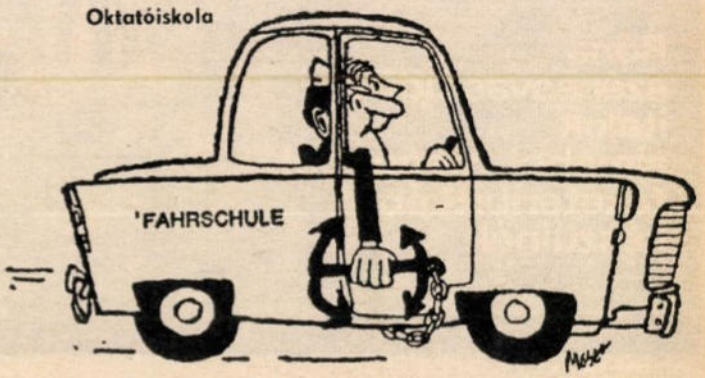
– Papa ma te vezetsz? Vagy ismét kiröhöghetjük magunkat!?







Oktatóiskola



Mazsola úr víziója

Mazsola Bálint szerény, egyszerű honpolgár lévén, csendesen élt nejével mindaddig, míg egy szép napon ebéd utáni újságolvasás közben rá nem bukkant egy apróhirdetésre, mely nem hagyta nyugodni.

Vett egy rozoga járgányt, ami inkább volt jó, mint szép, de az előbbi a lényeg.

Aztán jelentkezett az ATI-nál, s rövidesen sikeres vizsgát téve, megkapta jogosítványát.

Hétvégeken kirándultak nejével, boldogan szívták magukba az ózondús levegőt, s ezen éltek egész héten, mert hétközben kicsit sok volt beszívni a város gázokkal elegyített zaját. Mazsola úr minden áldott reggel elvitte nejét a munkahelyére, s délután érte ment. Együtt vásároltak, majd hazamentek a jó meleg otthonukba.

Mazsola Bálint a világért se élt volna vissza autós mivoltával. Nem járt külön utakon, nem fuvarozott a szomszédoknak, és pontosan betartott minden Kresz-szabályt.

Ám egy napon csoda történt. Mivel ezen a napon nem kellett nejéért mennie, úgy döntött, hogy barátaival együtt ő is felhajt egy féldecit a munkahelye melletti talponállóban. Ettől felbátorodva ült a volán mögé. Hazafelé menet fejében még zsongtak a napi események. Ekkor bukkant fel az útszélen egy stopos lány. Mármár engedett a kísértésnek, hogy felvegye, de eszébe jutott a felesége. Hogy még véletlenül se blokkoljon le a lány előtt, rátaposott a gázpedálra...

Amikor visszapillantott, úgy látta, hogy az úton fekszik a lány. — *Ezt elütöttem* — gondolta ijedten, és körbenézett, láthatta-e valaki, majd továbbhajtott. Úgy három kilométer után lelkifurdalása támadt: — *Vissza kell mennem, hiszen ez cserbenhagyásos gázolás!*

Nem is figyelt a „megfordulni tilos" táblára, keresztbefordulva újra a gázra taposott. Csak az járt a fejében: él-e még a lány? Közben kereszteződéshez ért. A lámpa pirosat mutatott, ő figyelembe sem vette a tilosat!

Ezúttal szerencséje volt. De alig ment 500 métert, úgy érezte, követik. Menekülni akart követői elől, így hát rákapcsolt a lehető legnagyobb sebességre. A fák visszafelé rohantak mellette.

Mire odaért a tetthelyre, a lányt már nem találta ott.

— *Biztosan elvitték. Talán már meg is halt* — rémült meg a gondolatra.

Vissza akart szállni a kocsiba, hogy önként jelentkezik a rendőrségen.

Ekkor fékezett le mellette egy rendőrségi kocsi.

Míg iratait remegő kézzel átadta ellenőrzésre, nem bírta tovább, hangja zokogásba fulladt:

— *Én ütöttem el azt a lányt...*

A két rendőr értetlenül nézett egymásra, miféle lányról van szó?

— *Lehet, hogy ez őrült?* — kérdezte egyik a másiktól.

— *Vagy ittas!* — vélte a másik.

Bevitték az „úrvezetőt" a legközelebbi rendőrparancsnokságra, ahol több mindenért felelnie kellett, csak a lányért nem. Őt ugyanis csak ő látta lelki szemeivel az úttesten feküdni. Gyorshajtásért, közúti jelzések figyelembe nem vételéért megbírságolták. És amikor azt hitte, hogy ennyivel megúszta, közölték még vele azt is, hogy ittas vezetésért jogosítványát is bevonják.

Kurunczi Mária



JÓL JÁR,

ha a Paszományárugyár szintetikus, könnyen kezelhető színes és fehér függönyeit vásárolja!

AJÁNLJUK NYARALÓK ABLAKÁRA IS – NAPFÉNYÁLLÓK! –

Kaphatók:

Röltex

szaküzletekben és áruházakban.



autó-motor

XXXIII. évfolyam
Megjelenik havonta kétszer
Főszerkesztő:
Kókai Imre
Főszerkesztő-helyettes:
Liener György
Szerkesztőség:
Budapest VII.,
Lenin krt. 9–11. 1073
Telefon: 223-625, 222-408
Sportrovat: 427-749
Levélcím: 1906 Pf. 223.
Felelős kiadó:
Siklósi Norbert
Kiadja:
a Lapkiadó Vállalat
VII., Lenin krt. 9–11.
Telefon: 221-285
Levélcím: 1906 Pf. 223.
Terjeszti a Magyar Posta
Előfizethető a hírlapkézbesítő postahivataloknál, a kézbesítőknél és a Posta Központi Hírlap Irodánál (postacím: Budapest V., József Nádor tér 1. – 1900)
közvetlenül vagy postautalványon, valamint átutalással a KHI 215-96162 pénzforgalmi jelzőszámlára. Előfizetési díj
negyedévre 90 Ft,
fél évre 180 Ft,
egész évre 360 Ft.
Előfizetés külföldről:
a Kultúra
Külkereskedelmi Vállalatnál
1389 Budapest, 62. Pf. 149.,
vagy a Kultúra külföldi képviseleténél.
Kishirdetések felvétele:
a Lapkiadó Vállalat
hirdetési üzletében
Bp. VII., Dohány u. 54.
Telefon: 230-430. 1077
Kéziratokat, képeket
és rajzokat nem őrzünk meg
és nem küldünk vissza.
INDEX: 25 108
HU ISSN 0005–0792

80.0880
ATHENAEUM NYOMDA
Kozma utcai üzeme
Budapest
Rotációs mélynyomás
Felelős vezető:
Soproni Béla
vezérigazgató

USA GP

Újra Brabham?

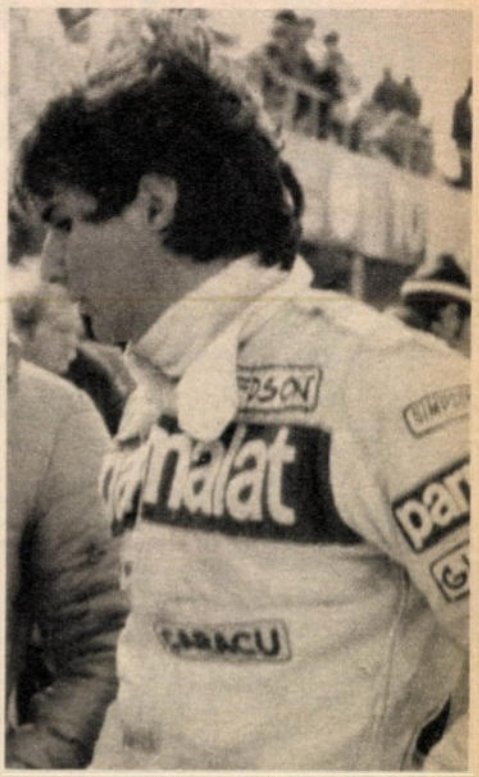
Elérkezett a 27 éves brazil *Nelson Piquet* órája: az előzésre lehetőséget alig adó Long Beash-i pályán, ahol az USA Nagydíj edzésén BT49 Brabhamje bizonyult az utolérhetetlennek, a rajthely első kockájából indulhatott. A 27 éves dél-amerikai mellett a mélynövésű francia *Arnoux* (Renault) várt a rajtjelre, mögöttük *Depailler* (Alfa Romeo), és *Lammer* (új ATS), majd *Jones* (Williams) és *Giacomelli* (Alfa Romeo) volt a sorrend. A világbajnokok, *Andretti* (Lotus) és *Scheckter* (Ferrari) csak a 8. sorig jutottak, és az utolsó kockákból *Regazzoni* márkatársával, a volt világbajnokkal, *Fittipaldi*val indult. Helyezni nem tudták magukat: *D. Kennedy* (Shadow), *G. Lees* (Shadow) és *S. South* (McLaren).

A mezőny élén nem sok izgalom kínálkozott, mert Piquet a célig (80 kör, 960 kanyar, 3251 km) nem adta fel a vezető helyét, biztosan győzött — életében először — és felzárkózott a VB-lista élmezőnyéhez.

Érdekes, hogy azok közül, akik Piquet mögött taposták a gázpedált, egy sem jutott VB-ponthoz, azaz legalább a 6. helyig. Így például sem Jones, aki hosszú ideig viaskodott *Depailler*-vel (Alfa Romeo), sem a tavalyi győztes, a kanadai *Villeneuve* (Ferrari). Ezek valamennyien valamiféle műszaki hiba, vagy „simogatós" ütközés következtében estek vissza, vagy, ami még rosszabb, álltak ki. Jones a 48. körben „súrolta" *Giacomelli* Alfáját, a másik Alfa Romeonak, a Depailler-énak a felfüggesztése törött el a 40. körben. A kellemes meglepetésről a veteránnak számító volt világbajnok, *Emerson Fittipaldi* gondoskodott, a 3. helyre hozta — az utolsó sorból indulva — Skol—Fittipaldi kocsiját.

Sajnos, a VB 4. futamára árnyékot vetett a svájci Regazzoni (40) súlyos balesete, amikor az 50. körben, valószínűleg bágyadtság következtében az Ensign kormánya önállósította magát: a leghosszabb egyenes végén Rega kocsija nem követte az út kanyarulatát, hanem nekiment a zárófalnak. A salátává morzsolódott kocsi romjain húsz percig dolgoztak a mentők, amíg sikerült kimenteni a végig eszméleténél levő versenyzőt, akit a helyi kórházba szállítottak a mentők. Az orvosi vélemény szerint Regazzoni jobb lába több helyen eltört, ezenkívül megsérült a feje, a gerince és belső zúzódásokat is szenvedett. Állapota súlyos. A szerencsétlenségben az volt a nagy szerencse, hogy az Ensign nem lobbant lángra.

Sok volt a kiesettek száma, az elindult 24 kocsiból 14 nem érte el a célt, „simogatás" (karambol) következtében kiállt: *Zunino* (Brabham), *Andretti* és *De Angelis* (Lotus), *Reutemann* (Williams), *Giacomelli* (Alfa Romeo), műszaki hiba miatt: *Lammers* (ATS), *Jarrier* (Tyrrell), *Cheever* (Osella), *Depailler* (Alfa Romeo), *Villeneuve* (Ferrari), *Rosberg* (Fittipaldi), *Laffite* (Ligier).



A boldog győztes, a 27 éves brazil Nelson Piquet

Az USA Nagydíjának 85 000 fizető nézője volt, illetve a háromnapos sporteseményre összesen 182 500-an voltak kíváncsiak, ami a tavalyi GP-hez viszonyítva azt jelenti, hogy 22 000 jeggyel adtak el többet.

G. R.

Eredmény: 1. **N. Piquet,** BR (Brabham) 110.18,55 — 2. **R. Patrese,** I (Arrows) 111.07,76 — 3. **E. Fittipaldi,** BR (Fittipaldi) 111.37,11 — 4. **J. Watson,** GB (McLaren) 1. k. h. — 5. **J. Scheckter,** SA (Ferrari) — 6. **D. Pironi,** F (Ligier) — 7. **J. Mass,** D. (Arrows) — 8. **D. Daly,** GB (Tyrrell)

VB állása: 1—2. Arnoux, Piquet 18 pont — 3. Jones 13 — 4. Pironi 8 — 5. Patrese 7 — 6. De Angelis, Laffite 6 — 8. Rosberg, Fittipaldi 4 — 10. Daly, Prost, Watson 3 — 13. Reutemann, Giacomelli, Scheckter 2 — 16. Mass 1 pont.



am
1980 • 8
Ára 15 Ft